

## Nr 7

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om bensinskatt, m. m.; given Stockholms slott den 16 december 1960.*

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

- 1) förordning om bensinskatt; samt
- 2) förordning angående ändring i förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt.

## GUSTAF ADOLF

*G. E. Sträng*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en teknisk omläggning av bensinbeskattningen. Beskattningsförfarandet moderniseras i anslutning till de principer, som varit vägledande vid senare års lagstiftning på punktskatteområdet. Systemet med två skatteformer — dels en särskild till vägväsendet utgående bensinskatt och dels allmän energiskatt på bensin — bibehålles därvid. Förordningen av år 1929 om särskild bensinskatt ersättes emellertid av en ny förordning i ämnet.

Till fullföljande av tidigare uttalanden från statsmakternas sida förordas att skatten på motorsprit nu höjes till samma nivå som skatten på bensin.

En mindre korrigerig av det skattepliktiga varuområdet föreslås, vilken i huvudsak innebär att alla blandningar innehållande alkohol — under förutsättning att de är avsedda för motordrift — kommer att bli beskattade på samma sätt som bensin och motorsprit.

Enligt förslaget är skatten avsedd att uttagas på en något annorlunda bestämd volym än för närvarande. Detta föranleder en ändring av den sam-

manlagda skatten på bensin från 41 till 42 öre per liter. Den särskilda bensinskatten föreslås därvid till 33 öre per liter (nu 32 öre), medan energiskatten bibehålles vid 9 öre per liter. Justeringen av skattesatsen innebär icke någon ändring av den reella skattebelastningen.

Bensin som användes för framställning av stadsgas föreslås bli beskattad efter samma skattesats, som gäller för energibeskattningen av tyngre oljor, eller sålunda med 1,6 öre per liter.

Utöver vad nu sagts föreslås i huvudsak allenast vissa av övergången till det nya systemet föranledda jämkningar, delvis av redaktionell karaktär.

I fråga om den kollektiva återbäring av skatt som nu sker till fiskeri- och trädgårdsnäringen föreslås ej någon ändring. Den särskilda restitution av skatt som åtnjutes av invalider samt för bensin som förbrukas i jordbrukets traktorer och skördetröskor beröres ej heller av förslaget.

Omläggningen är avsedd att träda i kraft den 1 juli 1961.

**Förslag**  
till  
**förordning om bensinskatt**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Till staten skall enligt bestämmelserna i denna förordning erläggas särskild skatt (*bensinskatt*) för

a) bensin ävensom andra motorbränslen, som innehålla minst 70 viktprocent bensin (ur tulltaxenummer 27.10); samt

b) alkohol (etanol, etylalkohol), denaturerad, andra acykliska alkoholer ävensom andra än under a) avsedda blandningar, som innehålla sådana alkoholer, allt under förutsättning att varorna äro avsedda för användning till motordrift (ur tulltaxenummer 22.08, 29.04 och 38.19).

Skatt skall dock icke utgå för mineraloljeprodukt, som införes till riket för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin.

Vad i denna förordning stadgas om bensin skall hava avseende å samtliga i första stycket angivna skattepliktiga varuslag.

2 §.

Skatten utgår med trettio tre 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.

3 §.

Skattskyldighet inträder

a) för bensin, som av den som är registrerad enligt 5 § levereras till köpare, som icke är sålunda registrerad, eller tages i anspråk för annat ändamål än försäljning eller ock, vid avregistrering, ingår i hans lager, när leveransen, ianspråktagandet eller avregistreringen sker; samt

b) för bensin, som av annan än registrerad införes till riket, när införseln sker.

Skattskyldig är i fall som avses i första stycket a) den registrerade och eljest den för vars räkning införseln äger rum.

4 §.

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. Kontrollstyrelsen äger utfärda de föreskrifter rörande redovisning och sär-

skilda kontrollanordningar som styrelsen finner erforderliga för skattekontrollens utövande.

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

#### 5 §.

Den som inom riket tillverkar bensin är skyldig att vara registrerad hos kontrollstyrelsen samt att för sådant ändamål göra anmälan till styrelsen.

Den som i större omfattning återförsäljer eller förbrukar bensin eller håller bensin i lager må efter ansökan registreras hos kontrollstyrelsen. När särskilda skäl därtill äro må även eljest den, som förbrukar bensin, efter ansökan registreras.

Om verkställd registrering skall kontrollstyrelsen utfärda bevis.

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

#### 6 §.

Deklaration till kontrollstyrelsen skall avlämnas för varje kalenderkvartal eller, där styrelsen så föreskriver, för varje kalendermånad, 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.

I deklARATIONEN skall lämnas uppgift om den myckenhet bensin, för vilken skattskyldighet inträtt under beskattningsperioden.

#### 7 §.

1 mom. I deklARATION må avdrag göras för bensin, 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) förbrukats eller försålts för förbrukning för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg,

d) förbrukats eller försålts för förbrukning för framdrivande av luftfartyg, härunder inbegripet start av icke motordrivet flygplan, eller för varmkörning eller provkörning av luftfartygs motorer,

e) förbrukats eller försålts för förbrukning, i samband med tillverkning av motorer, för avprovning av motorer å provbädd eller å annan dylik anordning utan att transportmedel därvid framföres,

f) förbrukats eller försålts för förbrukning för annat tekniskt ändamål än motordrift, samt

g) av den skattskyldige eller för hans räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn.

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

a) bensin, som skattskyldig återtagit annorledes än i samband med återgång av köp, och

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

8 §.

Skatt, som skall utgå vid införsel till riket, erlägges 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.

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

9 §.

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

10 §.

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

---

1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1961. 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 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit. Sistnämnda förordning skall dock alltjämt äga tillämpning beträffande förhållanden som hänföra sig till tiden före den 1 juli 1961.

3. Den som vid den nya förordningens ikraftträdande bedriver verksamhet som avses i 5 § första stycket skall utan anmälan registreras hos kontrollstyrelsen från och med den 1 juli 1961.

4. För bensin, som tillverkas av Svenska skifferoljeaktiebolaget genom utvinning ur inhemsk skiffer, skall intill utgången av juni 1964 bensinskatt utgå med allenast sju öre för liter.

5. 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.

## Förslag

till

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

Härigenom förordnas, att rubriken närmast före 4 § samt rubriken och underrubriken närmast före 6 § förordningen den 31 maj 1957 om allmän energiskatt skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, att 1, 4, 5, 6 och 10 §§ samt 24 § 2 mom. samma förordning<sup>1</sup> skola erhålla den ändrade lydelse som i det följande sägs, samt att den vid förordningen fogade förteckningen över vissa bränslen, för vilka allmän energiskatt skall erläggas<sup>2</sup>, skall erhålla den ändrade lydelse som framgår av härvid fogad bilaga.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Allmän energiskatt skall i enlighet med bestämmelserna i denna förordning till staten erläggas för

- a) bensin och motorsprit,
- b) bränsle, som angives i en vid denna förordning fogad förteckning, och
- c) elektrisk kraft.

## Om bensin och motorsprit

4 §.

Vad som stadgas i förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit skall, med undantag av vad däri sägs angående skattens storlek, äga tillämpning jämväl å allmän energiskatt å bensin och motorsprit.

5 §.

Energiskatten å bensin och motorsprit utgår med nio öre för liter.

1 §.

Allmän energiskatt skall i enlighet med bestämmelserna i denna förordning till staten erläggas för

- a) bensin,
- b) bränsle, som angives i en vid denna förordning fogad förteckning, och
- c) elektrisk kraft.

## Om bensin

4 §.

Med bensin avses i denna förordning samtliga i 1 § förordningen om bensinskatt angivna skattepliktiga varuslag. Bestämmelserna i nämnda förordning skola, där ej annat följer av 5 §, äga tillämpning jämväl å allmän energiskatt å bensin.

5 §.

Energiskatten å bensin utgår, utom i fall som avses i andra stycket, med nio öre för liter.

För bensin, som användes för framställning av stadsgas, skall skatten utgöra 1,6 öre för liter. I fråga om energiskatt å sådan bensin skall i överigt gälla vad i denna förordning stadgas om andra bränslen än bensin.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 5 § se 1958: 32.

<sup>2</sup> Senaste lydelse av förteckningen se 1960: 610.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

**Om andra bränslen än bensin och motorsprit samt om elektrisk kraft****Om andra bränslen än bensin samt om elektrisk kraft****A. Andra bränslen än bensin och motorsprit****A. Andra bränslen än bensin**

## 6 §.

## 6 §.

Den som — — — dylikt bränsle. Den som i större omfattning återförsäljer eller i egen rörelse förbrukar skattepliktigt bränsle eller håller sådant bränsle i lager må efter ansökan registreras hos kontrollstyrelsen såsom återförsäljare eller förbrukare av dylikt bränsle.

Den som — — — dylikt bränsle. Den som i större omfattning återförsäljer eller förbrukar skattepliktigt bränsle eller håller sådant bränsle i lager må efter ansökan registreras hos kontrollstyrelsen såsom återförsäljare eller förbrukare av dylikt bränsle. När särskilda skäl därtill äro må även eljest den, som förbrukar skattepliktigt bränsle, efter ansökan registreras.

## 10 §.

## 10 §.

Skatten utgår — — — eller volymenhet.

Skatten utgår — — — eller volymenhet.

Det ankommer — — — för ton.

Det ankommer — — — för ton.

*Ingår vid industriell tillverkning kostnaden för bränsle till mera betydande del i tillverkningskostnaden, må beskattningsmyndigheten medgiva skälig nedsättning av skatten.*

## 24 §.

## 24 §.

2 m o m. På särskild — — — av köp,

2 m o m. På särskild — — — av köp,

d) bränsle, vars försäljning förorsakat den skattskyldige förlust på grund av bristande betalning från köparen, samt

d) bränsle, vars försäljning förorsakat den skattskyldige förlust på grund av bristande betalning från köparen,

*e) bränsle, som skattskyldig förbrukat eller försålt för förbrukning vid industriell tillverkning, där bränslekostnaden utgör mera betydande del av tillverkningskostnaden, samt*

e) skatt för elektrisk kraft, som förbrukats vid framställning av skattepliktigt bränsle.

f) skatt för elektrisk kraft, som förbrukats vid framställning av skattepliktigt bränsle.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1961. De äldre bestämmelserna skola dock alltjämt äga tillämpning beträffande förhållanden som hänföra sig till tiden före ikraftträdandet.

