

Nr 114

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om brännoljeskatt; given Stockholms slott den 10 februari 1961.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till förordning om brännoljeskatt.

GUSTAF ADOLF

G. E. Sträng

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en omläggning av beskattningen av motorbrännolja. För närvarande erlägges skatten efter deklARATION av ägarna av dieseldrivna motorfordon. Beskattningsförfarandet ändras enligt förslaget så att skatt som regel skall utgå redan vid oljebolagens försäljning av motorbrännolja till bensinstationer eller direkt till motorfordonsägare. Endast för de s. k. blandade förbrukarna, d. v. s. de som använder motorbrännolja både för drift av motorfordon och för annat ändamål, t. ex. drift av traktor, bibehålles det nuvarande deklareringsförfarandet.

I samband med omläggningen utformas beskattningen i anslutning till de principer, som varit vägledande vid senare års lagstiftning på punktskatteområdet, bl. a. genom anknytning till förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning.

Omläggningen innebär en betydande förenkling av beskattningsförfarandet. De skattskyldiga kommer sålunda att minska i antal från ca 25 000 till drygt 3 000 och i huvudsak utgöras av — förutom oljebolagen — endast de blandade förbrukarna. För det stora flertalet ägare av dieseldrivna fordon kommer alltså skatteredovisningen i fortsättningen icke att innebära några egentliga problem.

Fordonsägarnas skyldigheter inskränkes i stort sett till att bevara verifikationerna på inköpt brännolja under två års tid ävensom att på anfordran av kontrollstyrelsen tillhandahålla verifikationerna samt lämna upp-

gift om brännoljaförbrukning och körd väglängd. Förbud stadgas för den som icke äger särskild rätt därtill att använda obeskattad brännolja för drift av motorfordon.

Förslaget möjliggör, trots lättnaderna för fordonsägarna, en tillfredsställande skattekontroll.

Skatten på motorbrännolja utgör för närvarande 30 öre per liter. Den föreslås i fortsättningen bli 27 öre per liter. I samband därmed slopas för normala fall rätten till skattefria avdrag — för brännolja som använts för annat ändamål än fordonets framförande — för den som köper oljan i beskatat skick. Detta innebär att skattebelastningen genomsnittligt blir något lägre än för närvarande. För de blandade förbrukarna avses dock skatten fortfarande vara 30 öre, och rätten till skattefria avdrag bibehålles.

Omläggningen av beskattningen är avsedd att träda i kraft den 1 januari 1962. Den beräknas icke nämnvärt påverka statsverkets intäkter av brännoljeskatten.

Förslag
till
förordning om brännolja

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Till staten skall i enlighet med bestämmelserna i denna förordning erläggas särskild skatt (brännolja) för sådan till tulltaxenummer 27.10 B hänförlig vara, som är ägnad att användas till motordrift och som icke är skattepliktig enligt förordningen om bensinskatt. Vara, som nu sägs, benämnes i det följande brännolja.

Skatt skall icke utgå för brännolja, som uppenbart är avsedd att förbrukas för annat ändamål än drift av motor i motorfordon.

Med obeskattad brännolja avses i förordningen brännolja, för vilken skattskyldighet icke inträtt innan den förvärvats.

Begreppet motorfordon har i denna förordning samma innebörd som i vägtrafikförordningen.

2 §.

I fråga om skatt som skall utgå annorledes än vid införsel till riket är kontrollstyrelsen beskattningsmyndighet. Därvid skall vad i förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning är stadgat äga tillämpning.

Där skatt skall utgå vid införsel är generaltullstyrelsen beskattningsmyndighet. Bestämmelserna i 46 § nyssnämnda förordning skola gälla jämväl beträffande införsel.

3 §.

Den som inom riket tillverkar brännolja är, i den mån kontrollstyrelsen icke annat medgiver, skyldig att vara registrerad hos kontrollstyrelsen (registrerad tillverkare) samt att för sådant ändamål göra anmälan till styrelsen.

Den som, utan att tillverka brännolja, från depå försäljer brännolja i större omfattning må efter ansökan registreras hos kontrollstyrelsen (registrerad leverantör). Om särskilda skäl därtill äro, må jämväl annan försäljare av brännolja registreras såsom leverantör.

Den som förbrukar brännolja för såväl drift av motor i motorfordon som annat ändamål må efter ansökan registreras hos kontrollstyrelsen (registrerad förbrukare).

Om verkställd registrering skall kontrollstyrelsen utfärda bevis.

Inträder ändring i förhållande, varom uppgift lämnats i anmälan eller ansökan, skall kontrollstyrelsen underrättas härom.

4 §.

Skattskyldighet föreligger, förutom i fall som i andra stycket c) sägs, endast för den som är registrerad enligt 3 §.

Skattskyldigheten inträder

a) för registrerad tillverkare och registrerad leverantör då brännolja av honom levereras till köpare, som icke är registrerad enligt 3 §, eller tages i

anspråk för annat ändamål än försäljning eller ock, vid avregistrering, ingår i hans lager;

b) för registrerad förbrukare då obeskattad brännolja påfyller bränsletank i motorfordon, vartill han är ägare, eller av honom överlåtes till den som icke är registrerad enligt 3 § eller ock, vid avregistrering, ingår i hans lager; samt

c) för den som icke är registrerad enligt 3 § då brännolja för hans räkning införes till riket och då obeskattad brännolja påfyller bränsletank till motorfordon, vartill han är ägare.

Med ägare av motorfordon avses i denna förordning den som är eller bör vara antecknad i automobilregister såsom ägare av sådant fordon ävensom ägare av motorfordon, som brukas enligt interimslicens eller saluvagnslicens.

5 §.

Skatten utgår med trettio öre för liter, dock att skatt, som erlägges av tillverkare eller registrerad leverantör eller vid införsel, skall utgöra allenast tjugusju öre för liter.

Skatten beräknas efter varans fakturerade volym. Kan skatten icke beräknas på sådant sätt eller sker fakturering annorledes än enligt vedertagna grunder, äger beskattningsmyndigheten fastställa grunder för beräkning av volymen.

6 §.

Deklaration till kontrollstyrelsen skall, där ej styrelsen annat föreskriver, avlämnas för varje kalenderkvartal, varunder skattskyldighet inträtt.

Deklaration skall insändas inom en månad efter varje beskattningsperiods utgång. Kontrollstyrelsen äger medgiva, att deklARATION må insändas senare än nu sagts, dock inom tre månader efter utgången av den beskattningsperiod deklARATIONEN avser.

Har skattskyldighet inträtt enligt 4 § andra stycket c) och är kontrollstyrelsen beskattningsmyndighet, äger styrelsen utan hinder av vad i denna paragraf sägs föreskriva särskild tid för deklARATIONENS insändande.

7 §.

Registrerad tillverkare och registrerad leverantör må i deklARATION göra avdrag för brännolja, som

a) förvärvats för återförsäljning eller förbrukning i egen rörelse och för vilken skattskyldighet tidigare inträtt,

b) återtagits i samband med återgång av köp,

c) av den skattskyldige eller för hans räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn,

d) försålts till den som enligt 8 § punkten 1, 2 eller 3 tulltaxeförordningen äger åtnjuta tullfrihet för varor som införes till riket.

På särskild prövning av kontrollstyrelsen ankommer, huruvida och i vad mån avdrag jämväl må göras för

a) brännolja, som den skattskyldige återtagit annorledes än i samband med återgång av köp,

b) brännolja, vars försäljning förorsakat den skattskyldige förlust på grund av bristande betalning från köparen.

8 §.

Registrerad förbrukare må efter särskild prövning av kontrollstyrelsen erhålla avdrag för brännolja

- a) för vilken skattskyldighet inträtt före eller vid förvärvet,
- b) som använts för drift av tippnings- eller lastningsanordningar eller eljest för annat ändamål än fordonets framförande.

9 §.

Nyttjas motor i motorfordon, som drives med brännolja, i mera avsevärd omfattning för drift av tippnings- eller lastningsanordningar eller eljest för annat ändamål än fordonets framförande och är fordonets ägare icke registrerad förbrukare, äger han, om och i den mån kontrollstyrelsen prövar skäligt, åtnjuta restitution för skatt på brännolja, som förbrukats för annat ändamål än fordonets framförande.

Restitution må ock, om och i den mån kontrollstyrelsen prövar skäligt, åtnjutas, därest brännolja, för vilken skattskyldighet inträtt före eller vid förvärvet, använts för annat ändamål än drift av motor i motorfordon och förbrukaren icke är registrerad enligt 3 §.

Restitutionsbelopp, som avses i denna paragraf, utbetalas av kontrollstyrelsen efter ansökan halvårsvis i efterskott. Närmare föreskrifter om restitution varom nu är fråga meddelas av kontrollstyrelsen.

10 §.

Den som icke är registrerad enligt 3 § må ej utan särskilt medgivande av kontrollstyrelsen förbruka obeskattad brännolja för drift av motor i motorfordon.

11 §.

Ägare av brännoljedrivet motorfordon är skyldig att anskaffa verifikationer på sina förvärv av brännolja. Verifikationerna skola bevaras under två år efter utgången av det år de avse.

12 §.

Kungl. Maj:t må förordna, att ägare av brännoljedrivet motorfordon skall vara pliktig att i den omfattning kontrollstyrelsen föreskriver på motorfordonet på egen bekostnad enligt styrelsens anvisningar låta installera särskilt mätinstrument för att underlätta skattekontrollen.

13 §.

Skattskyldig är pliktig att i andra avseenden än i 11 och 12 §§ omförmälas ställa sig till efterrättelse de föreskrifter rörande redovisning och särskilda kontrollanordningar som kontrollstyrelsen finner erforderliga för skattekontrollens utövande.

14 §.

Vad i förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning och i 13 § denna förordning stadgas med avseende på kontroll hos skattskyldig skall, ändå att skattskyldighet ej föreligger, äga motsvarande tillämpning i fråga om

- a) ägare av brännoljedrivet motorfordon,
- b) den som tillverkar, bearbetar, försäljer, distribuerar eller eljest innehar brännolja,
- c) den som idkar handel med vara, vilken användes vid framställning eller distribution av brännolja,

d) den som i större omfattning avsänder eller låter avsända gods med brännoljedrivet motorfordon eller förestår verksamhet för samordning av yrkesmässig lastbilstrafik.

För kontroll som i första stycket sägs skall ägare av brännoljedrivet motorfordon på anfordran av kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman lämna uppgift om brännoljeförbrukning och körd väglängd.

15 §.

Skatt, som skall utgå vid införsel till riket, erlagges i den ordning som är föreskriven beträffande tull. Även i övrigt skall vad i gällande författningar stadgas i fråga om tull i tillämpliga delar lända till efterrättelse beträffande sådan skatt.

Brännolja skall med avseende å rätten till uppläggning å tullager likställas med till riket inkommande tullbelagd vara i allmänhet.

16 §.

Har någon i strid med 10 § förbrukat obeskattad brännolja för drift av motor i motorfordon dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Den som förskyllt fängelse må, efter omständigheterna, dömas att gälda straffskatt med högst tre gånger den skatt som belöper på den förbrukade brännoljan.

Brott, som i första stycket sägs, må av åklagare åtalas allenast efter anmälan av kontrollstyrelsen. Finnes förseelsen ursäktlig eller eljest ringa, skall ej till straff dömas.

17 §.

Den som icke behörigen iakttagit vad honom åligger enligt 11 § eller på grund av föreskrifter som meddelats med stöd av förordnande enligt 12 § dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

18 §.

Om ansvar i vissa fall för den, som i deklaration lämnat oriktig uppgift, stadgas i skattestrafflagen.

19 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda för tillämpning av denna förordning erforderliga föreskrifter.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1962. Förordningens bestämmelser skola äga giltighet redan före ikraftträdandet med avseende på åtgärder som erfordras för tillämpningen därefter.

2. Genom den nya förordningen upphäves förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljeskatt. Sistnämnda förordning skall dock alltjämt äga tillämpning beträffande förhållanden som hänföra sig till tiden före den 1 januari 1962.

3. Den som vid den nya förordningens ikraftträdande bedriver verksamhet som avses i 3 § första stycket skall, i den mån kontrollstyrelsen icke annat beslutar, utan anmälan registreras hos kontrollstyrelsen från och med den 1 januari 1962.

4. Den som icke registreras enligt 3 § från och med ikraftträdandet av den nya förordningen skall erläggas lagerskatt för den myckenhet skatte-

pliktig brännolja han då innehar med tjugusju öre för liter, dock icke om myckenheten understiger 400 liter.

Den som är skyldig erlägga lagerskatt skall senast den 31 mars 1962 till kontrollstyrelsen avlämna deklARATION rörande sitt innehav av brännolja, varvid tillika skall angivas den plats, där brännoljan förvarades. Samtidigt med deklARATIONENS avlämnande skall erläggas enligt deklARATIONEN upplupen skatt genom insättning å kontrollstyrelsens postgirokonto. I övrigt skall med avseende på nu nämnd deklARATION i tillämpliga delar gälla vad i den nya förordningen stadgas rörande deklARATION i allmänhet.

5. Det i 10 § stadgade förbudet skall icke gälla brännolja som innehades vid tidpunkten för förordningens ikraftträdande.

6. I fråga om beskattningsperioder, som gå till ända under åren 1962 och 1963, skall den i 19 § första stycket förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning angivna tidsfristen utgöra två år.

7. Förekommer i lag eller författning hänvisning till eller avses däri eljest stadgande, som ersatts genom bestämmelse i den nya förordningen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 10 feb-
ruari 1961.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändrad utformning av beskattningen av motorbrännolja* samt anför därvid följande.

I. Inledning

Enligt förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljeskatt erlägges skatt för brännolja, som förbrukats för drift av motorfordon. Skattskyldigheten åvilar i princip den som är registrerad såsom ägare till brännoljedrivet fordon. Denne skall senast 15 dagar efter varje kalenderkvartal avge deklaration till kontrollstyrelsen angående den myckenhet brännolja, som förbrukats såsom drivmedel till hans motorfordon under kvartalet och samtidigt erlägga skatten till kontrollstyrelsen. Skatten utgår med 30 öre för liter. Antalet skattskyldiga utgör omkring 25 000 och skatteintäkterna uppgår till omkring 140 milj. kronor om året.

Brännoljeskatten infördes år 1935. Den är närmast att se som ett komplement till bensinskatten, och intäkterna av brännoljeskatten går också till vägväsendet. Anmärkningar mot systemet för beskattningen av brännolja har framförts i olika sammanhang. Tillkomsten av den nu gällande skatteförordningen av år 1954 innebar därvidlag avsevärda förbättringar, framför allt i fråga om skattekontrollen. Vissa olägenheter har emellertid kvarstått, och dessa har icke minst genom den effektivare kontrollen kommit att framstå med ökad skärpa.

För de skattskyldigas del har det sålunda ansetts vara en nackdel att skatten icke på samma sätt som bensinskatten kan erläggas i samband med inköpet av brännolja. Skattekontrollen är synnerligen krävande. De skattskyldiga åligger i allmänhet att föra en körjournal, där fortlöpande noteringar skall göras om påfyllningar av brännolja och körda väglängder. I stor omfattning föres emellertid icke dessa journaler eller är införda uppgifter felaktiga. Noteringar eller kvitton om inköp av brännolja saknas ofta, varför inköpsuppgifterna måste inhämtas från oljebolagen. De skattskyldiga

äger göra avdrag i deklaration för den kvantitet olja som visserligen påfyllts fordonets bränsletank men som kan beräknas ha åtgått för drift av kranar å fordonet, tippanordningar och i övrigt för ändamål, som icke har direkt samband med fordonets framförande. Att skatt sålunda endast skall erläggas för olja, som förbrukas för fordonets framförande, har i avsevärd grad komplicerat kontrollarbetet. Även det centrala kontrollarbetet är ganska arbetskrävande. Hit hör ny- och avregistreringar av skattskyldiga, noteringar om förändringar i bilbeståndet, mottagande, kontrollräkning och bokföring av deklarationer, bokföring av inbetalningar och åtgärder mot försumliga skattskyldiga.

Det har tidigare icke ansetts praktiskt möjligt att beskatta brännolja på samma sätt som bensin d. v. s. redan vid inköpet, då användning av brännolja eller likställd petroleumprodukt för andra ändamål än motorfordonsdrift, främst som eldningsolja, är helt dominerande.

Med anledning av de erinringar mot brännoljebeskattningsans ordnande, som framkommit, lät jag inom finansdepartementets rättsavdelning utreda förutsättningarna för en ändrad utformning av beskattningen. Utredningen, som verkställdes av byråchefen i kontrollstyrelsen E. Thulin, framlades i en i januari 1959 upprättad promemoria med förslag till omläggning av brännoljebeskattningen (*promemoria A*). I promemorian upptogs tre olika huvudalternativ till ändrad lagstiftning.

I promemorian behandlades som *alternativ 1* den utvägen att låta bensinstationernas innehavare redovisa skatt för försäljning av olja som uppenbarligen är avsedd för motordrift och låta det gällande deklara-tionsförfarandet kvarstå som ett komplement. Med denna utgångspunkt skulle skattskyldighet föreligga dels för innehavare av bensinstation till den del försäljning sker av brännolja med skatt dels för ägare av motorfordon till den del fordonen framdrives med icke skattebelagd olja. Det senare kunde bli aktuellt för konsumenter med blandad förbrukning, exempelvis jordbrukare med farmaggregat för tankning av såväl motorfordon som traktorer.

Skatten kunde vidare uttagas på liknande sätt som fordonsskatten. I promemorian utvecklades denna möjlighet såsom *alternativ 2*. Fordonsskatten skulle enligt detta alternativ för brännoljedrivna fordon inom varje viktklass höjas med belopp som ungefärligen svarade mot den genomsnittliga brännoljeskatt, som nu erlægges för fordon i samma viktklass.

Slutligen kunde skatten liksom nu göras beroende av fordonets användning. Skatten kunde därvid sättas i relation till brännoljeförbrukningen — *alternativ 3 A* — eller till körd väglängd — *alternativ 3 B*. Alternativ 3 A svarade i huvudsak mot nuvarande skattesystem. Endast vissa mindre omläggningar i avsikt att underlätta kontrollarbetet ifrågasattes.

I promemorian förordades alternativ 2.

Över promemorian avgavs efter remiss *yttranden* av riksräkenskapsverket, generaltullstyrelsen, kontrollstyrelsen, kommerskollegium, generalpoststyrel-

sen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens biltrafiknämnd, 1953 års trafikutredning samt överståthållarämbetet och flertalet länsstyrelser ävensom Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund, Sveriges lantbruksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska petroleum institutet och Sveriges automobilindustriförening. Yttranden inkom vidare från Svenska vägföreningen, Svenska droskbilägareförbundet, Skogsbrukets motortransportkommitté, Sveriges hantverks- och industriorganisation, Sveriges möbeltransportörers förbund och Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm.

Behovet av en omläggning av brännoljebesattningen underströks starkt i flertalet remissyttranden. Härvid framfördes anmärkningar mot det nuvarande systemet beträffande såväl deklarationsförfarandet och skattekontrollen som uppbörden och därmed sammanhängande frågor.

I fråga om de i promemorian framlagda förslagen till omläggning av brännoljebesattningen var meningarna delade. I inmot hälften av de avgivna yttrandena tillstyrktes sålunda alternativ 2 under det att alternativen 1, 3 A och 3 B erhöU förord i vardera ett fåtal yttranden. I flera yttranden förordades ytterligare utredning.

Med hänsyn till vad som framkom vid remissbehandlingen ansåg jag det lämpligt att ytterligare utreda frågan före ett slutligt ställningstagande.

I en i januari 1960 inom finansdepartementets rättsavdelning upprättad promemoria (*promemoria B*) framlade byråchefen Thulin förslag till en modifierad omläggning av brännoljebesattningen i viss anslutning till alternativ 1. Över denna promemoria har *yttranden* avgivits av kontrollstyrelsen, riksräkenskapsverket, statens biltrafiknämnd, 1953 års trafikutredning, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Sveriges lantbruksförbund, Svenska petroleum institutet och Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm.

I yttrandena över promemoria B har flertalet remissinstanser förordat en omläggning av beskattningen i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag, som framlagts i promemorian. Meningarna har emellertid brutit sig i fråga om den närmare utformningen. Några kritiska röster har även höjts mot förslaget överhuvudtaget.

Härjämte har vissa ytterligare skrifter i saken överlämnats till finansdepartementet, bl. a. från Stockholms lejdåkareförening.

Jag anhåller nu att få upptaga förevarande fråga till behandling och avser därvid att till en början lämna en redogörelse för tillkomsten av gällande bestämmelser på området och den närmare utformningen av dessa.

II. Historik

Enligt beslut av 1935 års riksdag infördes skatt på brännolja och annan flytande, till bensin icke hänförlig petroleumprodukt, som förbrukas för drift av motorfordon. Tidigare hade väsentligen endast bensin kommit till användning för motordrift, varför en beskattning inte hade blivit aktuell för dessa andra petroleumprodukter. Författningsbestämmelserna meddelades i förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa fördrivande av automobil använda brännoljor. Beskattningen grundades på deklARATIONER angående förbrukningen, som de skattskyldiga fordonsägarna avlämnade halvårsvis till länsstyrelserna. Även uppbörderna handhades av länsstyrelserna.

I det av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken avgivna betänkandet (SOU 1953: 34) uttalades angående brännolja-beskattningen, att den dåvarande beskattningsformen kunde betecknas såsom ur skatteteknisk synpunkt synnerligen otillfredsställande. Kontroll av att samtliga skattskyldiga fullgjorde sin deklareringsplikt samt att de i deklARATIONERNA lämnade förbrukningsuppgifterna överensstämde med de verkliga förhållandena hade icke kunnat ske i erforderlig omfattning. Såvitt då utförda beräkningar och stickprovsundersökningar utvisat, hade betydande skattebelopp kommit att undandragas statsverket.

I utredningens betänkande behandlades olika möjligheter till en omläggning av beskattningen. Att anordna brännolja-beskattningen efter mönster av bensinbeskattningen ansågs av praktiska skäl icke kunna komma i fråga. En effektivisering av brännolja-beskattningen under bibehållande av den dåvarande beskattningsformen mötte å sin sida stora svårigheter, då kontroll-möjligheterna var begränsade. Kontroll av verkställda körningar medelst plomberade vägmätare behandlades även men avvisades såsom varande en opraktisk lösning, främst med hänsyn till att kontrollavläsningen fordrade en vidlyftig administrationsapparat. Att helt eller delvis i fordonsskatten inkludera det skattebelopp, som bort inflyta i brännolja-skatt skulle medföra såväl fördelar som nackdelar. På denna punkt anfördes i betänkandet.

Möjligheterna till skattefusk elimineras givetvis i samma mån som brännolja-skatten inkluderas i fordonsskatten. Å andra sidan ger ett dylikt system minskad möjlighet att anpassa kostnadsansvaret efter de individuella körningarna. Kostnaderna för anskaffning av brännolja-driven bil äro emellertid i jämförelse med anskaffningskostnaderna för bensindriven bil av motsvarande storlek så höga, att inköpet av brännolja-driven bil eller omändring av bensindriven bil till brännolja-drift måste anses indicera en rationell exploatering av bilen. Vissa av beskattningsmyndighet utförda räntabilitetsundersökningar, som varit tillgängliga för utredningen, visa att en brännolja-driven lastbil i yrkesmässig trafik i medeltal bör utnyttjas för körning minst 3 800 mil per år för att bilansaffningen skall kunna betraktas såsom fullt räntabel. Detta resultat överensstämmer i stort med uppgifter i förevarande hänseende, som erhållits från olika trafikföretagare. Det synes därför som om de nyss berörda olägenheterna av minskad va-

riationsmöjlighet i fråga om kostnadsansvaret uppvägas av de beskattningsmässiga fördelar, som uppstå genom att *till viss del* låta brännoljeskatten ingå i fordonsskatten.

Utredningen stannade vid att föreslå, att brännoljeskatten skulle inkluderas i fordonsskatten till helt övervägande delen för fordon, vilkas beräknade genomsnittliga körlängder uppgick till högst 3 500 mil per år samt till den del brännoljeskatten avsåg en årlig körlängd av omkring 3 500 mil för övriga fordon. För återstående delen av förbrukningen skulle brännoljeskatt erläggas efter förbrukningen.

Frågan om omläggning av brännoljebeskattningen förelades 1954 års riksdag (prop. 112) i samband med att fordonsskattningen i sin helhet omprövades. Departementschefen ansåg sig icke kunna förorda det av utredningen framlagda förslaget om inarbetande helt eller delvis av brännoljeskatten i fordonsskatten utan fann, att man — åtminstone tillsvidare — var hänvisad att behålla systemet med skattens fastställande efter deklaration av den skattskyldige. För att råda bot på de allvarliga brister, som vidlådde det dåvarande systemet, ansågs det emellertid nödvändigt att avsevärt skärpa deklara-tionskontrollen och att i samband härmed överföra kontrollen från länsstyrelserna till kontrollstyrelsen. Departementschefens förslag i fråga om brännoljebeskattnings omläggning lämnades utan erinran av riksdagen och de nya bestämmelserna utfärdades i den nu gällande förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljeskatt.

III. Gällande bestämmelser m. m.

Den nuvarande lagstiftningen innebär i huvudsak följande.

Skatt skall erläggas för brännolja som användes för drift av motorfordon. Med brännolja förstås flytande petroleumprodukt, för vilken icke utgår skatt enligt förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit. Skatt utgår sålunda i första hand för dieselolja och motorfotogen men däremot icke för exempelvis bensol — som icke är petroleumprodukt — eller för gasformiga bränslen. Beskattningen utgör ett komplement till bensinbeskattningen, och skatteintäkterna kommer sålunda vägväsendet till godo.

Skattskyldigheten åvilar den som är registrerad såsom ägare till brännoljedrivet fordon eller som är ägare till oregistrerat fordon, vilket brukas enligt interimslicens eller saluvagnslicens.

Skatten utgår för närvarande med 30 öre för liter. Under tiden från 1 januari 1955, då förordningen trädde i kraft, fram till utgången av juni 1957 utgick skatten med 32 öre för liter. Skattesänkningen från 1 juli 1957 var av formell karaktär, då det från sagda dag för alla motor- och pannbrännoljor infördes energiskatt med omkring 2 öre räknat per liter.

Skattekontrollen utövas av kontrollstyrelsen med biträde av särskilda tjänstemän, tillhörande styrelsens lokalförvaltning.

Ägare av registrerat fordon, som avser att använda brännolja för fordons drift, åligger att göra anmälan härom till kontrollstyrelsen.

Skattskyldig skall senast inom 15 dagar efter varje kalenderkvartal avge deklaration till kontrollstyrelsen angående den myckenhet brännolja, som under kvartalet använts såsom drivmedel för fordonet. Till grund för deklarationens uppgifter skall i allmänhet ligga en körjournal, där fortlöpande noteringar skall göras om påfyllningar av brännolja och körda väglängder. Såsom redan tidigare nämnts äger skattskyldig göra avdrag i deklarationen för den kvantitet olja, som visserligen påfyllts fordonets bränsletank men som kan beräknas ha åtgått för drift av kranar på fordonet, tippningsanordningar och i övrigt för ändamål, som icke har direkt samband med fordons framförande. Skattskyldig skall, samtidigt som deklarationen avlämnas, erlægga enligt deklarationen upplupen skatt genom insättning å kontrollstyrelsens postgirokonto.

Antalet skattskyldiga utgör för närvarande ca 25 000. Den årliga ökningen i antalet — beroende på ansvällningen av fordonsparken i allmänhet och övergång från bensindrift till brännoljedrift — uppgår till omkring 2 500. Antalet brännoljedrivna fordon utgör för närvarande ca 50 000 och ökar med omkring 5 000 om året. Skatteintäkterna kan för innevarande budgetår beräknas till 140 milj. kronor. Intäktsökningen per år kan uppskattas till 10 milj. kronor.

1952 års kommitté för indirekta skatter uttalade i sitt betänkande angående den statliga indirekta beskattningen (SOU 1957:13), att brännoljeskatten var av den karaktären att den borde kvarstå såsom en fristående skatt, oavsett om en allmän indirekt skatt infördes eller nuvarande skatter bibehölls i oförändrad utsträckning. Kommittén framhöll dock, att det synes angeläget att helt slopa de skattefria avdragen. För belysning av de nuvarande problemen på denna punkt nämnde kommittén följande rörande kontrollstyrelsens praxis.

Som exempel på olika slag av brännoljeförbrukning, som kontrollstyrelsen sålunda fann vara skattefria, må nämnas förbrukning för drift av tippanordningar, pumpanordningar å tankbilar, aggregat å sopbilar, vidare för drift av kompressor för utblåsning av lös cement och av roterande behållare, s. k. tombola för transport av flytande betong. Däremot ansågs förbrukning av brännolja för uppvärmning av motorfordon, därvid fordonsmotorn måste vara igång, exempelvis då värmeaggregat inkopplats i kylsystemet, vara skattepliktig, även om uppvärmningen skedde under det fordonet var stillastående.

I fråga om de aktuella tillämpningssvårigheterna lämnade kommittén följande redogörelse.

De avdrag som gjorts i de skattskyldigas till kontrollstyrelsen insända deklarationer, kan inte med fördel prövas inom verket utan detta sker vid kontrollbesök hos de skattskyldiga. För kontrolltjänstemännen gäller det då att söka bedöma skäligheten i den skattefria förbrukning, som avräknats från den kvantitet brännolja som påfyllts fordons drivmedelstank.

Vid bedömning av ett deklarationsavdrag är det många faktorer, som man måste taga hänsyn till, såsom körsträckor, lastningstid och övriga lastningsförhållanden, vägarnas beskaffenhet, årstid samt effekt hos lastningsanordning och fordonsmotor.

Kontrolltjänstemännen samlade visst material för utarbetande av normer till ledning vid bedömande av skäligheten av i deklaration uppgiven skattefri förbrukning. Det var dock mycket svårt att få fram rimliga normaler för den skattefria oljeförbrukningen. Beräkningarna kunde ej bli annat än ungefärliga. Sålunda visade det sig vid verkställda undersökningar, exempelvis rörande virkestransporter, att variationerna i kvantiteterna för lastning förbrukat brännolja var synnerligen stora. Den fastställda förbrukningen för detta ändamål låg inom så vida gränser som 1,7—6 liter för lass, där lågförbrukningen representerade särskilt gynnsamma såväl lastnings-, terräng- som väderleksförhållanden och högförbrukningen motsatsen.