**Förteckning**  
 över  
**vissa bränslen, för vilka allmän energiskatt skall erläggas,**  
 i tulltaxan hänförliga till nedanstående  
 tulltaxenummer

Tulltaxe- nummer	Bränsle	Skattesats
ur 27.01	Stenkol .....	12 kronor för ton
ur 27.01	Stenkolsstybb samt stenkolsbriketter och liknande fasta bränslen, framställda av stenkol .....	6 kronor för ton
ur 27.02	Brunkolsbriketter .....	6 kronor för ton
ur 27.04	Koks .....	14 kronor för ton
ur 27.04	Koksstybb och koksbriketter .....	6 kronor för ton
ur 27.10	Motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja med en viskositet i cSt-enheter av: högst 20 vid 20° C (skatteklass I)..... mer än 20 vid 20° C (skatteklass II) .....	25 kronor för m <sup>3</sup> 16 kronor för m <sup>3</sup>
	<i>Anm.</i> Skatten på oljor 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.	

<sup>1</sup> Förteckningen överensstämmer med den nu gällande utom såtillvida att alkoholblandningar uteslutits (jfr 1 § förslaget till förordning om bensinskatt) samt att bestämmelser om volymberäkning av oljor införts.



*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 16 december 1960.*

N ä r v a r a n d e :

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

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *teknisk omläggning av bensinbeskattningen, m. m.* samt anför därvid följande.

### I. Inledning

Bensin och motorsprit är i vårt land föremål för beskattning jämlikt två skilda förordningar, nämligen dels förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit och dels förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt. Den särskilda skatten erlägges för bensin med 32 och för motorsprit med 19 öre per liter. Dock gäller härifrån det undantaget att för inhemsk skifferbensin intill utgången av juni 1964 skatten utgör 7 öre per liter. Allmän energiskatt utgår såväl på all bensin som på motorsprit med 9 öre per liter. Den sammanlagda skatten utgör sålunda för skifferbensin 16 och för annan bensin 41 öre per liter medan motorsprit beskattas med sammanlagt 28 öre per liter.

Jämlikt energiskatteförordningen utgår skatt även på andra bränslen än bensin och motorsprit, såsom motorbrännolja och eldningsolja.

Bensinskatteförordningen och energiskatteförordningen är uppbyggda enligt skilda skattetekniska system.

Enligt den förra förordningen erlägges skatten, där fråga är om till riket införd bensin, till tullverket i den ordning som är föreskriven beträffande tull och, där fråga är om inom riket tillverkad bensin eller motorsprit, till kontrollstyrelsen.

Energiskatteförordningen har ett modernare system för beskattningen, utformat i enlighet med de principer som varit vägledande vid senare års lagstiftningsarbete på punktskatternas område. Enligt denna förordning erlägges skatten även för importvarorna till kontrollstyrelsen under förutsättning att importören är registrerad hos styrelsen såsom återförsäljare eller förbrukare. Förordningens bestämmelser gäller emellertid — med un-

dantag av stadgandet om skattens storlek — ej för energiskatten på bensin och motorsprit. I fråga om förfarandet vid energibeskattningen av dessa båda bränslen gäller i stället bestämmelserna i bensinskatteförordningen.

Till följd av att bensinskatteförordningen och energiskatteförordningen är utformade enligt olika skattetekniska system föreligger även i övrigt i skilda hänseenden olikheter i fråga om beskattningen av de varandra i produktions- och försäljningshänseende närstående varuslagen bensin å ena samt motorbrännolja och eldningsolja å andra sidan.

I en den 7 juli 1959 till finansdepartementet inkommen skrivelse har *Kontrollstyrelsen* framlagt förslag att helt inordna beskattningen av bensin och motorsprit under energiskatteförordningen. Som principiella skäl för den föreslagna omläggningen anföres att det enligt energiskatteförordningen gällande systemet för skattens redovisning och erläggande visat sig vara enkelt och rationellt och att det tillika är mindre ändamålsenligt, att beskattningen inom detta ganska begränsade område regleras av två olika förordningar och administreras av två myndigheter.

Kontrollstyrelsen föreslår även en höjning av skatten på bensin med 1 öre per liter. Den föreslagna höjningen är betingad av att skatten vid ett genomförande av styrelsens förslag kommer att beräknas på en något annorlunda bestämd volym än som nu är fallet.

Vid kontrollstyrelsens skrivelse fogat förslag till förordning om ändring i energiskatteförordningen torde såsom *Bihang* få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende.

Kontrollstyrelsen har jämväl överlämnat ett från energiskattenämnden inhämtat yttrande i ämnet. Nämnden anser omläggningen av bensinbeskattningen önskvärd.

Över kontrollstyrelsens förslag har efter remiss *yttranden* avgivits av statskontoret, riksräkenskapsverket, generaltullstyrelsen (med bifogande av utlåtanden från tulldirektionerna i Stockholm, Göteborg och Malmö), kommerskollegium (med överlämnande av yttranden från rikets handelskammare), statens jordbruksnämnd, chefen för försvarsstaben, riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap, statens biltrafiknämnd, 1953 års trafikutredning, Aktiebolaget Vin- & spritcentralen, Svenska petroleum institutet (som efter remisstidens utgång även inkommit med särskild skrivelse rörande den föreslagna omläggningen), Sveriges industriförbund, Sveriges hantverks- och industriorganisation (med överlämnande av yttrande från Bilverkstädernas riksförbund), Svensk industriförening, Sveriges grossistförbund, Kooperativa förbundet, Sveriges lantbruksförbund, Skogsbrukets motortransportkommitté och Svenska gasverksföreningen. Därjämte har gemensamt remissyttrande inkommit från Kungl. automobil klubben, Motorvärdens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Svenska drosk- bilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibus- ägareförbundet och Sveriges automobilindustriförening.

I det av Kooperativa förbundet avgivna yttrandet upplyses att förbundets styrelse behandlat ärendet i samråd med Sveriges oljekonsumenters riksförbund.

Remissinstanserna är överlag av den uppfattningen att beskattningen av bensin och motorsprit i tekniskt hänseende bör utformas enligt det i energiskatteförordningen för motorbrännolja och eldningsolja valda systemet. Däremot är meningarna delade om sättet för genomförande av den önskade omläggningen. Den av kontrollstyrelsen förordade höjningen av skattesatsen på bensin har rönt kritik i ett par remissyttranden. Även beträffande några andra med den föreslagna omläggningen sammanhängande frågor har avvikande meningar framförts.

Jag anhåller nu att få upptaga detta ärende och avser att i skilda avsnitt redovisa — förutom huvudfrågan om en omläggning av beskattningen — särskilda till denna fråga anknutna spörsmål. I förevarande sammanhang avser jag även att till behandling upptaga fråga om höjning av den enligt bensinskatteförordningen utgående skatten på motorsprit.

## **II. Omläggning av bensin- och motorspritbeskattningen**

### **Gällande ordning**

Enligt bensinskatteförordningen erlägges skatten för bensin som införes till riket till tullverket i den ordning som är föreskriven beträffande tull. Detta innebär bl. a., att bensin kan förvaras å tullnederlag utan att skatt behöver erläggas och att vid uttag av bensin från tullager betalningsansånd åtnjutes avgiftsfritt under 90 dagar. Bensinimportör kan sålunda uppskjuta sin skattebetalning viss tid genom att ha bensinen lagrad på tullnederlag.

Uppbörden och kontrollen av skatten på inom riket tillverkad bensin handhaves däremot av kontrollstyrelsen. Tillverkare skall för varje kvartal upprätta och före utgången av påföljande månad till kontrollstyrelsen insända deklaration angående den myckenhet bensin, som utlämnats under kvartalet. Avdrag får härvid göras för bensin, som i oförändrat skick utförts till utrikes ort eller svensk frihamn. Den enligt deklarationen upplupna skatten skall, likaledes före utgången av månaden efter det kvartal deklarationen avser, inbetalas till kontrollstyrelsen. Har bensin utlämnats i större poster till köpare, vilken i samband därmed överfört bensinen till lagerplats för förvaring, äger kontrollstyrelsen dock medgiva, att med inbetalningen av skatten må anstå högst fem månader från utgången av det kvartal, varunder bensinen utlämnats.

Skatten på motorsprit erlägges till kontrollstyrelsen av Vin- & spritcentralen eller, i vissa fall, av tillverkaren. Deklaration skall ske och skatt inbetalas på samma sätt som för inom riket tillverkad bensin. Kontrollen över

motorspritsbeskattningen utövas av styrelsen i samband med kontrollen över tillverkningen av brännvin. Bensinskatteförordningen innehåller icke något stadgande om förfarandet i fråga om beskattning av motorsprit vid införsel till riket.

Restitution av skatt må åtnjutas i vissa fall. En närmare redogörelse för rätten därtill lämnas i ett följande avsnitt.

Nu berörda bestämmelser är upptagna i 2—5 §§ bensinskatteförordningen.

På grund av särskilt stadgande i 4 § energiskatteförordningen äger bestämmelserna i fråga jämväl tillämpning på allmän energiskatt å bensin och motorsprit.

I fråga om allmän energiskatt på andra bränslen än bensin och motorsprit, såsom motorbrännolja och eldningsolja, är bestämmelser, som motsvarar de för bensinskatten nyss återgivna, meddelade i 6—10, 22—24 och 27 §§ energiskatteförordningen samt i 26 § förordningen den 3 april 1959 (nr 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning, till vilken förordning 18 § energiskatteförordningen hänvisar. Följande gäller.

Den som inom riket producerar skattepliktigt flytande bränsle är skyldig att hos kontrollstyrelsen vara registrerad såsom producent av dylikt bränsle. Den som i större omfattning återförsäljer eller i egen rörelse förbrukar skattepliktigt bränsle eller håller sådant bränsle i lager må efter ansökan registreras hos kontrollstyrelsen som återförsäljare eller förbrukare av dylikt bränsle. I tillämpningsföreskrifterna till energiskatteförordningen är föreskrivet, att registrering ej må vägras om den årliga omsättningen eller normala lagerhållningen uppgår till vissa angivna kvantiteter.

Skatten erlägges till kontrollstyrelsen av den registrerade för vad han försäljer till oregistrerad eller själv förbrukar och av den oregistrerade till tullverket för vad han inför till riket. De registrerade kan således upplägga skattefria lager och även utan skattepåföring överföra skattepliktiga bränslen till varandra.

Den skatt som skall erläggas till kontrollstyrelsen redovisas kvartalsvis, där ej annat medgivits av styrelsen. Den skattskyldige skall senast vid utgången av månaden efter varje kalenderkvartal till styrelsen insända deklaration angående de bränslen som försålts till oregistrerad eller förbrukats av den skattskyldige under kvartalet. I deklarationen får den skattskyldige göra vissa avdrag. För rätten till avdrag redogöres i ett följande avsnitt.

Beskattningsmyndigheten äger medgiva skälig nedsättning av skatten för bränsle, som användes vid industriell tillverkning, under förutsättning dock att kostnaden för bränslet utgör mera betydande del av tillverkningskostnaden.

Senast vid den tidpunkt, då deklarationen skall ha insänts, skall upplupen skatt inbetalas till kontrollstyrelsen. Där skattskyldighet för bränsle inträder vid införsel till riket, skall skatten erläggas i den ordning som är föreskriven beträffande tull.

Den särskilda bensinskatten är avsedd för vägändamål medan energiskatten går till den allmänna budgeten.

### Kontrollstyrelsens framställning

Enligt kontrollstyrelsens mening är det nuvarande systemet för beskattning av bensin och motorsprit förenat med betydande olägenheter för de myndigheter och företagare, som beröres av beskattningen. På grund av skattens konstruktion med olika tidpunkter för skattepåföring i fråga om importbensin å ena sidan och inom riket tillverkad bensin å andra sidan har skatten, anför styrelsen, kommit att verka ojämnt. Som skatten på bensin utgör en relativt stor del av konsumentpriset, är det av särskild vikt, att den utgår enligt såvitt möjligt enhetliga grunder. Kontrollstyrelsen erinrar om att problemet också beaktats av statsmakterna och föranlett en komplettering år 1956 av bensinskatteförordningen. I syfte att möjliggöra för inhemsk tillverkare av bensin att erhålla anstånd med bensinskattens erläggande i ungefär samma utsträckning som tillkom bensinimportör meddelades kontrollstyrelsen nämligen då befogenhet att under vissa förutsättningar medgiva inhemsk tillverkare förlängning av kredittiden upp till sammanlagt fem månader. Även med denna förlängning av kredittiden har det emellertid, framhåller styrelsen, på grund av de skiftande förhållandena icke varit möjligt att ernå lika betalningsvillkor i fråga om skatten för importörer och för inhemska tillverkare. Styrelsen anser önskvärt att i detta hänseende samma bestämmelser kan tillämpas i fråga om beskattningen av all bensin.

Kontrollstyrelsen fortsätter.

I modernare skatteförfattningar har i allmänhet genomförts anordningar, varigenom möjlighet öppnats till skattefria leveranser mellan utländska och inhemska tillverkare å ena sidan och olika handelsled å andra sidan. Härigenom ernås främst att partihandels lager — i vissa fall även detaljhandels — hålles utanför beskattningen. Anordningen, som möjliggöres genom registrering av de skattskyldiga, infördes först i försäljningsskatteförordningen (1948) och har senare tillämpats i elskatteförordningen (1951) ävensom i förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall (1956) och i energiskatteförordningen (1957). Även i fråga om bensin är det naturligen av värde för handeln, att skattepåföring icke sker i anslutning till införseln till riket utan vid varans försäljning från importföretaget. Så blir följden vid tillämpning av det system, som gäller enligt energiskatteförordningen.

Kontrollstyrelsen framhåller vidare att efter en omläggning av beskattningssystemet enligt styrelsens förslag det icke på grund av skatteskal skulle vara erforderligt med den nuvarande noggranna uppmätningen av förvaringsutrymmen för obeskattad bensin.

Som ytterligare motiv för den föreslagna omläggningen anför kontrollstyrelsen att det restitutionsförfarande som nu tillämpas skulle kunna helt avvecklas. I stället skulle såsom skattskyldiga registrerade förbrukare äga

göra avdrag i sina deklARATIONER och oregistrerade förbrukare medgivnas att mot försäkran till leverantören inköpa bensin utan skattepåföring.

Kontrollstyrelsen finner det vidare mindre ändamålsenligt, att beskattningen av de närstående varugrupperna bensin och motorsprit å ena sidan samt motorbrännolja och eldningsolja å andra sidan är anordnad enligt skilda förordningar, vilka i skattetekniskt hänseende dessutom är relativt olika. Det ligger enligt styrelsens mening närmast till hands att överarbeta energiskatteförordningen, så att dess bestämmelser även kommer att reglera beskattningen av bensin och motorsprit i dess helhet. Därigenom skulle flertalet av de med det nuvarande skattesystemet förenade olägenheterna i allt väsentligt bortfalla, anför styrelsen och fortsätter.

Inom riket producerad och till riket införd bensin skulle komma att behandlas lika i skattehänseende och de ovan påpekade olikheterna sålunda utjämnas. Skattepåföringen skulle ske i anslutning till de skattskyldigas försäljning till oregistrerad köpare, och någon minutiös kontroll över de skattskyldigas lager skulle icke erfordras. Skatten skulle sålunda utgå på de kvantiteter som säljes vidare. Det ligger givetvis i säljarens eget intresse att icke leverera större kvantiteter, än som framgår av faktureringen och för vilka likvid erhålles. I stället för att vid beskattningen lita till ett kostsamt uppmätningssystem, som av olika skäl knappast kan bli helt tillförlitligt, skulle alltså bensinen och motorspriten beskattas, när den försäljes. I de fall där intressegemenskap föreligger mellan köpare och säljare blir det i särskilt hög grad nödvändigt att avstämma levererade kvantiteter mot köparens försäljningsbokföring. En viss avstämning torde även kunna göras mot importerade och inom riket producerade kvantiteter med ledning av de uppgifter, som i annat syfte sammanställas av riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap.

Kontrollstyrelsen anser att genom den ifrågasatta omläggningen kostnaderna för uppbörd och kontroll kan minskas, då i praktiken endast styrelsen skulle fungera såsom beskattningsmyndighet. Styrelsen skulle kunna samordna redovisning, uppbörd och kontroll beträffande de enligt energiskatteförordningen skattepliktiga varuslagen, och de skattskyldiga skulle icke behöva vända sig till olika skattemyndigheter.

En överflyttning av ärenden angående bensinbeskattning till kontrollstyrelsen skulle naturligen, anför styrelsen, medföra en viss ökning av arbetet inom styrelsen. Då emellertid arbetsuppgifterna väsentligen — såväl centralt som lokalt — synes kunna inordnas i det löpande arbetet på energiskatteavdelningen och lokalförvaltningen och detta lär kunna ske inom nuvarande personalram, anser styrelsen att någon förstärkning av styrelsens anslag för ifrågasatt ändamål icke bör vara erforderlig.

Då överarbetningen av författningen i tekniskt hänseende icke bör leda till ändrad fördelning av intäkterna, förutsätter kontrollstyrelsen, att dessa uppdelas proportionellt efter de skattesatser, som ligger till grund för den nya sammanlagda skattesatsen. Därvid skulle den del som motsvarar den särskilda skatten — liksom hittills denna skatt — användas för vägändamål, och den del som motsvarar den nuvarande energiskatten gå till den allmänna budgeten.

### Remissyttrandena

En omläggning av den särskilda skatten på bensin och motorsprit och energiskatten på dessa bränslen så att det skattetekniska systemet för dessa båda skatter blir i princip detsamma som för beskattningen av olja enligt energiskatteförordningen tillstyrkes i så gott som alla remissyttrandena. Därvid uttalas i flera yttranden att stora fördelar är förenade med en sådan omläggning. Riksräkenskapsverket och 1953 års trafikutredning hyser en viss tveksamhet om lämpligheten av förslaget genomförande. Enligt generaltullstyrelsens uppfattning väger de administrativa fördelarna och nackdelarna av den föreslagna omläggningen tämligen jämnt, och styrelsen anser att förslaget genomförande bör bero av huruvida hänsyn till bestämda och vägande önskemål från petroleumbranschens sida kan anses motivera omläggningen.

Ett flertal remissinstanser, representerande näringslivet, ävensom åtskilliga handelskammare gör — oaktat de, såsom framgår av vad nyss anförts, tillstyrker den föreslagna omläggningen av det skattetekniska systemet — invändningar mot att de nya bestämmelserna rörande den särskilda skatten på bensin och motorsprit inarbetas i energiskatteförordningen. Man förordar att i stället denna skatt och energiskatten fortfarande regleras i skilda författningar.

*Generaltullstyrelsen* uttalar att det föreslagna nya systemet för beskattning av importbensin, vilket är i princip detsamma som redan tillämpas för inom landet framställd bensin och vid olika andra former av varubeskattning, får anses vara ur kontrollsynpunkt godtagbart och även innebär vissa förenklingar. Dessa förenklingars betydelse ur administrativ synpunkt är dock enligt styrelsens mening ganska begränsad. En närmare samordning av bensin- och energibeskattningen kan teoretiskt synas vara en fördel, men den praktiska betydelsen därav är mindre påtaglig, även om man förutsätter att energiskatten blir permanent. Styrelsen framhåller att den nuvarande metoden för importbeskattning av bensin är föga kostnadskrävande, i synnerhet efter de förenklingar i tullformalitetserna som efterhand vidtagits. I de största importhamnarna är sammanlagt fem till sex tulltjänstemän helt eller huvudsakligen sysselsatta med bensinbeskattningen; i övrigt handhas dessa göromål vid sidan av andra tullgöromål. Den samlade arbetsbelastningen är icke av annan storleksordning än de variationer i arbetsbördan, vilka tullverket normalt har att räkna med vid trafikväxlingar och ofta inträdande ändringar i avgifts- och införselbestämmelser. För den ringa kostnad det sålunda rör sig om har man för närvarande, anför styrelsen, ett uppbördssystem som ur säkerhetssynpunkt är det effektivaste tänkbara.

De rent administrativa skäl, som kan anföras för eller mot en omläggning, är enligt generaltullstyrelsens uppfattning på det hela taget ej tyngre än att frågans avgörande bör kunna bero på vilketdera systemet som finnes vara minst betungande för petroleumbranschen. Hur härmed förhåller sig

finner styrelsen vanskligt att bedöma med ledning av den föreliggande utredningen, vilken styrelsen anser i dessa delar vara tämligen knapphändig.

De erinringar, som från synpunkten av bensinbranschens intressen rikts mot det nuvarande systemet, avser till en del förhållanden av underordnad betydelse, vilka enligt styrelsens åsikt, om så anses påkallat, kan jämkas utan rubbning av systemets huvudgrunder. Vissa erinringar anser styrelsen däremot kan förtjäna att närmare uppmärksammas och anför.