Kommittén förordade, att bestämmelserna i förordningen gavs sådan formulering att all brännolja, som förbrukas för motorfordon, oberoende av användningen blev skattepliktig. Kommittén erinrade i detta sammanhang, att exempelvis skatten på bensin uttogs utan att motsvarande undantag gjordes.

Vid remissbehandlingen tillstyrktes ändringsförslaget av kontrollstyrelsen, under det att det avstyrktes av Svenska petroleum institutet, Sveriges grossistförbund, Sveriges automobilindustriförening, Svenska omnibusägareförbundet och Svenska lasttrafikbilägareförbundet.

Förslaget föranledde icke någon lagstiftningsåtgärd.

En redogörelse för beskattningen av motorbrännolja i Danmark och Norge torde såsom *Bilaga* få fogas till statsrådsprotokollet.

IV. Promemoria A

I promemorian lämnades till en början en ingående redogörelse för erfarenheterna av det nuvarande beskattningssystemet i fråga om motorbrännolja. Därvid beskrevs utförligt de av mig inledningsvis antydda olägenheterna med systemet. I promemorian framhölls sålunda hurusom det för de skattskyldigas del ansetts vara en nackdel, att skatten icke kunde erläggas i samband med inköpet av brännolja på samma sätt som gäller i fråga om bensinskatten. Promemorian fortsatte.

Visserligen får de skattskyldiga en direkt ekonomisk förmån genom att skatten erlägges i efterskott, men om de har en mindre god ekonomi eller svåra konkurrensförhållanden frestas de att icke avsätta skatten successivt utan tillfredsställa andra fordringsägare i första hand eller att utföra körslor till underpris, i vilka skatten icke inkalkylerats. Deklarations- och redovisningstvånget i övrigt finner de skattskyldiga vidare betungande. I vissa fall måste det också erbjuda direkta svårigheter för den skattskyldige att tillfredsställande fullgöra sin redovisningsplikt, exempelvis när han måste förlita sig på att anställda chaufförer i föreskrivna körjournaler vederbörligen inför uppgifter om verkställda tankningar.

För kontrollstyrelsens del är svårigheterna med brännolja beskattningen sådana, anfördes i promemorian, att beskattningsproblemen står i särklass, om jämförelse göres med annan indirekt beskattning. Härmed fick icke förstås, fortsatte promemorian, att det skulle kunna anses önskvärt att återgå till den gamla ordningen, efter vilken skatten uppbars och kontrollerades av länsstyrelserna. Vad som numera framkommit hade visat, att en centraliserad och fortlöpande skattekontroll var nödvändig för att förebygga skatteundandraganden och därmed följande konkurrensrubbingar mellan lojala och illojala skattskyldiga. I promemorian uttalades vidare.

Det stora antalet skattskyldiga och vissa skattskyldigas ovilja eller oförmåga att riktigt redovisa skatten har lett till att skattekontrollen blivit synnerligen krävande både kvalitativt och kvantitativt. Med nuvarande arbetsstyrka kan de skattskyldiga besökas vart tredje eller vart fjärde år. Uppgifter om inköpen av brännolja saknas ofta, varför de måste inhämtas från oljebolagen. Detta är emellertid ofta endast möjligt vid kreditköp. Sker köpen kontant, saknas verifikationer, vilket omöjliggör kontroll denna väg. Övergång till kontantköp sker i allt större utsträckning, vilket kan bero på skattekontrollen. Den skattepliktiga oljeförbrukningen får då beräknas med ledning av antalet körda mil. Ofta har dock körlängdmätaren helt eller delvis — måhända avsiktligt — varit ur funktion och föreskrivna anteckningar om mätarställningen icke gjorts. Möjligheter finns också att manipulera med mätaren. Beräkningar måste i dylika fall göras exempelvis med ledning av inhämtade uppgifter om verkställda körslor, t. ex. regelbundna mjölktransporter och bussturer efter fastställda tidtabeller. Vid dessa beräkningar efter antalet körda mil föreligger alltid osäkerhet i fråga om milförbrukningen, som beror icke blott på motoreffekten och motorns och fordonets skick, ålder och typ utan även exempelvis på lasten, väglaget och terrängförhållanden.

Många fordon är försedda med särskilda anordningar för på- eller avlastning, såsom kranar och tippanordningar eller eljest särskilda aggregat för andra ändamål än sådana som har direkt samband med fordonets framförande, t. ex. roterande s. k. tombola för att betongmassa skall kunna hållas i rörelse under transport och aggregat för malning eller söndertuggning av sopor. Dessa och liknande aggregat drives regelmässigt av fordonets motor, men, då därvid förbrukad brännolja icke nyttjas för fordonets framdrivande, skall brännoljeskatt icke utgå. De skattskyldiga äger på grund härav i deklaration göra avdrag för den kvantitet olja, som visserligen påfyllts fordonets bränsletank men som kan beräknas ha åtgått för dessa s. k. skattefria ändamål. Att skatt sålunda endast skall erläggas för den olja, som förbrukas för fordonets framförande, komplicerar kontrollarbetet avsevärt. Beräkningar av den olja, som åtgått för lastning och tippning etc., måste alltid bli vanskliga. Detsamma gäller beräkningar av olja, som förbrukas för andra ändamål än för drift av fordonets motor, t. ex. uppvärmning, sköljning av motorer eller tvättning av bilar och garage. Även svinnberäkningar blir ofta aktuella, t. ex. spill vid tankning ur egen tank.

Icke blott ur kontrolltekniska synpunkter erbjuder brännolja beskattningen svårigheter i sin nuvarande utformning. Även det centrala arbetet är ganska arbetskrävande. Hit hör ny- och avregistreringar av skattskyldiga, noteringar om förändringar i bilbeståndet, mottagande, kontrollräk-

ning och bokföring av deklARATIONER, bokföring av inbetalningar och åtgärder mot försumliga skattskyldiga, vare sig det gäller underlåtenhet att deklarerera eller betala förfallen skatt, ävensom olika laga åtgärder såsom utmätningar och åtal. Denna verksamhet rationaliseras, alltefter erfarenheter vinnes, men genom att de skattskyldiga till en ganska betydande del har dålig likviditet, kan en längre gående mekanisering av styrelsens åtgärder icke vidtagas, utan en viss del av klientelet måste följas upp individuellt.

Utestående fordringar uppgick till omkring 10 miljoner kronor, fortsatte promemorian. Beloppets storlek berodde väsentligen på det stora antalet efterdebiteringar (falska eller vårdslösa deklARATIONER) och på den svaga likviditeten hos de skattskyldiga. Genom att de skattskyldiga kunde besökas blott vart tredje eller vart fjärde år, blev det naturligen ganska stora belopp som hann löpa upp, och möjligheten att indriva hela skattebeloppet kunde under dessa förhållanden bli ganska begränsade. Ofta stod kontrollstyrelsen här inför valet att försätta den skattskyldige i konkurs eller att taga risker för statsverket genom att medge betalningsansånd, uttalades det avslutningsvis i promemorians redogörelse för erfarenheterna av det nuvarande beskattningssystemet.

I promemoria A framlades som förut nämnts tre h u v u d a l t e r n a t i v, varav alternativ 2 förordades. Innebörden av de olika alternativen var följande.

Alternativ 1. Skattskyldigheten lägges i första hand på detaljleverantören av brännolja, och denne redovisar och inlevererar skatten till kontrollstyrelsen; undantagsvis erlägges skatten av förbrukaren, nämligen i vissa fall om han har både skattefri och skattepliktig förbrukning.

Alternativ 2. Brännoljeskatten uttages såsom en förhöjd fordonsskatt, och skattesatsen för olika fordon och viktklasser anpassas efter nuvarande genomsnittliga skattebelastning.

Alternativ 3. Det gällande beskattningssystemet tillämpas även i fortsättningen; endast viss omläggning av kontrollen ifrågasättes, därvid olika åtgärder kan komma i fråga allteftersom skatten i fortsättningen skall beräknas efter oljeförbrukningen såsom nu (alternativ 3 a) eller efter körlängd (alternativ 3 b).

Det framhölls i promemorian att alternativen 1 och 3 från rättvisesynpunkter kunde förefalla vara att föredraga, då beskattningen anpassades efter fordonens nyttjande i varje enskilt fall. Ett system med brännoljeskatten helt eller delvis inkluderad i fordonsskatten (alternativ 2) gav — såsom redan framhållits av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken — minskad möjlighet att anpassa kostnadsansvaret efter de individuella körlängderna. Enligt nämnda utredning var kostnaderna för anskaffning av brännoljedriven bil i jämförelse med anskaffningskostnaderna för bensindriven bil av motsvarande storlek så höga, att en brännoljedriven lastbil i yrkesmässig trafik måste utnyttjas för körning minst 3 800 mil för att bilansaffningen skall kunna betraktas såsom fullt räntabel. Även om dessa utredningens synpunkter icke var helt tillämpliga exempelvis på vissa specialfordon, var det likväl, anfördes det vidare i promemorian, gans-

ka naturligt att med dessa synpunkter för ögonen tillämpa en skatt, som var anpassad efter ett visst minimum i fråga om körlängd. Den som avsåg att inköpa ett nytt fordon skulle genom en sådan utformning av skatten självfallet få överväga om ett inköp av den dyrare men driftbilligare brännoljedrivna bilen var kostnadsmässigt betingad.

I promemorian uttalades fortsättningsvis att en tillämpning av alternativ 1 eller 3 fordrade en ganska betydande organisation för redovisning, uppbörd och kontroll. Denna skulle till större delen bortfalla enligt alternativ 2. Medan de övriga alternativen skulle innebära åtskilligt arbete för de skattskyldiga och även i övrigt kunna vara besvärliga för dessa att tillämpa, var alternativ 2 för dem synnerligen enkelt.

Trots enkelheten för såväl myndigheter som enskilda kunde man vid alternativ 2 räkna med mindre undandragande av skatt än vid något annat tänkbart alternativ. I själva verket torde man — enligt promemorian — vara berättigad antaga, att skatten skulle komma att inlevereras praktiskt taget fullständigt.

Överhuvudtaget kunde det konstateras, fortsatte promemorian, att alternativ 2 var det enda, varigenom de nuvarande olägenheterna av brännolja-beskattningen någorlunda fullständigt kunde elimineras. Med hänsyn till den allvarliga karaktären hos dessa olägenheter syntes intresset av att er-hålla »millimeterrättvisa» böra vika.

Med hänsyn till de fördelar, som alternativ 2 sålunda skulle erbjuda, förordades detta i promemorian. Vid en övergång till ett sådant system torde man visserligen under de närmaste åren efter omläggningen få räkna med ett mindre skattebortfall. Detta syntes dock icke vara av beskaffenhet att påverka inkomstberäkningen. Bortsett härifrån hade samtliga alternativ utarbetats med sikte på att statsverkets inkomster i stort sett skulle bli oförändrade.

I promemorian framhölls, att det vid bedömningen av olika möjligheter till en omläggning av brännolja-beskattningen framstått som naturligt att också undersöka, om det lät sig göra att beskatta brännoljan på samma sätt som bensinen, d. v. s. redan vid inköpet. Detta syntes icke utan vidare vara möjligt, uttalades i promemorian, då brännolja eller med brännolja ur användningssynpunkt jämställd olja användes eller kunde användas för uppvärmningsändamål, för drift av stationära motorer eller eljest av andra motorer än sådana för motorfordonsdrift och slutligen även för belysningsändamål. Brännoljan kom också till användning för en mångfald specialändamål, såsom träimpregnering, dammbindning och rengöring. — Denna användning av brännolja för andra ändamål än motordrift hade varit och var fortfarande den helt dominerande. Av totalt omkring 4,2 milj. m³ lättare oljor nyttjades sålunda endast drygt 0,3 milj. m³ per år för drift av motorfordon.¹ — I promemorian anfördes vidare.

Utredning har verkställts, huruvida det skulle vara möjligt att särskilja olja avsedd för drift av motorfordon och olja avsedd för andra ändamål ge-

¹ Numera i runda tal 5,0 respektive 0,5 milj. m³.

nom att försätta den senare oljan med spårfärg. För all ofärgad olja skulle då skatt kunna uttagas hos tillverkaren eller importören, och den ofärgade oljan skulle bli en från annan olja artskild vara, som exklusivt nyttjades såsom motorbränsle. Skulle motorfordon befinnas ha olja försedd med spårfärg i bränsletanken, måste tanken helt eller delvis ha fyllts med obeskattad olja. Skatteförseelse föreligger alltså, varför vederbörande fordonsägare skulle kunna åtalas och förpliktas erlagga undanhållen skatt. Nackdelarna med detta system är emellertid att handeln tvingas nyttja olika cisterner för skattepliktig och för skattefri olja. Komplikationer uppstår också genom att olja i vissa fall av samme konsument förbrukas för såväl skattepliktiga som skattefria ändamål, t. ex. förutom för motorfordonsdrift för traktordrift eller uppvärmning. Det kan vidare anmärkas, att det ur kontrollsynpunkt är erforderligt, att bränsletankens innehåll undersökes vid de rutinmässiga flygande inspektionerna.

Svenska petroleum institutet har i anledning av förfrågan från kontrollstyrelsens sida om möjligheterna att låta saluföra färgad olja hemställt om de olika oljebolagens synpunkter på frågan. Samtliga bolag, som avgivit yttranden i ärendet, har avstyrkt en färgning för att särskilja beskattad och obeskattad olja. Sammanfattningsvis har de anfört, att även om det vore tekniskt möjligt att genom färgning eller på annat sätt dela upp olja i olika varuslag — skattefritt och skattepliktigt — så är det icke ekonomiskt försvarbart ur lagrings- och distributionssynpunkt att behöva lagra dem i olika cisterner, då detta skulle förutsätta en utbyggnad av nuvarande lagringsanordningar såväl vid importanläggningar och depåer som hos återförsäljare och konsumenter — t. ex. lantbrukare — som har behov av både skattebelagd och skattefri olja.

En skattebeläggning av brännoljan hos säljaren genom att medelst färgning eller på annat sätt göra den för motorfordon avsedda oljan till en särskild vara torde sålunda icke vara möjlig, uttalades det i promemorian.

V. Yttrandena över promemoria A

Såsom framgått av den inledningsvis lämnade redogörelsen underströks i flertalet yttranden behovet av en omläggning av brännoljebeskattningen. I åtskilliga yttranden förordades dock ytterligare utredning. Av alternativen tillstyrktes alternativ 2 i inemot hälften av yttrandena. Övriga alternativ förordades endast i ett fåtal yttranden var.

Alternativ 1 tillstyrktes av *länsstyrelsen i Södermanlands län* och av *Svenska droskbilägareförbundet*. Länsstyrelsen framhöll, att det torde framstå som en fördel att brännoljeskatten anknöts så nära som möjligt till förbrukningen av brännoljan. Man skulle exempelvis kunna förutsätta, att en lastbilsägare under de tider, då han hade stort behov av motorbränsle, hade bättre ekonomiska resurser att kunna betala skatt på sådant bränsle än en lång tid efter förbrukningen, då kanske tillgången på körslor var mindre och hans ekonomiska situation därigenom försämrats. Icke minst från statsverkets synpunkt måste det vara till fördel, om skatten kunde erläggas omedelbart vid inköpet, eftersom man då icke behövde räkna med några restantier å brännoljeskatt.