För närvarande råder ej automatisk likställighet i betalningsvillkoren mellan inhemsk produktion och import. Enligt vad i ärendet blivit upplyst ha åtgärder, avseende den inhemska produktionen, vidtagits för en utjämning härutinnan. Av utredningen framgår ej vilka egentliga svårigheter som möta för att åstadkomma praktiskt taget full likställighet.

Det har framhållits som en olägenhet, att den skattefria lagringen av importbensin är beroende av tullnederlagsväsendet med dess fordringar på lagerutrymmenas beskaffenhet och dess formaliteter vid upplägning och uttagning. I betraktande av de tekniska fordringar, som under alla förhållanden torde få ställas på cisterner för bensinlagring, och de förenklingar i tullformaliteterna, som ägt rum, håller styrelsen före, att den egentliga olägenhet, som kvarstår, är den att tullagerförvaringen är bunden till områden som ligga ej alltför långt från tullplatserna.

Omläggningen skulle medföra ytterligare skattelättnader för bensin, som går förlorad under lagring eller transport. Då emellertid samtidigt förutsatts en härav betingad höjning av skattesatsen, torde i förevarande sammanhang endast de fall av svinn vara av intresse, som innebära märkbara ojämnheter i skattebelastningen olika skattskyldiga emellan, d. v. s. huvudsakligen förluster genom olyckshändelse. Lättnaden avser härvid närmast sådana förluster som inträffa mellan uttagningen från nuvarande tullager (respektive utrymmen för skattefri lagring av inhemsk bensin) och de leveranser, som enligt förslaget skola grunda skattskyldighet. Dessutom onödiggöras de särskilda utredningar, som nu äro förknippade med fastställandet av svinn å tullagerbensin och orsakerna därtill.

Generaltullstyrelsen vill icke bestrida att det föreliggande förslaget från anförda synpunkter kan innebära fördelar för petroleumbranschen. Styrelsen finner emellertid vanskligt att bedöma, vilken praktisk betydelse som bör tillmätas dessa fördelar. Ännu mindre är styrelsen i tillfälle att bedöma, heter det vidare, i vilken mån fördelarna uppväges av den deklara-tions- och redovisningsskyldighet, som enligt förslaget skall åvila registrerade skattskyldiga företag. I anslutning till vad förut anförts vill emellertid styrelsen uttala som sin uppfattning, att förslagets genomförande bör bero av huruvida hänsyn till bestämda och vägande önskemål från petroleumbranschens sida kan anses motivera den föreslagna omläggningen.

Det må här anmärkas att de av generaltullstyrelsen hörda tulldirektionerna avstyrker omläggningen.

*Kommerskollegium* anser att ett genomförande av det framlagda förslaget skulle leda både till en mera enhetlig och därmed rättvisare bensinbeskattning och till avsevärda förenklingar beträffande förfarandet. Kollegium hänvisar även till att handelskamrarna är av samma uppfattning och utan undantag förklarar sig vilja tillstyrka förslaget i sak.



Åtskilliga handelskammare har emellertid, anför kollegium, framställt ett par invändningar av principiell innebörd mot förslaget att inordna bestämmelserna om bensinskatt under energiskatteförordningen. Den ena invändningen åsyftar det förhållandet, att de två nu utgående skatterna är avsedda för helt olika ändamål, nämligen bensinskatten för vägväsendet och energiskatten för kraftförsörjningen m. m., och att en sammanslagning av de båda skatterna är ägnad att försvåra övervakningen av att influtna medel verkligen användes för det bestämda ändamålet. Den andra invändningen hänför sig till att energiskatten till skillnad från bensinskatten är att betrakta såsom tillfällig och att en sammanslagning lätt skulle kunna betaga energiskatten denna karaktär. Enligt kollegii mening äger dock dessa invändningar icke den styrka, att de kan uppväga de med kontrollstyrelsens förslag förknippade fördelarna. Kollegium har svårt att tro, att enbart den omständigheten att bensinskatten sammanslås med energiskatten inverkar på frågan hur de genom vägtrafikbeskattningen influtna medlen skall användas. Kollegium påpekar att det ej föreligger några tekniska svårigheter att särredovisa den del av den sammanslagna skatten som motsvarar den nuvarande bensinskatten. Vidare finner kollegium uppenbart att, då fråga uppkommer att slopa energiskatten och därmed att upphäva förordningen därom, spörsmålet angående den fortsatta beskattningen av det i förordningen upptagna varuslaget bensin kommer att förutsättningslöst prövas.

*Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap* anser, att det nuvarande systemet för beskattning av bensin och motorsprit är mindre ändamålsenligt, och framhåller att det medför betydande olägenheter för företagare som beröres av beskattningen. Nämnden pekar därvid särskilt på att tidpunkten för påföring av skatt ej är densamma för importbensin som för inom riket tillverkad bensin samt att administreringen handhas av två myndigheter. De nämnda olägenheterna skulle i stort sett bortfalla om beskattningen om-lägges i enlighet med kontrollstyrelsens förslag. Enligt detta kommer sålunda, anför riksnämnden, inom riket producerad och till riket införd bensin att behandlas lika i skattehänseende och skattepåföringen kommer att ske först vid varans försäljning eller ianspråktagande för förbrukning. Detta underlättar uppläggningsen av stora obeskattade lager av bensin även å platser, där tullnederlag icke finnes, vilket givetvis är av betydelse för beredskapslagringen, anför nämnden. Det är dessutom enligt nämndens mening lämpligt att beskattningen av bensin och motorsprit samt motorbrännolja och eldningsolja regleras av samma författning.

Riksnämnden fortsätter.

I fråga om kontrollmöjligheterna enligt det föreslagna beskattningssystemet har kontrollstyrelsen utgått från att en viss avstämning skall kunna göras »mot importerade och inom riket producerade kvantiteter med ledning av de uppgifter, som i annat syfte sammanställas av riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap». Härmed torde åsyftas den lagerkontroll m. m., som åvilar riksnämnden i egenskap av tillsynsmyndighet för tvångslagringen av oljor enligt förordningen om oljelagring m. m. den 31 maj 1957 (nr 343). Den av riksnämnden i nyss sagda egenskap utövade kontrollen av-

ser emellertid endast en del av de av beskattningen omfattade företagen, varför avstämningsmöjligheterna skulle bli begränsade. Härtill kommer att de av riksnämnden inhämtade uppgifterna enligt oljelagringsförordningen (§ 20) äro omgärdade av snäva sekretessföreskrifter.

*Chefen för försvarsstaben* framhåller att genom en omläggning av beskattningen enligt kontrollstyrelsens förslag de olägenheter för krigsmakten, som vidlåder det nuvarande restitutionsförfarandet, skulle komma att undanröjas.

*Statens biltrafiknämnd* begränsar sitt yttrande att avse den föreslagna omläggningsens verkningar i fråga om den yrkesmässiga biltrafiken och finner, från de synpunkter nämnden har att företräda, icke anledning till erinran mot omlaggningsen. Biltrafiknämnden anser det dock angeläget att i energiskatteförordningen eller i särskild författning uttryckligen fastslås de grunder, efter vilka intäkterna skall fördelas.

*1953 års trafikutredning* anför att det av kontrollstyrelsen framlagda förslaget endast perifert berör trafikutredningens verksamhetsområde. Från trafikpolitisk synpunkt är det enligt utredningen inte någon mer väsentlig skillnad, om tullverket eller kontrollstyrelsen ombesörjer skatteuppbörden i fråga om importerad bensin.

Trafikutredningen fortsätter.

I vad mån kontrollstyrelsens förslag kan innebära en rationalisering ur kostnadssynpunkt undandrager sig trafikutredningens bedömande, med hänsyn till att uppgift saknas om de besparingar i tullverkets organisation, som förslagets realiserande till äventyrs kan medföra. Önskvärd enhetlighet i beskattningsreglerna för såväl importerad som inom riket tillverkad bensin synes möjligen även kunna nås medelst författningsändringar inom ramen för ett bibehållande av nuvarande beskattningsorganisation på förevarande område.

Helt allmänt vill trafikutredningen blott göra den reflektionen, att det kan ifrågasättas, huruvida icke en kontroll av skatteuppbörden för importerad bensin sker mera effektivt vid varans gränspassage än genom övervakning inom landet av en importörerna ålagd registrerings- och deklarationsskyldighet. Rent principiellt synes en övergång från en förtullningsliknande beskattningsform till ett system med kontrollbesök hos skattskyldiga med åtföljande räkenskapsgranskning mindre tilltalande.

*Riksräkenskapsverket* anser att några mera betydande fördelar i administrativt avseende knappast vinnes genom den föreslagna omlaggningsen av beskattningen. I varje fall uppväger fördelarna enligt verkets mening icke den försämring av kontrollmöjligheterna, som måste anses följa av ett frångående av förfarandet med skattens uttagande vid införseln.

Riksräkenskapsverket fortsätter.

Det torde också vara ovisst, huruvida ett skatteuttag vid införseln med beaktande av förefintliga möjligheter för importör att uppskjuta skattebetalningen innebär någon påtaglig ekonomisk belastning i form av förskottsbetalning av skatt vid lagerhållning av bensin. Med hänsyn härtill och då den påtalade ojämnheten i beskattningen av inhemsk tillverkare å ena sidan och importör av bensin å andra sidan synes i huvudsak kunna elimineras genom att kontrollstyrelsen även i fortsättningen utnyttjar sin befogen-

het att medgiva förlängning av kredittiden, kan ifrågasättas om hänsyn till de skattskyldigas berättigade intressen påkallar en omläggning av bensinbeskattningen.

*Svenska petroleum institutet* hänvisar till en början till de i kontrollstyrelsens framställning redovisade olägenheterna, som gällande bestämmelser om beskattning av bensin medfört för de skattskyldiga. Orsaken till dessa olägenheter är i första hand, anför petroleuminstitutet, att det gällande skattesystemet tillkommit under helt andra förhållanden än de nu rådande. Förbrukningen av bensin var vid tillkomsten av 1929 års förordning relativt liten, skattesatsen var låg och det första svenska raffinaderiet hade nått och jämnt kommit i gång. Institutet erinrar även om att lagring av stora beredskapskvantiteter, som inte erfordrades för förbrukning under den närmaste framtiden, då ännu ej var aktuell. Institutet anser att den pålappning av bensinskatteförordningen med nya bestämmelser, som därefter ägt rum, medfört att förordningen blivit oöverskådlig och svårtolkad. På grund av att olika myndigheter handlägger frågor om beskattning av importerad och av inom landet tillverkad bensin har, uttalar institutet vidare, vissa ojämnheter uppstått i rättstillämpningen, vilka av de skattskyldiga uppfattats såsom orättvisor. Institutet anmärker även på att skatt uttages på en fingerad kvantitet — en fråga till vilken jag återkommer i ett följande avsnitt — och uttalar slutligen om gällande ordning, att de skattskyldiga till följd av de nämnda missförhållandena nödgats nedlägga ett stort och ofruktbart arbete på redovisningar, omräkningar och specifikationer.