Med hänsyn bl. a. härtill förordade länsstyrelsen i princip, att ett sådant system för brännoljebeskattningen tillämpades, att skatten kunde uttagas i förhållande till den reella förbrukningen och erläggas i samband med inköpet (såsom ett slags skatt vid källan). Som alternativ 1 närmast motsvarade länsstyrelsens nu angivna principiella inställning, hade länsstyrelsen ansett detta alternativ i vart fall böra i första hand prövas, innan något av de övriga förslagen kom i fråga för tillämpning. Arbetet med redovisningen och inbetalningen av skatten till kontrollstyrelsen skulle enligt detta alternativ komma att företrädesvis ligga på de hos kontrollstyrelsen registrerade oljeleverantörerna. I den mån alternativ 1 beträffande konsumenterna med blandad förbrukning skulle visa sig inrymma möjligheter till skatteundandraganden, vilket befarats, torde detta enligt länsstyrelsens mening kunna effektivt förebyggas genom en föreskrift, varigenom kontrollstyrelsen, där den så funne erforderligt, ägde påfordra, att å vederbörande brännoljekonsumenters motorfordon skulle inmonteras en sådan tillförlitlig extra kör-längdmätare eller eventuellt en sådan genomströmningsmätare, varom talades i promemorian.

I ett stort antal yttranden framhölls det, att det i promemorian förordade alternativ 2 ur administrativa och skattetekniska synpunkter var att föredraga. De med alternativet förenade olägenheterna, framför allt den bristande anpassningen i det enskilda fallet efter den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen, underströks emellertid.

I de yttranden, i vilka alternativ 2 avstyrktes, framfördes mot beskattningens utformning enligt detta alternativ i huvudsak, att skatten skulle drabba ojämnt och icke efter kostnadsansvarigheten, att skattesatserna var felaktigt avvägda och att hänsyn icke tagits till beskattningen av specialfordon och släpvagnar. För bussar i allmänhet men särskilt bussar, som går i trafik i glesbygder, skulle förslaget leda till en orimligt hård skattebelastning. Även omläggningens inverkan på bilindustrierna och oljebolagens verksamhet åberopades mot alternativ 2.

Alternativ 3 A förordades ehuru delvis med väsentliga modifieringar av länsstyrelsen i Stockholms län.

En omläggning av beskattningen enligt alternativ 3 B förordades av överståthållarämbetet, riksräkenskapsverket, statens väginstitut samt Sveriges hantverks- och industriorganisation.

Överståthållarämbetet ansåg att en jämförelse mellan de olika alternativen utföll till fördel för alternativ 3 B. Ämbetet anförde.

Schabloniseringen i detta system kan icke anses driven längre än vad som är tolerabelt. Kontrollapparaten bör kunna ges en begränsad omfattning utan att indrivningseffekten förfuskas; de uppslag i tekniskt hänseende som i detta avseende framkastas i promemorian böra såvitt möjligt utnyttjas. För de enskilda — såväl leverantörer som förbrukare — bör slutligen systemet innebära en väsentlig lättnad i jämförelse med de båda övriga alternativen.

I flera yttranden förordades, som tidigare nämnts, ytterligare utredning.

Kommerskollegiet uttalade att verkningarna av alternativ 2 beträffande valet mellan bensin- och brännoljedrift borde närmare klarläggas. Kollegiet ansåg emellertid att systemet hade så stora fördelar framför övriga alternativ, att undersökningen borde inriktas på möjligheterna att modifiera alternativ 2 med bibehållande av de allmänna riktlinjerna för detta.

Järnvägsstyrelsen framhöll, att inga åtgärder borde vidtagas, som kunde förväntas få trafikpolitiska konsekvenser, och ansåg att frågan om sådana ändringar av brännoljebeskattningen måste bedömas i sammanhang med det allmänna trafikpolitiska avvägningsproblem, som utreddes av 1953 års trafikutredning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underströk fördelarna med brännoljetillägg enligt alternativ 2 men ansåg att verkningarna av reformen borde utredas innan beslutet meddelades. En nödvändig förutsättning för reformens genomförande var enligt styrelsens uppfattning att utförliga och entydiga bestämmelser utfärdades om tjänsteviktens beräkning eller att beskattningen grundades på annan faktor, exempelvis fordonets totalvikt, vilken fråga utreddes av 1953 års trafikutredning.

1953 års trafikutredning ansåg en effektivisering av skattekontrollen erforderlig men förordade att mera genomgripande omlägningsförslag borde anstå i avvaktan på utredningens förslag. Utredningen anförde.

Vid angivna förhållanden synes i dagens läge en effektivisering av skattekontrollen endast böra övervägas i den form, som anges under alternativ 3 A i promemorian. Möjligen kan en kombination med alternativ 1 tänkas, i så måtto att beskattad dieselolja mot kvitto på begäran tillhandahålles vid försäljningsställena och att den skattskyldige vid skattedebiteringen medges avdrag för de skattebelopp, som han genom kvitton visar sig ha vid inköp av beskattad olja redan inlevererat. Härigenom skulle en lättnad i kvartalsskatterna uppkomma. Mera genomgripande omlägningsförslag och i varje fall trafikpolitiskt verkande dylika torde däremot nu böra anstå och i stället övervägas i samband med den revision av vägtrafikbeskattningen, som uppdragits åt trafikutredningen.

Sveriges lantbruksförbund föreslog, att det nuvarande beskattningssystemet skulle bibehållas till dess ökad kännedom och erfarenhet vunnits om hur de olika alternativen kom att fungera i praktiken. Vid detta fortsatta utredningsarbete borde enligt förbundets uppfattning också övervägas, huruvida icke en kombination av alternativen 2 och 3 B kunde antagas ge den bästa lösningen.

Svenska lokaltrafikföreningen framhöll, att många skäl talade för att en genomgripande omläggning av nuvarande brännoljebeskattning ej borde ske, förrän riktlinjer för den framtida trafikpolitiken fastställts. Föreningen hade i andra sammanhang tidigare efterlyst en klarare trafikpolitisk målsättning, vilken i dagens läge med den stora pågående omvälvningen av transportapparaten var ännu mer nödvändig.

Sveriges automobilindustriförening ansåg det förtjäna övervägas att be-

skatta all försäljning av dieselolja, varefter den som använde sådan olja för andra ändamål än bildrift medgavs restitution enligt särskilda regler. Erfarenheter från andra länder rörande systemets tillämpning borde enligt förningens mening inhämtas.

VI. Promemoria B

I promemorian uttalades till en början att — såsom redan framhållits i promemoria A och de däröver avgivna yttrandena — det gällande systemet för brännoljeskattens uttagande icke var tillfredsställande. En omläggning av beskattningen måste sålunda anses påkallad. I fråga om sättet för beskattningsomläggningen hade meningarna emellertid gått starkt isär. Av de i promemoria A redovisade alternativen hade endast alternativ 2 tillstyrkts mera allmänt. Mot alternativets genomförande hade emellertid framställts sådana sakligt befogade erinringar, att alternativet icke utan betydande överarbetning kunde anses godtagbart. En modifiering av alternativet i syfte att eliminera dess mera betydande olägenheter, exempelvis ojämnheterna i verkningarna, skulle emellertid leda till att alternativets markanta fördelar — enkelheten i uppbörd och kontroll — förfelades.

I promemoria B erinrades härefter om att i den tidigare promemorian framhållits hurusom det för de skattskyldigas del ansetts vara en nackdel, att skatten icke kunde erläggas i samband med inköpet på samma sätt som i fråga om bensinskatten. En övergång till ett sådant system skulle erbjuda så stora fördelar för såväl konsumenten, vilken icke vidare skulle vara skattskyldig, som för beskattningsmyndigheten — färre skattskyldiga och säkrare uppbörd — att en omläggning i sådan riktning måste anses motiverad. Promemoria B fortsatte.

I princip har frågan om en beskattning lagd i säljarledet behandlats såsom alternativ 1. Enligt detta skulle skattskyldigheten åvila detaljleverantören av brännolja eller — vid blandad förbrukning — konsumenten. Med blandad förbrukning avses fall då konsumenten använder brännolja exempelvis för drift av såväl motorfordon som traktor eller motorredskap. Från detaljleverantören skulle följaktligen i allmänhet levereras beskattad olja, men om kunden var registrerad som skattskyldig hos kontrollstyrelsen skulle oljan levereras i obeskattat skick. Till den del brännoljan i det senare fallet användes för framdrivande av motorfordon skulle skatten erläggas direkt till kontrollstyrelsen av konsumenten. Brännolja skulle även få levereras skattefritt, där den direkt påfylldes fastighets bränsletank eller om den eljest levererades till köpare som avgav försäkran, att oljan icke var avsedd för drift av motorfordon. Antalet skattskyldiga enligt detta alternativ uppskattades till omkring 3 000 leverantörer (depåer, magasin och bensinstationer) och 3 000 primärt skattskyldiga konsumenter (framför allt jordbrukare med blandad skattefri och skattepliktig förbrukning).

I promemoria A hade påpekats, att alternativ 1 hade vissa nackdelar, i första hand genom att det inrymde möjligheter till skatteundandraganden. Så skulle t. ex. fastighetsägare kunna fylla bränsletanken till sitt motorfor-

don från fastighetens bränsletank och konsument med blandad förbrukning — som icke låtit registrera sig — i strid med avgiven försäkran nyttja inköpt bränsle för drift av motorfordon. Det betungande arbetet med redovisningen och inbetalningen av skatten skulle också komma att läggas på ett ganska stort antal innehavare av bensinstationer och liknande detaljleverantörer.

Det ifrågakvarande alternativet torde det oaktat — framhölls det i promemoria B — kunna tjäna som utgångspunkt för en omläggning av brännolja-beskattningen. Det syntes nämligen möjligt att genom vissa jämkningar väsentligen beakta de mot alternativet framförda erinringarna. Härvid skulle på lämpligt sätt åtskillnad kunna göras på de i skattetekniskt hänseende skilda slagen av brännolja.

Den beskattade varan skulle kunna benämnas »skattediesel». Termen anknöt till gängse terminologi, så till vida som motorbrännolja i regel benämnes diesel eller dieselolja. För skattediesel skulle skatten uttagas och redovisas till kontrollstyrelsen av oljebolagen i samma ordning som i fråga om bensin. Skattediesel skulle således beläggas med skatt redan vid leveransen till bensinstation eller till förbrukare, som erhåller leverans direkt från depå. Antalet skattskyldiga för skattediesel skulle härigenom endast bli ett 10-tal. I promemoria B anfördes härefter.

Anordningen möjliggöres genom att leveranser av dieselolja i fat eller för påfyllning i köparens tankanläggning liksom av eldningsolja nästan undantagslöst sker direkt från depå eller från återförsäljare av eldningsolja under det att tankning av motorfordon med dieselolja sker på bensinstationerna. För försäljning av annan dieselolja än skattediesel skulle vederbörande oljebolag endast redovisa den redan utgående energiskatten enligt den lägre skattesatsen. I den mån olja varom nu är fråga — liksom fotogen eller eldningsolja — skulle komma till användning för påfyllning i motorfordon, skulle brännoljeskatteförordningen även i försättningen äga tillämpning. Å leveransfaktura eller försäljningsnota avseende lågbeskattad olja från såväl oljebolag som återförsäljare bör angivas, att oljan icke må användas för påfyllning av tank till motorfordon, såvida icke köparen, på sätt i brännoljeskatteförordningen stadgas, erlägger skatt till kontrollstyrelsen i anslutning till förbrukningen. Dylig försäljning av lågbeskattad dieselolja kan förekomma för förbrukning i traktorer, motorredskap, stationära anläggningar och fartyg, i vilka fall brännoljeskatt nu icke utgår.

Med hänsyn härtill borde å bensinstationernas pumpanläggningar endast tillhandahållas skattediesel, såvida ej kontrollstyrelsen medgav annat. Dyligt medgivande borde kunna lämnas exempelvis beträffande pumpanläggningar, vid vilka tankning sker av dieseldrivna båtar.

Beskattningen förordades vidare utvidgad till att även avse vid normalt tryck och temperatur gasformiga bränslen, såsom gasol. Promemoria B anförde på denna punkt.

De gasformiga petroleumbränslena har under senare tid utomlands i ökad omfattning kommit till användning såsom motorbränsle. Anledning torde sålunda föreligga att redan i detta sammanhang beakta utvecklingen och

belägga dessa gasformiga bränslen med skatt, då i annat fall skattefriheten skulle kunna leda till ojämnheter i konkurrensförhållandena.

Skatteredovisningen och skattekontrollen borde såsom redan anlytts — fortsatte promemoria B — bibehållas oförändrad i fråga om lågbeskattad (dvs. energi- men ej brännolja) diesel, eldningsolja och andra för drift av motorfordon lämpade petroleumprodukter såsom fotogen och lack-nafta samt även vid normalt tryck och temperatur gasformiga bränslen. Den som önskade använda dessa lågbeskattade bränslen för drift av motorfordon borde alltså liksom hittills anmäla sig till kontrollstyrelsen för registrering såsom skattskyldig och sedermera kvartalsvis redovisa sin förbrukning till styrelsen och i samband därmed erlägga upplupen skatt. Dessa skattskyldiga skulle årligen, i samband med att de tillställdes deklara-tionsblanketter m. m., erhålla ett särskilt kort för varje bil, å vilket angavs att den skattskyldige var registrerad hos kontrollstyrelsen och att han följaktligen var berättigad nyttja lågbeskattad brännolja för fordonets drift. Kortet skulle medfölja bilen och t. ex. företes för polisen vid flygande inspektion. I promemoria B anfördes vidare.

Kontrollmöjligheterna torde i dessa fall i princip icke kunna anses sämre än för närvarande. Användning av lågbeskattad diesel för drift av motorfordon torde i allmänhet bli aktuell endast vid fall av blandad förbrukning. Brännoljan levereras i dessa fall till förbrukaren direkt från oljedepå. Genom oljebolagens leveransuppgifter kan kontrollstyrelsen, på sätt redan tillämpas, erhålla uppgifter om köparens namn och de levererade kvantiteterna. Anmärkas kan, att de skattskyldiga, liksom nu är fallet, kan använda tunna eldningsoljor för drift av dieselmotorer. Eldningsoljorna har emellertid sådan sammansättning att de på längre sikt skadar motorerna. Användningen av dessa oljor till motorbränsle är därför oekonomisk och någon större risk för skatteundandragande på denna väg torde knappast föreligga.

Beträffande nu nämnda fall skulle någon ändring i nu gällande skattesystem sålunda icke erfordras. Dock bör 1959 års förordning om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning göras tillämplig.

För den händelse icke registrerad fordonsägare tillfälligtvis skulle nyttja annat bränsle än skattediesel för motordrift — t. ex. i en bristsituation — skulle särskild deklara-tion över förbrukningen inom viss kortare tid lämnas till kontrollstyrelsen och upplupen skatt samtidigt erläggas.

För den stora grupp fordonsägare som framdeles uteslutande skulle tanka skattediesel vid bensinstationerna föreligger icke, uttalades det vidare i promemoria B, anledning att bibehålla någon generell kontroll. Dock borde — för att möjliggöra kontroll i tveksamma fall — förbrukare av skattediesel i skatteförfattningen åläggas att dels förvara inköpsnotorna viss tid förslagsvis två år vid risk att skatt helt eller delvis ånyo kunde uttagas för inköpta kvantiteter, dels på anfordran för tjänsteman från styrelsen förete inköpsnotor och handlingar så att körlängderna för det dieseldrivna fordonet direkt eller indirekt kunde beräknas. Dessa notor borde innehålla uppgift om datum för tankningen eller leveransen, bilnummer eller köparens

namn och adress, mätarställning vid tankning och literalet påfylld olja. Samma slag av notor borde utfärdas vid kontant- och kreditförsäljning. I förra fallet kvitterades notan, i det senare skulle den skattskyldige särskilt samla även kvittona. I promemoria B anfördes härefter.