Det är under angivna omständigheter uppenbart, fortsätter institutet, att petroleumbranschens företag med glädje hälsat kontrollstyrelsens förslag till en förenkling av ifrågavarande skattebestämmelser. En omständighet som gör att de förenklade bestämmelserna snarast måste införas är enligt institutet, att dagens läge med skärpta tvångslagringsföreskrifter och därav följande hastigt ökad lagring av bl. a. bensin nödvändiggör ett bättre utnyttjande av alla lagringsutrymmen. Trots stort tillmötesgående och god medverkan från kontrollmyndigheternas sida har hittills lagringsutrymmena, anför institutet, icke kunnat disponeras rationellt, eftersom de som en följd av skattesystemet befunnit sig under myndigheternas lås och kontroll. Detta har medfört att man icke i samma bensincistern kunnat fylla både beskattad och obeskattad bensin av samma slag. Följden härav har enligt institutets uppfattning blivit en mindre god hushållning med landets utrymmen för lagring av bensinbränslen.

De olägenheter som är förenade med gällande ordning har väsentligen eliminerats genom kontrollstyrelsens förslag, uttalar petroleuminstitutet, som vitsordar de stora förtjänsterna i styrelsens uppläggning av skattesystemet och vidare anför att styrelsen på ett lyckligt sätt löst de komplicerade frågor, som sammanhänger med uppbörderna av skatten.

Petroleuminstitutet motsätter sig emellertid, att den föreslagna omlägg-

ningen av skattesystemet sker genom att den nuvarande särskilda skatten inordnas under energiskatteförordningen, och förordar att i stället en särskild förordning om skatt på bensenbränslen utfärdas. Institutet anför.

Med hänsyn till att skatten på bensenbränslen sedan gammalt ansetts utgöra en del av vägtrafikbeskattningen, har det ansetts mindre lämpligt att genomföra den nu åsyftade omläggningen av uppördssystemet, genom att bensinskattbestämmelserna infogas i energiskatteförordningen. Vid införandet av energiskatten underströks ju med skärpa, att denna skatt var avsedd blott för finansiering av ett effektivt handlingsprogram på energiområdet, i första hand den starkt ökade tvångslagringen av flytande bränslen. Det förefaller därför institutet naturligt, att en särskild ny förordning om skatt å bensenbränslen införes, byggd på de delar av energiskatteförordningen, som erfordras. Institutet utgår ifrån att redovisningen från oljeföretagen det oaktat kan ske på enklaste och överskådligaste sätt medelst användning av gemensamma formulär. I fråga om resultatet, nämligen att skatteintäkterna bör fördelas för de olika ändamålen proportionellt enligt gällande skattesatser, instämmer institutet helt med kontrollstyrelsen.

I skrivelse den 10 juni 1960 till chefen för finansdepartementet återkommer petroleuminstitutet till de i institutets nu återgivna yttrande berörda lagringsspörsmålen.

Institutet anför.

Efter det att institutets yttrande avgivits, har de däri blott flyktigt omnämnda problem, som sammanhänger med den ökade tvångslagringen, blivit brännande aktuella. För de lagringsskyldigas räkning har institutet efter ingående förhandlingar med riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap överenskommit om lokalisering av skyddade lagringsanläggningar för motordrivmedel. Dessa anläggningar har visserligen icke — såsom förutsettes vid genomförandet av den nya lagstiftningen om oljelagring den 31 maj 1957 — fått placeras helt efter de lagringsskyldigas bedömanden, men meningen är, att de likväl i möjligaste mån skall kunna utnyttjas i oljeföretagens kommersiella rörelse. Denna omständighet är av utomordentlig vikt för att ernå en naturlig omsättning av bensenlagren, som icke kan lagras obegränsad tid på grund av risken för skadliga förändringar i bensenen.

Avsikten är nu, att de stora nytillkommande lagerutrymmena under jord skall utföras i oinklädda behållare, där motordrivmedlen kommer att lagras på vattenbädd direkt i de utsprängda berggrummen. Denna lagringsmetod förutsätter, att det hittillsvarande kontrollsystemet ändras. Detta bygger nämligen på att inpumpningen i noggrant kalibrerade plåtcisterner kontrolleras av statlig myndighet, varefter den inpumpade varan förvaras under myndigheternas lås och kontroll.

En väsentlig förutsättning för det pågående utbyggnadsskedet är således, fortsätter petroleuminstitutet, att omläggning av bensenbeskattningen sker så att det av kontrollstyrelsen föreslagna systemet med beskattning av försålda kvantiteter enligt oljeföretagens fakturor får användas. Detta system användes med framgång vid uppörd av energiskatten på andra bränslen än bensen och motorsprit och medför också betydelsefulla fördelar genom att lagringsutrymmena kan disponeras mera rationellt. Institutet upprepar sitt i remissyttrandet gjorda påpekande, att hittillsvarande system lett till att

man icke i samma bensinbehållare kunnat förvara beskattad och obeskattad bensin av samma typ, vilket haft till följd en olycklig misshushållning med landets begränsade utrymmen för lagring av motorbränslen.

Utbyggnaden av underjordiska lagringsanordningar med oinklädda berggrum har i vissa fall fortskridit så långt, anför institutet, att man kan förutse att de första berggrummen kan tagas i bruk under år 1961. Det är enligt institutet en grundläggande förutsättning för störningsfri utbyggnad av den skyddade lagringen av motordrivmedel, att den föreslagna ändringen av bensinbeskattningen kan träda i kraft fortast möjligt efter ingången av år 1961.

Institutet framhåller att en grundförutsättning för den valda lagringsmetoden varit, att bensinbeskattningen skulle samordnas med energibeskattningen.

I likhet med petroleuminstitutet anser *Sveriges grossistförbund* att det nuvarande systemet för beskattning av bensin och motorsprit är förenat med betydande olägenheter, ej endast för vederbörande myndigheter utan även för de företagare som beröres av beskattningen. Den gällande lagstiftningen bygger, anför förbundet, till stor del på bestämmelser som tillkommit vid en tidpunkt, då marknadsförhållandena inom bensinbranschen såväl i fråga om förbrukning som import och inhemsk raffinering var helt annorlunda än nu. På grund härav har bestämmelserna blivit i väsentlig utsträckning föråldrade och oöverskådliga, heter det vidare.

Förbundet erinrar om att kontrollstyrelsen särskilt framhållit, att skatten kommit att verka ojämnt med hänsyn till att olika tidpunkter gäller för skattepåföring i fråga om å ena sidan importbensin och å andra sidan inom riket tillverkad bensin. Visserligen har man, anför förbundet, sökt ernå rättelse genom att kontrollstyrelsen bemyndigats medgiva inhemsk tillverkare förlängning av kredittiden upp till sammanlagt fem månader men det har på grund av olika förhållanden icke varit möjligt att nå fram till ett system med lika betalningsvillkor. Förbundet delar kontrollstyrelsens uppfattning i fråga om önskvärheten av en reform därvidlag.

Grossistförbundet pekar även på de av petroleuminstitutet redovisade nackdelarna i lagringshänseende, som det gällande beskattningssystemet medför. Förbundet finner liksom petroleuminstitutet angeläget att bestämmelserna på området i fråga ändras så att de inte verkar hämmande på lagringsverksamheten.

I remissyttrandet riktas även kritik mot att olika myndigheter handlägger frågor, som gäller beskattningen av å ena sidan importerad och å andra sidan inom landet tillverkad bensin. Förbundet gör liksom petroleuminstitutet gällande att detta förhållande medfört olikhet i rättstillämpningen.

Då det av kontrollstyrelsen framlagda förslaget till omläggning av bensinbeskattningen synes komma att i stort sett eliminera de brister, förbundet påtalat, tillstyrker förbundet att uppbörden av bensinskatten omlägges i enlighet med kontrollstyrelsens förslag och att sålunda i väsentliga delar

samma system genomföres, som för närvarande tillämpas i fråga om energiskatten på andra bränslen än bensin och motorsprit.

Grossistförbundet biträder däremot icke förslaget i vad det innebär att omläggningen skall ske på så sätt att de bestämmelser, som gäller den särskilda skatten, inarbetas i energiskatteförordningen. Förbundet hemställer — liksom petroleuminstitutet — att de nya bestämmelserna i stället upptages i en särskild förordning. I denna del anför förbundet.

Uppbördens av skatten på bensin och motorsprit har sedan gammalt i enlighet med riksdagens beslut tillförts specialbudgeten för vårt vägväsende och sålunda icke den allmänna budgeten. I fråga om energiskatten gäller, att denna visserligen bokföringsmässigt ingår i den allmänna budgeten, men att den dock då den infördes direkt avsåg att tillgodose vissa speciella finansieringssyften, i första hand de ökade utgifterna för den av riksdagen beslutade tvångslagringen av flytande bränslen.

*Kooperativa förbundet* ger i sitt remissyttrande i allt väsentligt uttryck åt samma uppfattning som petroleuminstitutet och grossistförbundet. Kooperativa förbundet betonar sålunda att gällande bestämmelser om bensinbeskattningen är i hög grad svåröverskådliga samt föranlett avsevärda tolkningsbesvär och åtskillig omgång i administrations- och kansliarbetet. I yttrandet redovisas vidare de nackdelar för lagerhållningen, som — enligt vad petroleuminstitutet och grossistförbundet jämväl anfört — är förknippade med nu gällande regler.

Även för Kooperativa förbundet framstår en omläggning av beskattningen i enlighet med kontrollstyrelsens förslag som i hög grad önskvärd. Genom en sådan omläggning skulle, anför förbundet, de av förbundet påpekade reella missförhållandena med nuvarande system undanröjas. Med avseende på den lagtekniska lösningen av den föreliggande frågan förordar dock förbundet — i huvudsak av samma skäl som petroleuminstitutet och grossistförbundet — att de nya bestämmelserna sammanfattas i en särskild förordning som komplement till energiskatteförordningen.