Då kontrollsvårigheterna är relativt stora vid blandad förbrukning, bör kontrollstyrelsen med stöd av 7 § brännoljeskatteförordningen bemyndigas föreskriva att å motorfordon, som tankas med obeskattad brännolja, skall vara installerad en i fråga om utförande och montering av styrelsen godkänd väglängdmätare eller oljeförbrukningsmätare. Om fordonsägare med hänsyn till mätarkostnaden — omkring 100—500 kronor — eller eljest vill erlægga skatten i samma ordning som andra fordonsägare står denna möjlighet givetvis öppen för honom. Dessa fordonsägare bör i större omfattning än de som nyttjar enbart skattediesel erhålla kontrollbesök med hänsyn till de stora möjligheterna i dessa fall att till viss del bruka lågbeskattad olja för drift av motorfordon.

Oljebolagen borde kvartalsvis i särskilda deklarationer till kontrollstyrelsen redovisa sin försäljning av skattediesel. Med beaktande av den långa kredit, som oljebolagen tvingades ge sina återförsäljare, syntes skatten lämpligen icke böra inbetalas till kontrollstyrelsen av oljebolagen oftare än kvartalsvis och därvid lämpligen inom en månad efter utgången av det kvartal som deklarationen avsåg eller inom samma tid inom vilken skatten erlägges av de skattskyldiga enligt energiskatteförordningen. Promemoria B fortsatte.

Någon ändring i skatteinflödet skulle i stort sett icke föranledas av omläggningen, då skatten enligt brännoljeskatteförordningen erlägges inom 15 dagar efter utgången av det kvartal, under vilket oljan förbrukats av den skattskyldige. Liksom enligt gällande bestämmelser bör kontrollstyrelsen emellertid med vissa begränsningar kunna bestämma, att deklarationen skall omfatta annan tid än kalenderkvartal och att deklaration skall avlämnas vid annan tidpunkt än som här angivits. Redovisningen och uppbörden av skatten på skattediesel synes sålunda böra regleras av energiskatteförordningen.

Avslutningsvis anmärktes i promemoria B rörande omläggningen som sådan att, om det framlagda förslaget genomfördes, skatten i allt väsentligt torde komma att inflyta via oljebolagen. All tankning från bensinstation skulle komma att ske med fullt beskattad dieselloja. För dem, som hade praktisk möjlighet att välja mellan att använda fullt beskattad olja och att köpa lågbeskattad sådan med efterföljande skatteredovisning, torde det ställa sig fördelaktigt att förvärva den fullt beskattade varan. De nuvarande olägenheterna med skattebetalning i efterhand skulle bortfalla, liksom besväret med skatteredovisningen. Beskattningen enligt brännoljeskatteförordningen torde således bli av kompletterande art.

För det allmänna skulle en sådan ordning innebära uppenbara fördelar. Skatten torde komma att inflyta bättre, och kontrollapparaten kunde på längre sikt minskas något. En förhållandevis ingående kontroll, främst av fordonsägare med blandad förbrukning, torde dock även i fortsättningen bli oundviklig.

Beträffande frågan om skattefria avdrag anfördes i promemoria B följande.

Enligt det i det föregående framlagda förslaget skulle skatten i allmänhet uttagas hos leverantören. Systemet bör då icke kompliceras med en kontroll av användning för tippning och andra dylika ändamål. Detta skulle leda till att förbrukarna skulle ha att föra noggranna noteringar om användningen och till att skattemyndigheten skulle kontrollera användningen och restituera skatt. Det torde utan överdrift kunna fastslås, att ett bibehållande av de skattefria avdragen är oförenligt med det här föreslagna modifierade systemet för brännolja beskattningen. Starka skäl måste således anses tala för att skattefriheten i här avsedda fall i princip avvecklas. Skatt uttages också på bensin utan att motsvarande avdrag göres.

I samband med ikraftträdandet måste de hos detaljleverantörerna inneslående lagren av brännolja engångsbeskattas, framhölls det slutligen i promemoria B.

Vid promemoria B fogade författningsförslag torde såsom *Bihang* få fogas till statsrådsprotokollet.

VII. Remissyttrandena över promemoria B

Flertalet remissinstanser förordar, som förut nämnts, en omläggning av beskattningen i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag, som framlagts i promemoria B. Meningarna bryter sig emellertid i fråga om den närmare utformningen. I enstaka yttranden anföres kritik mot förslaget överhuvudtaget.

Kontrollstyrelsen tillstyrker förslaget och erinrar om att styrelsen redan i sitt yttrande över promemoria A framhöll, att en omläggning av beskattningen var påkallad. Styrelsen fortsätter.

Antalet skattskyldiga, som vid årsskiftet 1958/59 utgjorde omkring 20 000, uppgår f. n. till närmare 22 000. Det finns anledning antaga, att ökningen kommer att fortsätta. Därmed kommer med det antal kontrolltjänstemän som nu står till förfogande den i nämnda yttrande poängterade svårigheten att medhinna kontrollbesök i önskvärd omfattning att öka. Då de med den nuvarande beskattningsformen förenade olägenheterna under det senaste året ytterligare accentuerats, anser kontrollstyrelsen en omläggning av beskattningen än mera påkallad.

I sitt yttrande förordar styrelsen olika jämkningar i det remitterade förslaget, varigenom skattekontrollen skulle förbättras.

Riksräkenskapsverket pekar på att den för drift av motorfordon använda brännoljan enligt förslaget till övervägande delen kommer att beläggas med skatt redan vid oljebolagens leverans till bensinstationer eller direkt till vissa förbrukare. Fördelarna härav synes enligt riksräkenskapsverkets mening vara så betydande, att en omläggning bör försöksvis genomföras.

1953 års trafikutredning anser, att förslaget i den utformning det fått innebär stora möjligheter för mindre nogräknade förbrukare att undandraga sig skattebetalning. Om förslaget kompletteras med nuvarande deklarations- och kontrollsystem kan det enligt utredningens mening genomföras, ehuru utredningen ställer sig något tveksam huruvida de eventuella fördelarna

rättfärdigar den betydande omläggning av förhållandena inom oljehandelsbranschen, som förslaget innebär.

Svenska omnibusägareförbundet framhåller att förslaget ur konsument-synpunkt har icke oväsentliga fördelar framför nu tillämpat förfarande och att det för en stor del av bussföretagen skulle betyda minskat administrativt besvär. Förbundet har därför ingenting att erinra mot förslagets principiella uppläggning. Huruvida ett genomförande av förslaget skulle komma att i avgörande grad förbättra möjligheterna till effektiv kontroll synes emellertid enligt förbundets mening vara något tveksamt.

Svenska droskbilägareförbundet uttalar, att — även om vissa betänkligheter ur kontrollsynpunkt kan anföras mot förslaget — förbundet ändock vill tillstyrka att det genomföres, när det skulle medföra påtagliga fördelar för förbundets medlemmar. Det synes emellertid enligt förbundet angeläget, att alla åtgärder vidtages för att förhindra skatteundandraganden.

Statens biltrafiknämnd kan icke förord a förslaget. Nämnden befarar i första hand att just de brännoljaförbrukare, beträffande vilka man för närvarande har de största besvärligheterna i fråga om debitering och uppbörd, kommer att frestas att undandraga sig beskattningen genom att — utan att anmäla sig som blandade förbrukare — endast till viss del köpa skattediesel och i övrigt täcka sitt behov av brännolja genom att köpa lågbeskattad olja.

Även *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* avstyrker — under hänvisning till de med förslaget förenade olägenheterna, framför allt kontrollproblemen och bortfallet av de skattefria avdragen — att förslaget lägges till grund för en omläggning av beskattningen. Förbundet vidhåller i stället sin i yttrandet över promemoria A uttalade mening att beskattningssystemet bör anslutas till alternativet 2 (höjning av fordonsskatten med bestämda mot brännoljeskatten svarande belopp).

Svenska petroleum institutet framlägger — utan att taga ställning för eller mot en omläggning — vissa förslag till jämkningar av förslaget i promemoria B.

I remissyttrandena framföres nära nog genomgående önskemål om en skärpning av skattekontrollen jämfört med vad i departementspromemorian förordats. Särskilt ingående har naturligt nog härmed sammanhängande problem behandlats i *kontrollstyrelsens* yttrande. Styrelsen anför sålunda i huvudsak följande.

För att motverka risken för skatteundandraganden föreslår styrelsen att köpare av lågbeskattad olja skall avlämna en på tro och heder avgiven försäkran att inköpt olja skall användas allenast för skattefritt ändamål. För att kunna erhålla en tillfredsställande kontroll vid tillämpningen av det föreslagna kontrollsystemet anser styrelsen det angeläget, att skattediesel hos återförsäljare får tillhandahållas endast från pumpanläggning. Kontrollen anser kontrollstyrelsen knappast kunna utsträckas till att omfatta de stora kategorierna köpare av lågbeskattad olja, utan den bör enligt styrelsens uppfattning inriktas på ägarna av dieseldrivna motorfordon överhuvudtaget.

Beträffande det ifrågasatta bemyndigandet för kontrollstyrelsen att föreskriva installation av väglängd- eller oljeförbrukningsmätare vill styrelsen framhålla, att bemyndigandet bör avse föreskrift om installation av mätinstrument i samtliga dieseldrivna motorfordon men att föreskriften tills vidare bör begränsas att gälla installation i nya fordon samt fall där vederbörande grovt åsidosatt givna bestämmelser eller föreskrifter. Med hänsyn till väglängdmätares prisbillighet jämfört med oljeförbrukningsmätare, bör enligt kontrollstyrelsens uppfattning endast det förra slaget av mätare komma i fråga. Genom väglängdmätaren kan för fordonet förbrukade kvantiteter beräknas och jämföras med å inköpsnotor lämnade uppgifter.

Till underlättande av kontrollen anser kontrollstyrelsen det vara lämpligt, att i fordonet finns ett särskilt block med blanketter till inköpsnotor, som vid oljepåfyllning ifylles i två exemplar. Ena exemplaret behåller säljaren, och det andra får sitta kvar i stammen. De i stammen kvarsittande exemplaren bildar tillsammans en körjournal, utvisande bränslepåfyllningar och körda vägsträckor. Därest lågbeskattad olja tillfälligt påfylls, utskrivs nota med särskild anteckning härom och användes vid tillfällig deklaration till styrelsen.

Riksräkenskapsverket har uppmärksammat den föreslagna bestämmelsen att förbrukare av skattediesel skall vara skyldig att på anfordran uppvisa inköphandlingar vid risk av skyldighet att ånyo erlägga skatt för inköpt oljekvantitet. Enligt verkets mening bör en dylik bestämmelse tillämpas med försiktighet och främst komma till användning i fråga om sådan ägare till brännoljedrivet motorfordon som jämväl är förbrukare av brännolja för annat ändamål än drift av motorfordon.

1953 års trafikutredning framhåller att det föreslagna uppördssystemet endast kan bli effektivt, om nuvarande deklaraionsförfarande jämte kontrollsystem bibehålles samt den skattskyldige medges avdrag för de skattebelopp, som han medelst inköpsnotor visar sig ha betalt direkt till detaljleverantören av skattediesel.

Svenska omnibusägareförbundet förutsätter att möjlighet beredes föreläggare, som av praktiska skäl har sina inköp kontrollerade i andra former än via inköpsnotor att, efter överenskommelse i varje särskilt fall med kontrollstyrelsen, få dessa andra kontrollformer godkända därest de kan finnas tillräckliga för ändamålet.

Sveriges lantbruksförbund föreslår att det i blivande bestämmelser i ämnet klart utsäges, att blandad förbrukare äger rätt att från pumpanläggning erhålla olja i obeskattat skick, om kunden är registrerad som skattskyldig hos kontrollstyrelsen.

Svenska petroleum institutet understryker att motorbrännolja i stor omfattning levereras direkt till förbrukaren i tankbil eller fat. Det torde enligt petroleuminstitutets uppfattning ej tillräckligt ha beaktats att förslaget skulle kunna leda till ytterligare övergång till sådan tankning, d. v. s. till en snedvridning av den naturliga distributionsformen över bensinstationer. Institutet framhåller också, att det ej synes föreligga någon möjlighet att effektivt kontrollera att uppgift lämnas till kontrollstyrelsen beträffande de fall då någon som använder skattediesel tillfälligt skiftar och nyttjar annan motorbrännolja.

I ett antal yttranden avstyrkes det i departementspromemorian framlagda förslaget till beskattning av gasol. Det framhålles sålunda, att ett försvinnande litet antal bilar för närvarande drives med gasformiga bränslen men att det bland annat av nationalekonomiska skäl är av stor betydelse att fortsätta experiment med dylika bränslen kan fortgå. Det skulle därför vara mindre välbetänkt att nu omöjliggöra en praktisk användning av gasformiga bränslen.

Frågan om skattedestinationen, d. v. s. användningen av de inflytande skattededlen, upptages i några yttranden. Det understrykes att de skattededdel, som inflyter från bilismen, skall användas till byggnad och underhåll av vägar och därmed sammanhängande utgifter. Med dessa uttalanden har några remissinstanser vänt sig mot att brännolja nu upptages i förteckningen över de bränslen, för vilka energiskatt skall erläggas. Energiskatten var, framhåller *Sveriges lantbruksförbund*, avsedd att bl. a. finansiera upprustningen av kraftförsörjningen samt beredskapslagringen av bränslen och var till skillnad mot den ordinarie brännolja beskattningen att betrakta som tillfällig. En sammanslagning av de båda skatteformerna skulle därför icke vara lämplig. I andra yttranden framhålles mera allmänt, att de för skattediesel inlevererade beloppen icke bör sammanblandas med energiskattededel.

I yttrandena har vidare ganska allmänt påpekats att ett avskaffande av de skattefria avdragen skulle innebära en betydande skattehöjning i fråga om åtskilliga lastbilar med tippningsanordningar, pumpar eller andra arbetsmaskiner, som drives av bilmotorn. *Statens biltrafiknämnd* anför bekräftande förslaget på denna punkt.

Detta förslag innebär att skattskyldigheten utsträcker till ett område, som den hittills icke omfattat. Även om det kan antagas, att den härigenom uppstående ökningen i total skatteintäkt icke blir särdeles stor i förhållande till vad som nu inflyter, kan skattskyldighetens utvidgning i det enskilda fallet få betydande verkningar. Enligt vad nämnden inhämtat förekommer att avdrag på cirka 15 % — i vissa fall ända upp till 25 % — av oljeförbrukningen godtagits. Detta är förhållandet i fråga om bilar försedda med tipp och lastkran och med korta transportavstånd, alltså vid transporter där lastning och lossning ingå i verksamheten i särskilt stor omfattning. Om skattskyldigheten utsträcker till att omfatta även nu nämnt slag av oljeförbrukning, måste följden befaras bli en fördyring särskilt av de korta transportererna inom jordbruk, skogsbruk och byggnadsverksamhet. Därjämte måste antagas att lönsamhetsgränsen för hjälpmedel anbragta å bilen förskjutes, så att i stället fristående hjälpmedel i ökad omfattning komma till användning och sålunda antalet blandade förbrukare stiger. I promemorian anföres visserligen att skatt å bensin uttages utan att motsvarande avdrag göres. Det är dock att märka, att de bensindrivna bilarna i allmänhet äro mindre än de oljedrivna, i följd varav hjälpmedel för lastning och lossning på sådana bilar ha mindre betydelse än vid oljedrift.