*Sveriges industriförbund* ansluter sig till den av kontrollstyrelsen lämnade motiveringen för den föreslagna omläggningen av beskattningen av bensin och motorsprit. Det är enligt förbundets mening en fördel med förslaget, att nuvarande ojämnheter vid beskattningen elimineras, att redovisnings- och uppbördsförfarandet förenklas samt att lagerhållning kan ske skattefritt.

Vad angår den lagtekniska utformningen har enligt industriförbundets mening bärande skäl icke anförts för att införa samtliga bestämmelser om bensinbeskattning i energiskatteförordningen. Förbundet avstyrker bestämt, att den nu utgående särskilda skatten å bensin och motorsprit ges beteckningen allmän energiskatt, och föreslår att i stället samtliga erforderliga författningsbestämmelser om beskattning av bensin och motorsprit liksom hittills bibehålles i en särskild förordning. Lämpligen bör 1929 års förordning omarbetas, vilket icke erbjuder några lagtekniska svårigheter, anför förbundet och tillägger, att energiskatteförordningen med en sådan utform-

ning av lagstiftningen ej behöver ändras. Som motiv för detta ställningstagande åberopar förbundet huvudsakligen samma skäl som petroleuminstitutet, grossistförbundet och Kooperativa förbundet.

*Sveriges hantverks- och industriorganisation* och *Bilverkstädernas riksförbund* finner det föreliggande förslaget innebära en från praktisk synpunkt viktig förenkling såväl för de skattskyldiga som för staten. Organisationerna uttalar sig dock för att någon definitiv sammanslagning av skattesatserna ej bör ske och understryker därvid vikten av att hittillsvarande överskådlighet består i fråga om redovisningen av de olika skatteandelarna. Det framhålles även som synnerligen angeläget att den särskilda skatten på bensin och motorsprit såsom hittills redovisas till fonden för bilskattemedel. Organisationernas principiella ståndpunkt är sålunda, heter det vidare, att nuvarande förordning om bensinskatt bibehålles men omarbetas så att bestämmelserna om beräkning och debitering m. m. av skatt i tekniskt hänseende överensstämmer med energiskatteförordningens motsvarande bestämmelser. För denna ståndpunkt åberopas — utöver vad nyss anförts — väsentligen samma skäl som petroleuminstitutet m. fl. organisationer, enligt vad förut nämnts, anført till stöd för samma uppfattning.

I det remissvar, som avgivits av *Kungl. automobil klubben* och de *övriga organisationer som yttrat sig gemensamt med automobilklubben*, anlägges på den förevarande frågan i allt väsentligt samma synpunkter som framförts av hantverks- och industriorganisationen och Bilverkstädernas riksförbund. I likhet med sistnämnda båda organisationer förordar även de nu ifrågasvarande remissinstanserna att den särskilda skatten ej inordnas under energiskatteförordningen utan att i stället nämnda förordning och bensinskatteförordningen var för sig utarbetas så att de, när det gäller sättet att beräkna, debitera och uppbära skatt på bensin och motorsprit, bringas i överensstämmelse med kontrollstyrelsens förslag.

Även *Skogsbrukets motortransportkommitté* finner kontrollstyrelsens förslag för såväl statsmakterna som de skattskyldiga innebära stora förenklingar och förordar att det till sin huvudsakliga innebörd genomföres. Av samma skäl, som i andra yttranden anförts för att bestämmelserna rörande den särskilda skatten ej skall inordnas under energiskatteförordningen, anser kommittén att skattesatserna för denna skatt och energiskatten på bensin och motorsprit ej bör redovisningsmässigt helt sammanslås. Den särskilda skatten bör enligt hittills gällande princip redovisas över bilskattefonden, anför kommittén.

*Svensk industriförening* uttalar att enhetliga bestämmelser synes vara till fördel för såväl företagare inom bensin- och oljebranschen som vid uppbörd och kontroll av skatten.

*Svenska gasverksföreningen* anför att den föreslagna omläggningen av uppbördssystemet för bensinskatt för stadsgasindustrin innebär vissa fördelar genom att det för närvarande omständliga och ur räntesynpunkt kostsamma restitutionsförfarandet vid utnyttjande av exempelvis lättbensin kommer att bortfalla.

*Vin- & spritcentralen* erinrar om att förslaget berör spritcentralen, enär det ligger inom bolagets verksamhetsområde att försälja motorsprit. Sedan några år tillbaka har emellertid, upplyser spritcentralen, icke funnits någon motorsprit att tillgå på hemmamarknaden och någon import av denna vara har icke varit aktuell. För bolagets del kommer de föreslagna nya bestämmelserna, anför spritcentralen, icke att medföra någon egentlig förändring av hittills gällande ordning för skattens erläggande. De föreslagna ändringarna synes spritcentralen vara ändamålsenliga och ägnade att förenkla skattepbördan.

### **Departementschefen**

Bensin och motorsprit beskattas, såsom framgår av den tidigare redogörelsen, dels med en särskild till vägväsendet utgående bensinskatt och dels med allmän energiskatt. I fråga om båda skatterna regleras beskattningsförfarandet av de relativt otidsenliga stadgandena i 1929 års förordning om den särskilda bensinskatten. Energiskatten på bensin och motorsprit följer däri-genom andra bestämmelser än energiskatten på övriga bränslen, i fråga om vilka beskattningsförfarandet i energiskatteförordningen utformats i anslutning till moderna principer på punktskatteområdet, bl. a. genom anknytning till 1959 års förordning om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning.

Skillnaden mellan de bägge systemen för beskattningsförfarandet gör sig företrädesvis gällande i fråga om de importerade bränslena. I fråga om de inom riket tillverkade bränslena skall nämligen skatten i båda fallen erläggas till kontrollstyrelsen. Importbränslena däremot beskattas enligt bensin-skatteförordningen alltid i anslutning till införseln — skatten uttages av tullverket — medan enligt energiskatteförordningen skatten i regel skall erläggas till kontrollstyrelsen, nämligen om importören är registrerad hos styrelsen som återförsäljare eller förbrukare.

Det för bensin- och motorspritbeskattningen gällande äldre skattetekniska systemet medför — i motsats till det moderna systemet för energibes-kattningen av andra bränslen — olika tidpunkter för skattskyldighetens inträde för importör och producent och ger ej heller importören samma möj-ligheter att hålla skattefria lager.

Kontrollstyrelsens förslag till omläggning av bensin- och motorspritbe-skattningen innebär att för denna beskattning skall gälla samma skatte-tekniska system som vi redan har för energibes-kattningen av övriga bräns-len, t. ex. olja.

Den ifrågasatta omläggningen har hälsats med tillfredsställelse av petro-leumbranschen och även tillstyrkts av det övervägande flertalet övriga rem-issinstanser. Tveksamhet om lämpligheten av den föreslagna övergången till ett modernare skattetekniskt system har uttalats endast från ett par håll. Därvid har ifrågasatts om fördelarna av en omläggning uppväger den



försämring av kontrollmöjligheterna, som man anser vara en nödvändig följd av ett frångående av förfarandet med skattens uttagande vid införseln.

Enligt min mening står avsevärda fördelar att vinna med en omläggning till det modernare skattetekniska system, som vi nu har såväl för energiskatten på andra bränslen än bensin och motorsprit som för ett flertal andra punktskatter. Detta system har till en början det icke oväsentliga företrädet framför det äldre systemet att tiden för skattskyldighetens inträde i princip blir densamma för importör som för producent. Vidare erbjuds större möjligheter till skattefri lagerhållning och därmed också till ett bättre utnyttjande av tillgängliga lagringsutrymmen, vilket inte minst är av värde för vår försvarsberedskap. En ytterligare fördel är att man erhåller en större likformighet i fråga om beskattningen av de varandra i produktions- och försäljningshänseende närstående varuslagen bensin och olja. Det synes även vara mest ändamålsenligt att de med beskattningen sammanhängande frågorna så långt sig göra låter handläggas av samma myndighet. De uttalade farhågorna för försämrade möjligheter till kontroll av bensinbeskattningen, om man överger systemet med uttagande av skatt vid införsel, är enligt min mening överdrivna och bestyrkes icke av erfarenheterna i fråga om andra bränslen.

Jag förordar sålunda en omläggning av beskattningen av bensin och motorsprit till samma skattetekniska system som gäller för energibeskattningen av bränslen i övrigt.

Kontrollstyrelsen har föreslagit att omläggningen skulle ske på det sättet att den nuvarande särskilda skatten på bensin och motorsprit och energiskatten på dessa bränslen sammanslås under beteckningen allmän energiskatt och samtliga bestämmelser om den sammanlagda skatten intages i energiskatteförordningen. Enligt förslaget skulle den del av den sammanslagna skatten som motsvarar den nuvarande särskilda skatten gå till vägändamål, medan återstoden — motsvarande den nuvarande energiskatten — skulle tillföras den allmänna budgeten.

Mot denna lösning har i åtskilliga remissyttranden riktats bestämda invändningar. Den huvudsakliga innebörden av invändningarna är att de båda skatterna ej bör sammanslås, enär de är avsedda för skilda ändamål.

Såsom framgår av vad jag nyss anfört är det i förevarande sammanhang fråga om en översyn av det skattetekniska systemet. Någon anledning att nu ingå på ändamålsbestämningen för de ifrågavarande skatterna föreligger därför enligt min mening icke. Även om det i och för sig tekniskt skulle låta sig göra att, på sätt kontrollstyrelsen föreslagit, inlemma den nuvarande särskilda bensinbeskattningen i energiskatten med bibehållande av specialdestinationen till vägväsendet, visar remissbehandlingen att en sådan åtgärd skulle vara ägnad att skapa missförstånd. Några egentliga praktiska fördelar av betydelse torde i det föreliggande läget icke heller stå att vinna. Beskattningen av bensin och motorsprit bör därför liksom hittills regleras i

två skilda förordningar, av vilka den ena avser den särskilda skatt, vars avkastning skall användas för vägändamål, och den andra energiskatten, som skall gå till den allmänna budgeten.

Omläggningen av beskattningsförfarandet förutsätter i fråga om förordningen om särskild bensinskatt så genomgripande ändringar, att en ny förordning är påkallad. Denna bör i enlighet med vad förut sagts utformas efter det system som energiskatteförordningen nu har för beskattning av andra bränslen än bensin och motorsprit. Liksom hittills kan i energiskatteförordningen såvitt gäller förfarandet vid beskattningen av bensin och motorsprit hänvisning i huvudsak göras till förordningen om den särskilda skatten.

Jag förordar en författningsmässig reglering i enlighet med vad jag nu angivit.

### III. Skattepliktiga varor

#### Gällande ordning och förslag

Såsom framgått av det tidigare anförda utgöres de enligt bensinskatteförordningen skattepliktiga varuslagen av bensin och motorsprit. I förordningen finns dock ej någon bestämmelse om förfarandet i fråga om beskattning av motorsprit vid införsel till riket. Från skatteplikt är undantagen mineraloljeprodukt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin.

På de enligt bensinskatteförordningen skattepliktiga varorna utgår, såsom likaledes tidigare nämnts, jämlikt stadgande i energiskatteförordningen jämväl allmän energiskatt. Sådan skatt utgår därjämte, såvitt i förevarande sammanhang är av intresse, för vissa spritblandningar, avsedda för användning till motordrift. Enligt av 1960 års höstriksdag beslutad ändring i energiskatteförordningen, vilken ändring träder i kraft den 1 januari 1961, transponeras denna varubeskrivning till den i den nya tulltaxan använda nomenklaturen. De ifrågavarande blandningarna beskrives därvid som sådana till tulltaxenummer 27.10 och 38.19 hänförliga blandningar, som innehåller alkohol (etanol, etylalkohol) och som är avsedda för användning till motordrift. Energiskatt utgår dock icke för dylik inom riket framställd blandning i den mån energiskatt erlagts för i blandningen ingående produkter.

Med motorsprit förstås enligt bensinskatteförordningen sprit, som denaturerats på visst av kontrollstyrelsen föreskrivet sätt. Enligt den i den nya tulltaxan använda nomenklaturen inrymmes motorsprit under beteckningen denaturerad alkohol (etanol, etylalkohol), vilken vara är upptagen under tulltaxenummer 22.08.

*Kontrollstyrelsens* förslag innebär att de förordade nya bestämmelserna om förfarandet blir tillämpliga även vid införsel av motorsprit.

Styrelsen föreslår därjämte den formella ändringen av det skattepliktiga

varuområdet att de nyss nämnda spritblandningarna skall helt jämställas med motorsprit.

Mot vad sålunda föreslagits har någon erinran ej gjorts vid remissbehandlingen.

En med beskattningen av motorsprit nära sammanhängande fråga har av *Vin- & spritcentralen* upptagits i ett av bolaget avgivet remissyttrande över av kontrollstyrelsen upprättat förslag till förordning om teknisk sprit och alkoholhaltiga preparat.

Spritcentralen anför.

Under 1959 utsläppte bolaget i marknaden en ny vara kallad karburatorsprit, vilken är avsedd som tillsatsmedel till bensin för att förhindra isbildning bl. a. i motorers förgasare. Innan varan började försäljas förhörde sig bolaget under hand hos kontrollstyrelsen om möjligheterna att vinna skattebefrielse för nämnda vara, som ju i första hand icke vore ett motorbränsle utan ett skydd mot isbildning. Kontrollstyrelsen ansåg emellertid att karburatorspriten på grund av sin beskaffenhet icke kunde undgå beskattning. Bolaget har därför erlagt energi- och motorspritskatt. För övriga i marknaden förekommande medel för samma ändamål, vilka som regel utgöres av isopropylalkohol eller metylalkohol, men saluföres under andra beteckningar, utgår däremot enligt uppgift icke nämnda skatter.

Med anledning av vad sålunda förekommit anhåller spritcentralen att även karburatorspriten måtte erhålla skattebefrielse. Skulle denna framställning icke kunna bifallas synes det rimligt, att åtgärder vidtages för att skattebelägga samtliga ifrågavarande varor, så att bolagets karburatorsprit får möjlighet att konkurrera på marknaden under lika villkor.

I *kontrollstyrelsens* förslag till omläggning av bensinbeskattningen har icke upptagits någon bestämmelse om undantag från skatteplikt för mineraloljeprodukt, som införes för att vid oljeraffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin. Däremot har i 24 § 2 mom. b) författningsförslaget med oförändrad lydelse upptagits en för energibeskattningen av andra bränslen än bensin och motorsprit nu gällande bestämmelse enligt vilken det ankommer på särskild prövning av kontrollstyrelsen, huruvida och i vad mån i deklaration avdrag må göras för bränsle, som skattskyldig förbrukat för framställning av skattepliktigt bränsle.

*Generaltullstyrelsen* är icke tillfreds med denna lösning av den förevarande frågan. Styrelsen finner det tveksamt huruvida den föreslagna bestämmelsen är tillfyllest därest ändring icke avses i vad som nu gäller. Stadgande om generellt undantag från skatteplikt för mineraloljeprodukt varom är fråga skulle, anför generaltullstyrelsen, kunna intagas i form av en anmärkning efter den vid energiskatteförordningen fogade förteckningen över skattepliktiga bränslen.

### Departementschefen

Kontrollstyrelsens förslag att i skattetekniskt hänseende jämställa vissa i energiskatteförordningen särskilt nämnda spritblandningar med motorsprit har icke föranlett erinran vid remissbehandlingen. Jag biträder förslaget, som inte innebär någon saklig ändring.

För att vinna en rationell avgränsning av det skattepliktiga området vill jag vidare förordna, att beskattningen anges omfatta samtliga blandningar, innehållande alkohol, under förutsättning att blandningarna är avsedda för motordrift. För den i förhållande till varuområdet i stort obetydliga utvidgning det här gäller kan även, på sätt spritcentralen framhållit, åberopas intresset av att undvika ojämnhet i beskattningen mellan olika tillsatsmedel, avsedda att hindra isbildning i motorernas förgasare.

Såsom kontrollstyrelsen förordnat, bör motorsprit även vid import beskattas enligt samma regler som bensin. Den nuvarande huvudsakligen formella, historiskt betingade skillnaden i förfarandet beträffande de båda varuslagen bör alltså bringas att upphöra.

De skattepliktiga varorna bör, såsom skett i andra punktskatteförfattningar, angivas i överensstämmelse med den på Brysselnomenklaturen baserade nya tulltaxan.

I den gällande bensinskatteförordningen är från skatteplikt undantagen mineraloljeprodukt, som införes för att vid raffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin.

Kontrollstyrelsens förslag i denna del innebär att på särskild prövning av styrelsen skall bero huruvida och i vad mån skattebefrielse får åtnjutas för sådan mineraloljeprodukt. Förslaget skulle, om det genomfördes, medföra en begränsning i den skattefrihet som nu gäller. Något skäl att i förevarande sammanhang frångå det nu tillämpade, enligt min mening materiellt tillfredsställande systemet, anser jag inte föreligga.

Jag kan sålunda inte biträda kontrollstyrelsens förslag utan anser — i likhet med generaltullstyrelsen — att det nu gällande undantaget från skatteplikt bör bibehållas. I enlighet härmed förordar jag att i den föreslagna nya bensinskatteförordningen upptages en bestämmelse om att mineraloljeprodukt, som införes för att vid raffinaderi användas uteslutande såsom råvara vid tillverkning av bensin, är undantagen från skatteplikt.

## IV. Skattesatser

### Bensin

Såsom förut nämnts är den särskilda skatten på bensin — med tidsbegränsat undantag för inhemsk skifferbensin — 32 öre per liter medan energiskatten på bensin utgör 9 öre per liter. För motorsprit är motsvarande skattesatser 19 och 9 öre.

Den särskilda skatten beräknas efter varans volym vid en temperatur av

+20 grader Celsius. Stadgande härom finns intaget i 1 § kungörelsen den 26 juni 1948 (nr 370) med tillämpningsföreskrifter till bensinskatteförordningen. För energiskatten på bensin och motorsprit gäller — såsom förut angivits — samma regler som för den särskilda skatten på de båda bränslena. Energiskatten på andra flytande bränslen beräknas däremot — enligt stadgande i 1 § kungörelsen den 31 maj 1957 (nr 263) med tillämpningsföreskrifter till energiskatteförordningen — efter varans fakturerade volym. Kan skatten icke beräknas på detta sätt eller sker fakturering annorledes än efter vedertagna grunder, äger emellertid beskattningsmyndigheten enligt föreskrift i samma paragraf fastställa grunder för den skattepliktiga volymens beräkning.

*Kontrollstyrelsen* förordar i sin framställning att även skatten på bensin och motorsprit skall beräknas efter den fakturerade volymen, vilken i allmänhet är den aktuella volymen. Härigenom skulle omständliga omräkningar av volymen i varje enskilt fall kunna undvikas. Omläggningen skulle, anför styrelsen, föranleda en viss minskning av den skattepliktiga volymen. Enligt vad styrelsen upplyser ger inom branschen verkställda beräkningar vid handen att volymminskningen uppgår till 1,37 procent, vilket svarar mot skillnaden i volym vid +20 grader och vid genomsnittstemperaturen för år för levererad bensin, enligt uppgift +7,8 grader. Detta förhållande och bortfallet av skatten på svinn, vilket bortfall enligt branschens uppfattning kan beräknas till 0,7 procent, bör enligt kontrollstyrelsens mening föranleda en höjning av bensinskatten med 1 öre per liter. Viss hänsyn har därvid tagits till att tullen på bensin, 0,1 öre för liter, numera bortfallit. Höjningen bör dock icke, uttalar styrelsen, få ge utslag i en höjning av bensinpriset.

I enlighet med vad styrelsen sålunda anfört föreslås att 1 § tillämpningsföreskrifterna till energiskatteförordningen utvidgas att omfatta alla enligt förordningen skattlagda flytande bränslen och att den sammanlagda skattesatsen för bensin bestämmes till 42 öre per liter. Någon motsvarande justering av skattesatsen för motorsprit föreslås ej.

Vid remissbehandlingen har kontrollstyrelsens förslag att skatten på bensin och motorsprit skall beräknas efter varans fakturerade volym över lag godtagits. Generaltullstyrelsen gör dock viss invändning för fall då skatt skall erläggas vid införsel till riket.

Den av kontrollstyrelsen som en följd av den föreslagna ändrade beräkningsgrunden förordade justeringen av den sammanlagda skattesatsen har endast föranlett erinringar från ett par håll.