Brännolja beskattningen erlägges enligt gällande bestämmelser kvartalsvis i efterskott. Enligt förslaget skulle de skattskyldiga efter omläggningen i regel erlägga skatten för brännolja i samband med att den inköpes. På grund härav kommer de under första kvartalet efter omläggningen att erlägga

ga såväl skatt retroaktivt för det föregående kvartalet som löpande skatt. I vissa yttranden ifrågasättes om icke förhållandet borde regleras genom att staten avstår från detta »dubbla skatteuttag». *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* framhåller emellertid, att det är tvivelaktigt om en sådan åtgärd av rättvisa kan vidtagas utan att resultatet av en blivande utredning i ämnet föregripes.

VIII. Departementschefen

För brännolja, som användes till drift av motorfordon, utgår särskild skatt, brännoljeskatt. Denna skatt utgör för de brännoljedrivna motorfordonen en motsvarighet till bensinskatten och kommer liksom denna skatt vägväsendet till godo. Härjämte utgår på brännolja — liksom på bensin — allmän energiskatt, vilken tillföres driftbudgeten i vanlig ordning. Brännoljeskatten är 30 öre per liter. Nämnas bör också att annan brännolja än motorbrännolja, t. ex. eldningsolja, är energibeskattad, men brännoljeskatt utgår icke på sådan olja.

I fråga om beskattningsförfarandet skiljer sig brännoljeskatten från bensinskatten. Den senare utgår — liksom flertalet punktskatter — redan på försäljningsstadiet; konsumenten inköper med andra ord varan i beskattat skick. Motorbrännoljan beskattas däremot först i anslutning till förbrukningen och inköpes alltså skattefritt. Motorfordonsägarna har därefter att deklarerera sin förbrukning av motorbrännolja och erlägga därpå belöpande brännoljeskatt.

Det sålunda gällande systemet för beskattning av motorbrännolja har i skilda sammanhang blivit föremål för erinringar. För fordonsägarna har det framstått som en nackdel att behöva själva ombesörja skatteredovisningen och icke på samma sätt som vid bensinbeskattningen kunna köpa brännolja i beskattat skick. En särskild svårighet har härvid för många fordonsägare varit att behöva hålla medel tillgängliga för att betala skatten i efterhand vid deklarationens avgivande. Även skattekontrollen har — till följd av det stora, ständigt ökande antalet skattskyldiga, f. n. omkring 25 000 — blivit synnerligen krävande. Att man icke tidigare ändrat beskattningssystemet beror av huvudsakligen två orsaker. För det första utgör användningen av brännolja till motordrift en jämförelsevis liten del, ca 10 procent, av den totala förbrukningen av brännolja, och en beskattning på försäljningsstadiet har ansetts innebära praktiska problem när det gäller att särskilja den för motordrift avsedda oljan från andra brännoljor. Även eldningsoljor kan nämligen i viss utsträckning användas i brännoljedrivna motorfordon. Motsvarande problem uppkommer för det andra vid försäljning av brännolja till s. k. blandade förbrukare, d. v. s. de som använder motorbrännolja såväl till motorfordon som för icke skattepliktigt ändamål, t. ex. drift av traktorer. Vid leverans av motorbrännolja till sådana förbrukare — vilket regelmässigt sker genom påfyllning av s. k. farmaggregat —

kan det överhuvudtaget icke med tillräcklig säkerhet bedömas i vilken utsträckning oljan kommer att användas för det ena eller andra ändamålet.

Såsom framgått av den tidigare redogörelsen har frågan om en ändrad utformning av brännolja beskattningen utretts inom finansdepartementet av en särskilt tillkallad utredningsman. I en år 1959 avgiven promemoria framlades tre huvudalternativ till omläggning av beskattningen, varav två alternativ innefattade mer eller mindre långtgående modifikationer av det nuvarande beskattningssystemet. Det tredje alternativet — som förordades av utredningsmannen — innebar att brännoljeskatten skulle ersättas med en efter vissa normer beräknad förhöjning av den vanliga fordonskatten. Med hänsyn till vad som framkom vid remissbehandlingen ansågs frågan emellertid böra utredas ytterligare. I en ny promemoria — avgiven år 1960 — föreslog utredningsmannen en utformning av brännoljeskatten, som innebar att skatten i huvudsak skulle kunna uttagas redan på försäljningsstadiet. Flertalet remissinstanser anslöt sig i princip till detta förslag, även om meningarna bröt sig i fråga om den närmare utformningen. Innan jag vidare ingår på förslaget, som i vissa hänseenden överarbetats inom finansdepartementet, vill jag anlägga några allmänna synpunkter på den föreliggande frågan.

Systemet att beskatta motorbrännolja på grundval av deklARATIONER från förbrukarna tillkom redan vid skattens införande år 1935, alltså på en tid då den brännoljedrivna motorfordonsparken var jämförelsevis liten. Den under senare år allt snabbare fortgående ökningen av antalet brännoljedrivna motorfordon och därmed av de skattskyldigas antal har — såsom framgår av det föreliggande utredningsmaterialet — medfört att beskattningssystemet icke längre kan anses fylla de krav på rationell utformning och möjlighet till effektiv skattekontroll som måste ställas. Vissa fördelar från kontrollsynpunkt vanns visserligen genom tillkomsten av den nuvarande skatteförordningen av år 1954, då kontrollstyrelsen blev beskattningssmyndighet. Antalet skattskyldiga har emellertid numera nått en sådan höjd att det hotar att spränga ramen för vad som är möjligt att kontrolltekniskt bemästra vid en skatt av förevarande slag. Till belysning härav kan nämnas att de skattskyldiga till brännoljeskatt — som tidigare nämnts ca 25 000 — är mer än dubbelt så många som det sammanlagda antalet skattskyldiga i fråga om samtliga andra skatter, där kontrollstyrelsen är beskattningssmyndighet. Ökningstakten är såväl absolut som relativt sett störst när det gäller brännoljeskatten. Kostnaderna för skattens administration liksom de utestående skatterestantierna är också större i förhållande till skatteintäkterna än för andra liknande skatter. Härtill kommer att beskattningssystemet för den enskilde fordonsägaren — vid jämförelse med andra indirekta skatter av motsvarande slag — framstår som onödigt betungande, bl. a. genom skyldigheten att själv deklarerera och inbetala skatten samt genom den redovisningsplikt i övrigt som fordras för skattekontrollen.

Mot denna bakgrund framstår det som angeläget att finna en mera ändamålsenlig form för brännoljeskattens uttagande. Såsom framgått av de föreliggande utredningspromemoriorna och yttrandena över dessa synes tre i och för sig framkomliga vägar stå till buds. En av dessa utgör det i den första promemorian förordade alternativet att ersätta brännoljeskatten med en helt annan beskattningsform, nämligen en förhöjd fordonsskatt. En annan lösning är att det nuvarande systemet med beskattning efter deklARATION av fordonsägarna bibehålles men att skatten anknytes, icke till förbrukningen av brännolja utan till körlängden. Det tredje alternativet slutligen består i att man — såsom föreslagits i den andra utredningspromemorian — så långt det är möjligt övergår till systemet för bensinbeskattningen men i övrigt bibehåller det för brännoljeskatten nu gällande förfarandet.

Vad som framkommit vid remissbehandlingen har enligt min mening givit vid handen, att de båda första nu nämnda alternativen icke innebär någon tillfredsställande lösning av den föreliggande frågan. Systemet med en förhöjd fordonsskatt för brännoljedrivna motorfordon är visserligen enkelt till sin utformning samt lätt att administrera och kontrollera. Fordonsskattens schablonmässiga konstruktion — med beskattningen i huvudsak anknuten till fordonsslag och viktklasser — medför emellertid att man inte inom denna beskattnings ram kan taga hänsyn till de betydande individuella variationerna i brännoljaförbrukning för olika fordon. En övergång till systemet med förhöjd fordonsskatt skulle därför innebära så stora förändringar i fråga om skattebelastningen för enskilda brännoljedrivna motorfordon att jag icke — då frågan om den framtida utformningen och avvägningen av vägtrafikbeskattningen för närvarande prövas av 1953 års trafikutredning — nu anser mig kunna föreslå en sådan lösning. Icke heller alternativet att, med bibehållande av fordonsägarna såsom skattskyldiga, göra brännolja beskattningen avhängig av körlängd i stället för brännoljaförbrukningen kan av mig förordas. Förutom att det icke medför någon minskning av det stora antalet skattskyldiga, synes det även i övrigt icke innebära några egentliga fördelar från förenklingssynpunkt eller med hänsyn till skattekontrollen. Härtill kommer att även detta system kan åstadkomma vissa i och för sig icke påkallade förskjutningar av skattebelastningen fordonen emellan.

Vad härefter beträffar den av utredningsmannen slutligt förordade lösningen med en partiell övergång till systemet för bensinbeskattningen anser jag i likhet med utredningsmannen, att det i och för sig vore önskvärt om en fullständig omläggning till nämnda system kunde ske. Den verkställda utredningen får emellertid anses ha givit vid handen, att en sådan omläggning — i vart fall tills vidare — icke är praktiskt genomförbar. Målsättningen synes därför för närvarande böra vara att med utgångspunkt från det nuvarande beskattningssystemet åvägabringa en utformning av brännolja-skatten, som möjliggör att det stora flertalet ägare av brännoljedrivna motorfordon kan inköpa motorbrännolja i beskattat skick och därmed avlastas

skyldigheten att själva deklarerera och redovisa skatten. Såsom framgår av utredningen och närmare kommer att belysas i det följande synes en ändring av beskattningen i enlighet med det nu sagda möjlig att genomföra i praktiken samt ägnad att i stort sett tillgodose önskemålen om enkelhet och kontrollsäkerhet.

I och för det vidare ställningstagandet till frågan, i vilken utsträckning en omläggning av brännoljebeskattningen kan ske, synes böra erinras om den nu gällande avgränsningen av det skattepliktiga området. Skatt utgår sålunda på brännolja, som användes för drift av motorfordon, men icke på brännolja som användes i andra motordrivna fordon, t. ex. traktorer, eller fartyg. I fråga om motorfordon är skatteplikten vidare begränsad till vad som åtgått för fordonets framförande; från de kvantiteter som påfyllts fordonets bränsletank får ägaren i skattedeclarationen göra avdrag för vad som använts till drift av tippnings- eller lastningsanordningar etc. Brännoljeskatt utgår slutligen icke heller på oljor som förbrukas för helt andra ändamål än nu sagts, främst eldningsolja.

Utredningsmannens förslag innebär i sina huvuddrag, att brännoljan skulle från skattesynpunkt uppdelas i två grupper. Den ena gruppen — som i skatteförfattningen kunde benämnas »skattediesel» — skulle beskattas redan vid leveransen från oljebolagen och alltså av förbrukarna inköpas i beskattat skick, medan den andra gruppen fortfarande skulle levereras obeskattad och förbrukarna ha att vid användning för skattepliktigt ändamål deklarerera och redovisa skatt i hittillsvarande ordning. Till skattediesel skulle i princip hänföras all brännolja som levererades till bensinstationer eller direkt till ägare av brännoljedrivna fordon. De s. k. blandade förbrukarna skulle ha möjlighet att registrera sig hos kontrollstyrelsen och därigenom få rätt att köpa obeskattad brännolja hos oljebolagen och själva erlægga skatten liksom hittills. Genom att det stora flertalet ägare av brännoljedrivna motorfordon tankar sina fordon vid bensinstationerna, där i princip endast skattediesel skulle tillhandahållas, skulle besväret med skatteredovisningen avlyftas från den allt övervägande delen av de nu skattskyldiga, så mycket mera som ännu flera fordonsägare i detta läge kunde finna med sin fördel förenat att inköpa skattediesel. Skattekontrollen skulle vidare förenklas och bli mera effektiv med hänsyn till det ringa antalet skattskyldiga — oljebolagen utgör endast ett 10-tal — och oljebolagens erkänt goda redovisningssystem. Utredningsmannens förslag innehåller slutligen vissa särskilda föreskrifter, avsedda att förhindra att obeskattad olja, t. ex. eldningsolja, användes för skattepliktigt ändamål.

En utformning av brännoljebeskattningen i huvudsaklig överensstämmelse med utredningsmannens förslag — vilket i princip tillstyrkts av flertalet remissinstanser — utgör även enligt min mening en tillfredsställande lösning av den föreliggande frågan. Riktpunkten bör därvid vara att all brännolja, som är ägnad att användas till motordrift, skall beskattas redan vid leveransen från oljebolagen. Undantag härifrån bör endast gälla bränn-

olja, som uppenbart är avsedd att förbrukas för annat ändamål än drift av motor i motorfordon, eller som levereras till dem, som av kontrollstyrelsen registrerats, främst de blandade förbrukarna. Med denna avgränsning kommer att från beskattningen i första hand undantagas oljebolagens leveranser av oljor för eldningsändamål och till fartyg. Givetvis måste därvid nog tillses att kravet på uppenbarhet är fyllt. I regel torde detta emellertid inte innebära några problem. Leveranser varom nu är fråga sker i allmänhet genom direkt påfyllning från leverantörens tankbil i fastighetens eller fartygets bränsletank. Levereras oljan däremot på fat — och är det inte fråga om t. ex. en lantbrukare som har brännoljedriven traktor men inte brännoljedrivet motorfordon — eller är omständigheterna eljest sådana att leverantören icke med säkerhet kan bedöma att oljan ej kommer att användas i motorfordon, bör skatt uttagas om köparen icke är registrerad. Skulle anledning föreligga därtill, kan vederbörande i förekommande fall hänvisas att söka registrering. I den mån ytterligare vägledning skulle visa sig erforderlig för tillämpningen av uppenbarhetskravet torde få hänvisas till motsvarande föreskrifter i fråga om den allmänna varuskatten. Såvitt erfarenheterna av varuskatten ger vid handen har nämnda föreskrifter där visat sig ändamålsenliga.

I kontrollstyrelsens yttrande har ifrågasatts att köpare av obeskattad brännolja skulle avlämna en på tro och heder avgiven försäkran att oljan kommer att användas endast för skattefritt ändamål. Med hänsyn till de krav i fråga om uppenbarhet som enligt vad nyss sagts bör ställas vid försäljning av obeskattad olja till icke registrerad anser jag icke anledning föreligga att införa någon bestämmelse om sådan försäkran, som för övrigt ej skulle gälla registrerad förbrukare. Bestämmelser av dylik innebörd har icke heller meddelats i fråga om den allmänna varuskatten och skulle dessutom vara ägnade att komplicera beskattningsförfarandet utan motsvarande fördelar i fråga om skattekontrollens effektivitet.

Den nu angivna begränsningen av det skattepliktiga området tillgodoser två väsentliga önskemål i fråga om beskattningens utformning. Å ena sidan undantages eldningsolja och liknande från beskattningen. Å andra sidan öppnas möjlighet för fordonsägarna att på bensinstationerna inköpa motorbrännolja i beskattat skick och därmed slippa den nuvarande skatteredovisningen i efterhand. Antalet skattskyldiga torde härigenom komma att reduceras från för närvarande omkring 25 000 till 3 000 å 4 000. Det enklare beskattningssystemet och det lägre antalet skattskyldiga möjliggör också en enklare men samtidigt effektiv skattekontroll.

Jag förordar därför en omläggning av brännoljebesiktningen i enlighet med nu angivna riktlinjer.

Beträffande den närmare utformningen avser jag att hänföra mig till ett inom finansdepartementet upprättat förslag till ny förordning om brännoljeskatt. Utredningsmannen föreslog visserligen att beskattningen av den brännolja, som skulle tillhandahållas i beskattat skick (skattediesel), skulle reg-

leras av förordningen om allmän energiskatt, medan den nuvarande brännoljeskatteförordningen skulle — efter erforderliga ändringar — avse endast den brännolja, som alltjämt skulle beskattas efter deklaration av förbrukarna. Enligt min mening bör emellertid liksom hittills beskattningen i sin helhet regleras av brännoljeskatteförordningen. Den här förordade ändringen av beskattningens utformning är emellertid författningsmässigt av så genomgripande natur, att en ny förordning om brännoljeskatt är påkallad.

1 §.

I 1 § av den föreslagna nya förordningen angives den närmare avgränsningen av det skattepliktiga området. Till brännolja i förordningens mening hänföres endast sådan vara som är ägnad att användas till motordrift och som icke utgör bensin enligt förordningen om bensinskatt. Genom anknytning till tulltaxenummer 27.10 B begränsas varuområdet vidare till oljor (andra än smörjfetter), erhållna ur råpetroleum eller rå skifferolja, härunder inbegripet till annat tulltaxenummer ej hänförliga produkter som innehåller minst 70 viktprocent sådana oljor som karakteriserande beståndsdel.

Utredningsmannen har ifrågasatt att utvidga beskattningen till de gasformiga petroleumbränslena, d. v. s. främst gasol. Med hänsyn till vad som i remissyttrandena anförts mot att nu införa en sådan beskattning anser jag mig icke för närvarande ha anledning förorda utredningsmannens förslag på denna punkt.

I 1 § upptages vidare det tidigare behandlade stadgandet att skatt icke skall utgå för brännolja, som uppenbart är avsedd att förbrukas för annat ändamål än drift av motor i motorfordon.

Vidare utsäges i paragrafen att med obeskattad brännolja avses i förordningen brännolja, för vilken brännoljeskatt icke erlagts, innan den förvärvats. Denna definition föranledes av att brännoljorna också är föremål för energibesättning. Jag anser däremot icke påkallat att i förordningen om brännoljeskatt införa skattediesel eller annan beteckning på den brännolja för vilken brännoljeskatt erlagts före förvärvet.

2 §.

Genom paragrafen göres förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbesättning på sedvanligt sätt tillämplig i fråga om brännoljebesättningen.

3 §.

I 3 § har intagits bestämmelser om registrering av de skattskyldiga hos kontrollstyrelsen. Enligt dessa bestämmelser skall tillverkarna av brännolja i princip vara skyldiga att registrera sig. I övrigt äger kontrollstyrelsen efter ansökan pröva om registrering skall ske. Förutom tillverkarna avses endast två kategorier skola kunna registreras, nämligen dels de som från depå försäljer brännolja i större omfattning, d. v. s. oljeholagen, och dels de blandade

förbrukarna. Bensinstationer och liknande tankningsanläggningar skall sålunda, som tidigare nämnts, vara oregistrerade och alltså endast kunna förvärva och tillhandahålla beskattad brännolja. I vissa fall kan emellertid speciella skäl göra det påkallat att den som äger rätt till skattefria inköp får anlita bensinstation för ändamålet, t. ex. med hänsyn till avståndet till annan leverantör. Föreskrift har därför upptagits i paragrafen att även den, som säljer brännolja annat än från depå, skall kunna registreras om särskilda skäl föreligger.

Registreringen av förbrukare avser som nämnts de blandade förbrukarna, som alltså använder brännolja för såväl skattepliktigt som skattefritt ändamål. Förutsättning för registrering är att vederbörande innehar brännoljedriver motorfordon och därjämte begagnar brännolja även i övrigt. Icke alla sådana blandade förbrukare bör emellertid ifrågakomma till registrering. Någon anledning synes sålunda icke föreligga att registrera exempelvis den som använder brännolja — förutom till sin bil — enbart för eldningsändamål och hos vilken eldningsoljan av leverantören direkt påfylls fastighetens bränsletank. Med blandade förbrukare avses i första hand de som, vid sidan av bildrift, begagnar brännolja till traktorer eller andra jordbruksmaskiner eller till båtar och till vilka leveransen sker på fat eller genom påfyllning av farmaggregat och liknande behållare. I dessa fall kan det nämligen först i efterhand avgöras hur stor del av de inköpta kvantiteterna som åtgått för skattepliktigt respektive skattefritt ändamål. Registreringen av nu nämnda förbrukare innebär, att det nuvarande beskattningsförfarandet bibehålles för deras vidkommande.

Det har ifrågasatts att kontrollstyrelsen, när det är påkallat till förekommande av missbruk, skulle äga att utan ansökan registrera en blandad förbrukare. Med det av mig förordade beskattningssystemet synes anledning härtill icke föreligga. Den som icke är registrerad skall ju, som tidigare nämnts, icke äga inköpa brännolja skattefritt i vidare mån än det är uppenbart att oljan är avsedd att förbrukas för skattefritt ändamål.

Av kontrollstyrelsens befogenhet att pröva om leverantör eller förbrukare, som ansökt därom, skall registreras följer också att styrelsen äger, då anledning därtill föreligger, avregistrera vederbörande. Särskild föreskrift i sistnämnda hänseende synes icke erforderlig.

4 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om vilka som är skattskyldiga och om tiden för skattskyldighetens inträde. Skattskyldiga är i princip endast de som registrerats, och skattskyldigheten inträder som regel för tillverkare och leverantörer vid försäljning till icke registrerade samt för förbrukare vid förbrukningen.

I vissa fall inträder skattskyldighet även för den som icke registrerats. Så blir i första hand förhållandet då han själv importerar brännolja och det icke är uppenbart att oljan skall användas för skattefritt ändamål.

Icke registrerad skall vidare, såsom jag kommer att närmare beröra i det

följande, kunna få särskilt medgivande av kontrollstyrelsen att förbruka obeskattad brännolja i motorfordon. I dessa fall inträder skattskyldighet vid förbrukningen. Samma blir förhållandet om den icke registrerade använder obeskattad brännolja utan erforderligt medgivande. I sistnämnda fall kan emellertid även straffansvar och straffskatt ifrågakomma. Jag återkommer härtill i det följande.

5 §.

I förevarande paragraf angives brännoljeskattens belopp. För närvarande är skattesatsen 30 öre per liter. Som tidigare nämnts äger de skattskyldiga med nuvarande beskattningssystem göra avdrag i skattedeklarationen bl. a. för brännolja som påfyllts fordonets bränsletank men som förbrukats för annat ändamål än fordonets framförande, t. ex. för drift av tippnings- och lastningsanordningar etc. Med den föreslagna utformningen av beskattningen, där det stora flertalet fordonsägare kommer att inköpa brännoljan i beskattat skick, föreligger icke möjlighet till något sådant avdragsförfarande. Icke heller synes det vara ändamålsenligt att genomgående införa något slags restitutionsförfarande. Syftet med den nuvarande avdragsrätten torde i stället lämpligast kunna tillgodoses genom en lägre skattesats på den brännolja, som försäljes i beskattat skick. Enligt vad jag inhämtat från kontrollstyrelsen ligger de ifrågavarande skattefria avdragen, om än avsevärt varierande, genomsnittligt mellan 10 och 15 procent men uppgår — utslagna på samtliga brännoljedrivna motorfordon — endast till ca 5 procent av brännoljaförbrukningen. Ett bestämmande av skattesatsen till 27 öre per liter för olja, som i fortsättningen säljes i beskattat skick, synes utgöra en lämplig avvägning med hänsyn till de nuvarande skattefria avdragen. För flertalet fordonsägare innebär denna skattesats en lägre skattebelastning än för närvarande. Den utgör därmed ett incitament att köpa oljan i beskattat skick. Avskaffandet av de skattefria avdragen är även ägnat att medföra en betydande avlastning i fråga om det centrala kontrollarbetet. Jag anser mig därför kunna förorda sistnämnda skattesats för brännolja som tillhandahålles beskattad. I övriga fall bör skattesatsen liksom hittills utgöra 30 öre per liter.

I fråga om de motorfordon, där brännolja i förhållandevis stor utsträckning förbrukas för annat ändamål än fordonets framförande, bör möjlighet finnas till ett restitutionsförfarande. Bestämmelser härom har upptagits i 9 §.

6 §.

Denna paragraf innehåller de föreskrifter som — i anslutning till bestämmelserna i förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning — erfordras i skatteförfattningen rörande beskattningsperioder och tider för deklarations avgivande. Bestämmelserna är utformade på samma sätt som i andra moderna punktskatteförfattningar. För de fall, där obeskattad brännolja — med eller utan erforderligt medgivande av kontrollstyrelsen —

använts av icke registrerad, har stadgande upptagits att kontrollstyrelsen skall kunna föreskriva särskild tid för deklarationens avgivande.

Utformningen av deklarationsformulär och vad som skall redovisas i deklaration bestämmes av kontrollstyrelsen med stöd av förfarandeförordningen.

7 §.

Här angives de avdrag, som registrerad tillverkare och registrerad leverantör får göra i sina deklarationer. Dessa avdrag, som icke är att förväxla med de tidigare nämnda skattefria avdragen, överensstämmer i tillämpliga delar med motsvarande avdrag i modernare punktskatteförfattningar.

8 §.

Denna paragraf upptager de avdrag som kan få åtnjutas av registrerad förbrukare. De avser dels tidigare beskattad brännolja och dels de förut nämnda skattefria avdragen för tippningsanordningar m. m. I båda fallen skall avdragen medges först efter särskild prövning av kontrollstyrelsen.

9 §.

Förevarande paragraf innehåller de tidigare berörda bestämmelserna angående skatterestitution till icke registrerad förbrukare vid förhållandevis stor användning av beskattad brännolja för skattefritt ändamål. Enligt min mening bör som en riktpunkt för erhållande av restitution gälla att den skattefria förbrukningen ligger över 15 procent av fordonets totalförbrukning. Restitutionen bör avse den överskjutande delen av den skattefria förbrukningen.

Därjämte synes en möjlighet böra öppnas för icke registrerad förbrukare, som använt brännolja för annat ändamål än drift av motor i motorfordon men undantagsvis icke kunnat förvärva oljan obeskattad, att erhålla restitution av skatten.

10—18 §§.

Det nu föreslagna systemet för brännoljebeskattningen erfordrar liksom det hittillsvarande en betryggande skattekontroll. Genom den enklare utformningen av det nya systemet och det minskade antalet skattskyldiga synes kontrollen kunna bli väl så effektiv som nu och göras mera rationell. Därvid får i första hand tillses att obeskattad brännolja icke användes för skattepliktigt ändamål av annan än den som äger rätt därtill, d. v. s. är registrerad eller erhållit kontrollstyrelsens särskilda medgivande. Men vidare måste kontrollen inriktas på att de registrerade skattskyldiga — tillverkare, leverantörer och förbrukare — i sina deklarationer lämnar riktiga uppgifter om försäljning respektive förbrukning av brännolja.

Mot denna bakgrund har stadgandena i förevarande paragrafer utformats. I 10 § upptages sålunda det tidigare nämnda förbudet för icke registrerad att utan kontrollstyrelsens särskilda medgivande förbruka obeskattad olja för drift av motor i motorfordon. Stadgandet kompletteras av ansvarsbestämmelser i 16 §, enligt vilka straff för överträdelse av förbudet

är dagsböter eller fängelse upp till ett år. Den som förskyllt fängelse skall vidare kunna dömas att betala straffskatt med intill tre gånger den vanliga skatten, i förevarande fall 30 öre per liter. Härjämte har envar som obehörigen använder obeskattad brännolja för skattepliktigt ändamål att för den förbrukade kvantiteten erlægga skatt såsom om han varit registrerad förbrukare men utan möjlighet att liksom denne få åtnjuta skattefria avdrag. För att emellertid ej mera bagatellartade fall skall bli föremål för lagföring och dom har i 16 § stadgats att åtal får ske endast efter anmälan av kontrollstyrelsen och att ursäktlig eller eljest ringa förseelse ej skall föranleda straff. I sammanhanget må tilläggas att särskilt medgivande av kontrollstyrelsen till användande av obeskattad brännolja för skattepliktigt ändamål enligt min mening bör ifrågakomma endast vid mera tillfällig förbrukning, t. ex. i en bristsituation, då beskattad olja icke står till buds och anledning till registrering i och för sig icke föreligger.

I sammanhanget bör framhållas, att det från skattekontrollsynpunkt kan vara ändamålsenligt, om oljebolagens följesedlar och fakturor på beskattad respektive obeskattad olja lätt kan skiljas från varandra, t. ex. genom olika färg på papperet. Det synes vidare vara lämpligt, om dessa handlingar i fråga om obeskattad olja upptog en erinran om förbudet att använda sådan olja i motorfordon och om påföljderna för överträdelse härav, liksom om de obestriddliga vådorna av att använda eldningsoljor i motorer med hänsyn till risken för koks bildning och korrosionsskador. Enligt vad jag inhämtat avser Svenska petroleum institutet att i broschyrform bringa dessa förhållanden till fordonsägarnas kännedom.

Genom den föreslagna omläggningen kommer brännoljebeskattningen för det stora flertalet ägare av brännoljedrivna motorfordon att fungera på samma sätt som bensinbeskattningen. Det bör emellertid beaktas att obeskattad motorbrännolja i icke oväsentlig utsträckning alljämt kommer att finnas i marknaden, bl. a. hos registrerade förbrukare. Från synpunkten av en rättvis beskattning och för att ej rubba rådande konkurrensförhållanden är det angeläget motverka att dylik obeskattad olja användes av den som ej äger rätt därtill. Som redan nämnts har sådan obehörig användning förbjudits vid straffansvar. Tilläggas må att den, som i nu avsett fall tillhandahåller obeskattad brännolja, kan straffas för medverkan.

Den kontroll av de icke registrerade förbrukarna, som med hänsyn till vad nyss sagts inte torde kunna undvaras, bör i görlig mån begränsas. En lämplig avvägning synes vara att stadga skyldighet för fordonsägarna att på anfordran lämna uppgift om brännoljaförbrukning och körd väglängd. Härjämte bör föreskrivas att fordonsägarna skall behålla sina verifikationer på inköpt brännolja under viss tid. Jag vill erinra om att det övervägande antalet fordonsägare i sin egenskap av näringsidkare redan torde ha ett motsvarande åliggande enligt taxeringsförordningen. I fråga om brännoljebeskattningen synes tiden för verifikationernas bevarande kunna, såsom utredningsmannen föreslagit, inskränkas till två år, det löpande oräknat. Nu be-

rörda föreskrifter har upptagits i 11 § och 14 § andra stycket i skatteförordningen.

Kontrollen av de icke registrerade förbrukarna, genom infordrande av uppgifter eller vid besök, synes kunna ske stiekprovsvis, där ej särskilda skäl annat påkallar. Under en första tid efter omläggningen kan dock anledning föreligga till en något mera omfattande kontroll av nu ifrågavarande fordonsägare. I fråga om de registrerade förbrukarna bör kontrollverksamheten även i fortsättningen bedrivas efter hittillsvarande principer. Besök hos den skattskyldige bör därvid vara regel. Motsvarande bör gälla beträffande registrerade leverantörer och tillverkare.

I 12 § har upptagits den redan i gällande skatteförordning införda, men ännu icke tillämpade bestämmelsen om rätt för Kungl. Maj:t att förordna, att ägare av brännoljedrivet motorfordon skall vara pliktig att låta installera särskilt mätinstrument på fordonet för att underlätta skattekontrollen. I anslutning härtill vill jag uttala att, om anledning finnes till sådant förordnande, det icke bör avse redan i bruk tagna fordon.

Med stöd av förfarandeförordningen har i 13 § stadgats, att skattskyldig, i andra avseenden än som sägs i 11 och 12 §§, skall vara pliktig att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter rörande redovisning och särskilda kontrollanordningar som kontrollstyrelsen finner erforderliga för skattekontrollens utövande. Sådana föreskrifter skall, till den del de avser kontroll hos skattskyldig, liksom förfarandeförordningens bestämmelser härom, gälla även vissa grupper av icke skattskyldiga. Stadgande härom har upptagits i 14 § av skatteförordningen. I huvudsak blir det här fråga om ägare av brännoljedrivna fordon, försäljare och distributörer av brännolja samt de som i större omfattning anlitar brännoljedrivna fordon för godstransporter.

Föreskrifterna i 11—14 §§ kompletteras till viss del av straffbestämmelser i 17 §. I övrigt kan förfarandeförordningens vitesbestämmelser bli tillämpliga.

I k r a f t t r ä d a n d e b e s t ä m m e l s e r n a

Den nya förordningen om brännoljeskatt bör — med hänsyn till det förberedelsearbete som erfordras hos kontrollstyrelsen — träda i kraft den 1 januari 1962.

Vid ikraftträdandet bör skyldighet att erlagga lagerskatt inträda för dem som icke registreras. Av praktiska skäl bör skattskyldigheten icke gälla myckenheter under 400 liter.

För att göra det möjligt att avarbeta föreliggande betydande arbetsbalans i fråga om skattekontrollen enligt den hittillsvarande förordningen bör under 1962 och 1963 tidsfristen för slutlig skattepåföring utsträckas från ett till två år.

Med anledning av vad i några remissyttranden anförts om att icke registrerade fordonsägare har att under första kvartalet efter omläggningen betala såväl skatt för det föregående kvartalet som »löpande skatt» vill jag fram-

hålla att nämnda situation i sak ej skiljer sig från vad som redan nu gäller för det fall att fordonsägaren övergår från brännoljedrivna fordon till bensindrivna. Om det i undantagsfall skulle vara motiverat, kan emellertid kontrollstyrelsen utnyttja sin befogenhet enligt förfarandeförordningen att medge anstånd med den tidigare skattens erläggande.

Utöver det förut sagda torde bestämmelserna i den nya förordningen och dess ikraftträdandebestämmelser icke erfordra närmare kommentarer.

Sammanfattningsvis kan sägas att de föreslagna ändringarna av brännoljeskattens utformning innebär en betydande förenkling av beskattningsförfarandet. De skattskyldiga kommer sålunda att minska i antal från ca 25 000 till 3 000 å 4 000 och i huvudsak utgöras av — förutom oljebolagen — endast de blandade förbrukarna. För det stora flertalet ägare av brännoljedrivna fordon kommer skatteredovisningen i fortsättningen icke att innebära några egentliga problem.

Det föreslagna beskattningsförfarandet och det minskade antalet skattskyldiga möjliggör en tillfredsställande skattekontroll samtidigt som kontrollen kan rationaliseras. På längre sikt bör det också vara möjligt att nedbringa antalet kontrolltjänstemän. Med hänsyn till föreliggande betydande arbetsbalans och för att säkra effektiviteten i skattekontrollen vid omläggningen av beskattningssystemet, torde man emellertid icke kunna räkna med några personalbesparingar under de närmaste åren.

Vad slutligen angår storleken av skatteintäkterna synes dessa icke i någon väsentlig mån påverkas av omläggningens genomförande bortsett från eventuella bokföringsmässiga förskjutningar, som kan föränledas av det nya systemet för beskattningsförfarandet.

Föredragande departementschefen hemställer härefter, under återopande av vad sålunda anförts, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen att antaga det inom finansdepartementet upprättade förslaget till *förordning om brännoljeskatt*.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställer förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Ragnar Sohlman

Bilaga

Beskattningen av motorbrännolja i Danmark och Norge

Danmark

I Danmark infördes bensinskatt år 1927, samtidigt som den årliga bescattningen av motorfordon omlades från en skatt efter hästkraft till en skatt efter fordonsvikt. Bensinskatten fastställdes till 7 öre för liter och viktskatten för bl. a. brännoljedrivna fordon till det dubbla av viktskatten för bensindrivna fordon. Bensinskatten har under årens lopp höjts i flera etapper utan att viktskatten för de brännoljedrivna fordonen justerats. Först våren 1955, då bensinskatten höjdes till sin nuvarande nivå, 56 öre för liter, genomfördes en höjning av beskattningen av brännoljedrivna fordon. Skatten för dessa fordon är nu sammanlagt 3 1/2 gånger den vanliga viktskatten utom för taxibilar, där skatten är 10 gånger den vanliga skatten. Skattens verkningar belyses av följande exempel.

A. Taxibil, vikt 1 000 kg			
1) bensindriven:	viktskatt		100 dkr
2) brännoljedriven:	viktskatt	200 dkr	
	förhöjn. av d:o (400 %)	800 »	1 000 dkr
B. Annan personbil, vikt 1 000 kg			
1) bensindriven:	viktskatt	100 dkr	
	tilläggsviktskatt (50 %)	50 »	150 dkr
2) brännoljedriven:	viktskatt	200 dkr	
	förhöjn. av d:o (75 %)	150 »	
	tilläggsviktskatt (50 %)	175 »	525 dkr
C. Lastbil, vikt 3 000 kg			
1) bensindriven:	viktskatt		750 dkr
2) brännoljedriven:	viktskatt	1 500 dkr	
	förhöjn. av d:o (75 %)	1 125 »	2 625 dkr

I Danmark har man övervägt en omläggning av beskattningen av de brännoljedrivna fordonen. Man har emellertid ansett, att det icke är möjligt att särbeskatta brännoljan till motorfordon såsom sådan, då samma olja i långt större omfattning användes för andra ändamål. På grund härav har det gällande systemet med viktskatter blivit bestående.

Norge

I Norge har de brännoljedrivna motorfordonen tidigare beskattats genom en avgift, som var beroende av fordonets vikt och art. Enligt loven om motorvogner den 20 februari 1926 uttogs från början för flertalet fordon en årlig avgift av 6 kronor per 100 kg av fordonets vikt. Skatten sattes ned år 1931 samtidigt som det infördes en bensinskatt med 3 öre för liter. Då viktskatten var förenad med administrativa olägenheter upphävdes den för bensindrivna fordon från den 1 juli 1932, samtidigt som en redan tidigare be-

stående skatt å gummiringar höjdes till 3 kronor för kg och bensinskatten höjdes till 8 öre för liter. Viktskattesatserna för de icke bensindrivna fordonen har sedermera höjts i takt med bensinskatten.

Från budgetåret 1959/60 har — med vissa övergångsanordningar — beskattningen på brännoljedrivna fordon omlagts till en beskattning efter väglängd. Dessa fordon skall vara försedda med väglängdmätare som godkänts av vederbörande myndighet. Myndigheten äger också meddela föreskrifter om montering, plombering och reparationer av väglängdmätaren. Motorfordonets ägare (eller brukare) skall månadsvis avläsa mätaren och notera ställningen i särskild körjournal. Vid kvartalsskiftena skall fordonet uppvisas för polis- eller vägmyndighet för kontroll och avläsning av väglängdmätaren. Uppgift om kvartalsavläsningen sändes till beskattningsmyndigheten, som beräknar skatten på grundval av kvartalsuppgifterna. Myndigheten skickar ut inbetalningskort på skatten, som skall erläggas inom 4 veckor efter det inbetalningskortet utsänts.

Skattens storlek (öre per kilometer) är beroende av fordonets totalvikt och fordonsslag på sätt framgår av nedanstående sammandrag av den norska skattetabellen.

Totalvikt	Motorvogner som ikke bruker avgiftspliktig motorbrensel		
	Rutevogner (person og gods)	Leievogner og drosjer	Vogner som ikke nyttes i yrkestransport
0— 2 000	3	5	6
2 001— 3 000	4	5	8
3 001— 4 000	5	6	9
6 001— 7 000	7	10	14
7 001— 8 000	7	11	16
10 001—11 000	12	17	23
13 001 og over	23	30	35

**Vid promemoria B fogat förslag
till
förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 21 maj
1954 (nr 260) om brännoljeskatt**

Härigenom förordnas, att 6, 13, 15—19, 21, 23 och 24 §§ förordningen den 21 maj 1954 om brännoljeskatt skola upphöra att gälla samt att 1 §, 2 § 1 mom., 4, 5, 8—10, 12 och 14 §§ samma förordning skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

1 §.

Ägare av motorfordon, vilket drives med brännolja, är skyldig att i den omfattning nedan stadgas till staten erlægga brännoljeskatt. Skattskyldighet föreligger för brännolja, som påfylls fordonets bränsletank för drift av fordonets motor och i förekommande fall av annan i fordonet nyttjad motor.

Med ägare av motorfordon avses i denna förordning den som är eller bör vara registrerad såsom ägare av fordonet.

Angående beskattning i vissa fall av för drift av motorfordon ägnad dieselolja (skattediesel) är särskilt stadgat.

Vad nu — — — eller saluvagnslicens.

2 §.

1 mom. Med brännolja förstås i denna förordning till bensin eller skattediesel icke hänförlig flytande eller gasformig petroleumprodukt, som användes för drift av motor i motorfordon.

4 §.

Vad i förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning är stadgat skall äga tillämpning på brännoljeskatt.

5 §.

Kontrollstyrelsen är beskattningsmyndighet med avseende å brännoljeskatten.

8 §.

Skattskyldig är — — — erforderlig kontroll.

9 §.

Den som — — — tillhörande handlingar.

Jämväl den — — — stycket sägs.

Där ägare av registrerat motorfordon för dess drivande använder skattediesel, åligger det honom att på anfordran av kontrollstyrelsen eller kontrolltjänsteman uppvisa handlingar avseende inköp av skattediesel under de senast förflutna två kalenderåren och det löpande kalenderåret.

10 §.

Där ägare av registrerat motorfordon avser att använda brännolja till fordonet, åligger det honom att innan så sker göra anmälan härom till kontrollstyrelsen med angivande av fullständigt namn och postadress, motor-

fordonets registreringsnummer, märke och årsmodell samt den tidpunkt från vilken brännolja skall användas som drivmedel.

Inträder ändring i förhållande, varom uppgift lämnats i anmälan enligt första stycket, skall den anmälningsskyldige senast inom åtta dagar där- efter underrätta kontrollstyrelsen härom.

Har för drift av motorfordon tillfälligt använts brännolja, skall uppgift härom så snart ske kan av ägaren lämnas till kontrollstyrelsen. I uppgiften skall därvid angivas den tid under vilken brännolja använts och ytterligare kan komma att användas.

12 §.

Deklaration skall insändas till kontrollstyrelsen senast inom 15 dagar efter varje kalenderkvartal och innehålla uppgift angående den myckenhet brännolja som under kvartalet för drift som i 1 § sägs påfyllts fordonets bränsletank.

Kontrollstyrelsen äger, — — — deklarationsperiodens utgång.

Utan hinder av vad i första stycket stadgas skall deklARATION angående den myckenhet brännolja som tillfälligt använts för drift av motorfordon insändas till kontrollstyrelsen så snart ske kan.

Ägare av brännoljedrivet fordon äger i deklARATION göra avdrag för brännolja som han visar sig hava inköpt såsom skattediesel.

14 §.

I deklARATION skola upptagas följande uppgifter, nämligen

1. den skattskyldiges namn, hemvist och postadress;
2. registreringsnumret för varje motorfordon;
3. myckenheten under deklarationsperioden förbrukad brännolja och den härå belöpande skatten; samt
4. den körsträcka, som med varje fordon tillryggalagts under deklarationsperioden.

Där kontrollstyrelsen så förordnar, må uppgift som i första stycket 2. och 4. avses lämnas i handling, som fogas till deklARATION, eller eljest på sätt som styrelsen föreskriver.

Har kontrollstyrelsen — — — må föreskriva.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1961 men skall icke äga tillämpning å skatt, för vilken deklARATION avgivits eller bort insändas till kontrollstyrelsen före ikraftträdandet.

Vid promemoria B fogat förslag

till

**förordning angående ändring i förordningen den 31 maj 1957 (nr 262)
om allmän energiskatt**

Härigenom förordnas, att den vid förordningen den 31 maj 1957 om allmän energiskatt fogade förteckningen över vissa bränslen, för vilka allmän energiskatt skall erläggas¹, skall erhålla den ändrade lydelse, som framgår av härvid fogade bilaga.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1961. I samband med ikraftträdandet skall iakttagas följande.

För skattediesel och med sådan olja i försäljningshänseende jämställd olja, som vid förordningens ikraftträdande finnes i lager, skall erläggas lagerskatt med 30 öre för liter.

Skyldighet att erlägga lagerskatt åligger den som vid den i första stycket angivna tidpunkten innehar skattepliktig olja till en myckenhet, överstigande 1 000 liter.

Skyldighet att erlägga lagerskatt åvilar icke staten, ej heller den som enligt 6 § förordningen om allmän energiskatt registrerats såsom producent, återförsäljare eller förbrukare av för förbrukning såsom skattediesel ägnad brännolja.

Envar enligt dessa stadganden skattskyldig skall senast den 15 februari 1961 på heder och samvete till kontrollstyrelsen avgiva deklARATION rörande den myckenhet skattepliktig olja, han vid den i första stycket angivna tidpunkten innehade, varvid tillika skall angivas den plats, där bränslena då förvarades. Skattskyldig skall samtidigt med deklARATIONENS avlämnande erlägga enligt deklARATIONEN upplupen skatt genom insättning å kontrollstyrelsens postgirokonto. Vad i 18 och 34 §§ förordningen om allmän energiskatt stadgas skall i tillämpliga delar gälla den nu ifrågavarande lagerbeskattningen.

Kungl. Maj:t äger utfärda erforderliga föreskrifter för tillämpning av vad ovan stadgats.

¹ Senaste lydelse av förteckningen se 1958:32.

Förteckning

över

vissa bränslen, för vilka allmän energiskatt skall erläggas,
i gällande tulltaxa hänförliga till nedanstående tulltaxenummer

Tulltaxenr	Bränsle	Skattesats
ur 27.10	Motorbrännoljor: skattediesel Andra motorbrännoljor, eldningsoljor och bunkeroljor	32 öre för liter
	<i>Ann.</i> Till skattediesel hänföras, där ej kontrollstyrelsen annorlunda föreskriver, för drift av motorfordon ägnade motorbrännoljor, som av skattskyldig försäljas till bensinstation eller därmed jämställd återförsäljare av motorbränslen eller som eljest betecknas som skattediesel av den skattskyldige vid leverans till icke registrerad köpare eller vid ianspråktagande för annat ändamål än försäljning.	