*Generaltullstyrelsen* anför att den i fråga om andra flytande bränslen än bensin och motorsprit gällande regeln att skatten beräknas efter varans fakturerade volym uppenbarligen närmast tager sikte på de fall, då skatten skall erläggas av registrerad säljare och skattskyldighet sålunda inträder vid leverans av varan. I sådana fall då skatten skall erläggas av icke registrerad säljare och skattskyldighet sålunda inträder vid införsel av varan,

är regeln enligt styrelsens mening icke fullt adekvat, enär införseln som sådan till skillnad från leveransen icke utgör någon med fakturering förknippad transaktion. Regeln är visserligen kompletterad med en bestämmelse om befogenhet för beskattningsmyndigheten att i vissa fall fastställa andra grunder för volymens beräkning, men denna bestämmelse anser styrelsen knappast vara utformad med tanke på de situationer som kan föreligga vid införsel. Tillämpningen av ifrågavarande bestämmelser jämväl på bensin och motorsprit synes styrelsen ytterligare accentuera detta förhållande. Enligt styrelsens uppfattning bör beskattningen grundas på volymen av den faktiskt införda varan. Fastställandet av denna volym bör ankomma på tullmyndigheten. Liksom vid andra kvantitetsbestämningar kommer tullmyndigheten därvid, anför styrelsen, i den mån så är möjligt, att grunda bedömningen på faktura eller andra handlingar rörande varan. Med hänvisning till vad sålunda anförts föreslår generaltullstyrelsen att 1 § tillämpningsföreskrifterna till energiskatteförordningen kompletteras med en bestämmelse av innehåll att, där energiskatt för flytande bränsle skall erläggas vid införsel till riket, skatten skall beräknas efter den volym som uträknas vid införseln.

*Sveriges grossistförbund* anser det vara en oformlighet att skatten för närvarande uttages på fingerade kvantiteter, beräknade efter en »normaltemperatur» av + 20 grader.

*Kooperativa förbundet* uttalar att gällande bestämmelser kommit att medföra en överbeskattning, såväl genom att svinn — stundom betydande sådant — beskattas som genom att den skattepliktiga kvantiteten beräknas vid en temperatur, som högst väsentligt överstiger den under större delen av året rådande temperaturen i de flesta lagringsutrymmen. Båda dessa förhållanden medför dessutom, anför förbundet, omfattande besvär för omräkning och deklarerering. Förbundet ansluter sig till kontrollstyrelsens förslag.

Ej heller *Sveriges lantbruksförbund* har någon erinran mot att skatten beräknas efter fakturerad volym och skattesatsen till följd därav justeras. Förbundet förutsätter därvid att en övervältring på konsumenterna av merkatten ej ifrågakommer, eftersom skattehöjningen i praktiken ej medför någon merkostnad för återförsäljarna.

*Sveriges hantverks- och industriorganisation* och *Bilverkstädernas riksförbund* understryker att den föreslagna skattehöjningen endast är en följd av det ändrade systemet för fastställande av skattepliktig kvantitet och följaktligen ej bör få förorsaka någon höjning av utförsäljningspriset på bensin. Organisationerna finner det böra noteras att den föreslagna höjningen av skattesatsen helt hänför sig till den särskilda bensinskatten och ej till energiskatten på bensin. Enahanda uttalande göres av *Kungl. automobilklubben* och de övriga organisationer som yttrat sig gemensamt med *automobilklubben*.

*Svenska petroleum institutet* anför, att det förhållandet att skatten nu uttages på en fingerad kvantitet vid + 20 grader, baserad på den ursprung-

ligen importerade eller tillverkade mängden, medfört beskattning av svinn och — eftersom landets »normaltemperatur» året runt ligger vid 7—8 grader — av för stor varukvantitet. Institutet uttalar att det förhållandet att gällande bestämmelser lett till felaktiga — av riksdagens ledamöter säkerligen icke åsyftade — beskattningsresultat, icke bör föranleda någon höjning av bensinskatten, när felaktigheterna nu sent omsider rättas till.

*Handelskammaren i Göteborg* finner kontrollstyrelsens motivering för en skattehöjning övertygande, ehuru höjningen synes handelskammaren tilltagen något i överkant. *Handelskamrarna i Norrköping* och *Jönköping* har ingen erinran mot skattehöjningen men utgår från att någon höjning av konsumentpriset icke skall ifrågakomma. *Handelskammaren i Karlstad* finner den av kontrollstyrelsen föreslagna skattehöjningen oförståelig.

Såsom förut berörts skall för bensin, som tillverkas av Svenska skifferoljeaktiebolaget genom utvinning ur inhemsk skiffer, den särskilda skatten intill utgången av juni 1964 utgå med allenast 7 öre per liter.

*Kontrollstyrelsens* förslag innebär att nedsättningen av skatten för den inhemska skifferbensinen skall gälla utan tidsbegränsning.

*Generaltullstyrelsen* anmärker på förslaget i denna del och hänvisar därvid till uttalande i propositionen nr 37 till 1959 års riksdag, att bensinskatten för den inhemska skifferbensinen — i avbidan på att genom pågående utredning klarhet vinnes rörande förutsättningarna för skifferoljeaktiebolagets verksamhet på längre sikt — under tiden intill utgången av juni 1964 borde utgå med allenast 7 öre per liter.

#### **Flytande bränslen som användes för framställning av stadsgas**

Under senare år har för framställning av stadsgas börjat användas olja och bensin. I fråga om bensin som användes för nämnda ändamål må enligt gällande bestämmelser restitution åtnjutas av såväl den särskilda skatten som energiskatten. Någon motsvarande skattelättnad föreligger däremot ej beträffande energiskatten på olja. Denna skatt utgör för tyngre oljor 16 och för lättare 25 kronor per kubikmeter.

*Kontrollstyrelsen* föreslår att någon skattelättnad ej längre skall åtnjutas i fråga om energiskatt på bensin som användes för annan energialstring än motordrift. Vid utformningen av rätten till avdrag i deklaration bör nämligen enligt styrelsens mening tillses, att bensinskattedelen av den föreslagna sammanlagda skatten kan avdragas i samtliga fall, där restitution nu medges, men att energiskattedelen får avdragas endast i de fall, då avdrag enligt energiskatteförordningen skulle ha medgivits vid motsvarande användning av annat bränsle. Förslaget innebär att bensin, som användes för ändamål varom nu är fråga, skulle få bära en skatt av 9 öre per liter eller 90 kronor per kubikmeter.

Vid remissbehandlingen har frågan om beskattningen av för framställning av stadsgas använda petroleumprodukter berörts endast av Svenska gas-

verksföreningen, Svenska petroleum institutet och Sveriges industriförbund. Remissinstanserna i fråga förordar att en enhetlig skattesats av 16 kronor per kubikmeter fastställes för samtliga petroleumprodukter, som användes för framställning av stadsgas.

*Gasverksföreningen* anför.

Alltsedan stadsgasindustrin började utvecklas i vårt land har produktionen skett efter principiellt samma metod, nämligen torrdestillering av stenkolk. Därvid erhålles, förutom stadsgas, även koks samt biprodukter. Speciellt under efterkrigsperioden har emellertid utvecklingen på stadsgasmarknaden och koksmarknaden ej hållit jämna steg med varandra, varför den svenska stadsgasindustrin i likhet med gasindustrin i övriga europeiska länder börjat övergå till andra produktionsmetoder. Som råvara användes därvid i allmänhet olika petroleumprodukter, vilka i s. k. oljeförgasningsanläggningar helt omvandlas till stadsgas. Det finnes två olika typer av oljeförgasningsanläggningar, nämligen sådana som kan arbeta med olika petroleumfraktioner, s. k. allroundanläggningar, och sådana som arbetar med enbart någon eller några få petroleumfraktioner, s. k. specialanläggningar. Specialanläggningarna är i allmänhet konstruerade för bearbetning av lätta fraktioner, såsom lättbensin o. dyl. Skillnaden mellan de två anläggningstyperna ligger bl. a. i att specialanläggningarna bättre passar för mindre anläggningar och kan göras något mindre kapitalkrävande än allround-anläggningarna.

De nya produktionsmetoderna har i första hand börjat tillämpas i Storbritannien, Frankrike och Tyskland. I Sverige installeras för närvarande de två första oljeförgasningsanläggningarna. Den ena är en allround-anläggning som just har startats vid Värtagasverket i Stockholm. Anläggningen har en kapacitet på två gånger 50 000 m<sup>3</sup> stadsgas per dygn och kommer att öka Värtagasverkets produktionskapacitet med ca 20 %. Den andra anläggningen, som är en specialanläggning, skall ersätta hela det gamla kolkasverket vid Jönköpings gasverk. Den kommer att få en kapacitet på två gånger 6 000 m<sup>3</sup> per dygn, och beräknas komma i gång i slutet av innevarande år (1959). Investeringskostnaderna för Värtagas-anläggningen är ca 2 1/2 milj. kronor exklusive byggnader, lagercisterner och dylikt, och motsvarande kostnader för Jönköpingsanläggningen ca 1/2 milj. kronor.

Gasverksföreningen upplyser vidare att specialanläggningen vid Jönköpings gasverk, vilken skall täcka stadens förbrukning av stadsgas, är byggd för lättbensin. Gasverket har för den närmaste tioårsperioden, fortsätter föreningen, slutit kontrakt på leverans av sitt behov av lättbensin till ett pris av cirka 150 kronor per kubikmeter enligt i oktober 1959 gällande gulfnoteringar m. m. Då anläggningen ej kan arbeta med andra petroleumfraktioner kommer en beskattning enligt kontrollstyrelsens förslag med 90 kronor per kubikmeter att helt omintetgöra en ekonomisk produktion av stadsgas, anför föreningen. Ej heller i andra anläggningar kommer det enligt föreningen att bli möjligt att ekonomiskt utnyttja bensin för stadsgasframställning.

Gasverksföreningen fortsätter.

Den föreslagna beskattningen på lättbensin för industriändamål skiljer sig i kalorihänseende starkt från nu gällande energibeskattnings på andra petroleumfraktioner. För närvarande gäller att eldningsolja 1 och 2 beskat-



tas med 25: — kronor per m<sup>3</sup> och eldningsolja 3 och 4 med 16: — kronor per m<sup>3</sup>. De effektiva värmevärdena på dessa petroleumfraktioner framgår av följande uppställning.

Eldningsolja 1.....	8 670 kcal per liter
» 2.....	8 890 — » —
» 3.....	9 020 — » —
» 4.....	9 120 — » —
Lättbensin .....	ca 7 050 — » —

Utvecklingen inom den svenska stadsgasindustrin går otvivelaktigt mot en ökad användning av petroleumprodukter för förgasningsändamål. Speciellt de större stadsgasverken kommer därvid att tekniskt sett vara relativt oberoende av vilka petroleumfraktioner, som väljes, eftersom en allroundanläggning kan använda allt ifrån naturgas till Bunker C.

Föreningen uttalar att vid val av petroleumfraktion kalorispriset kommer att bli avgörande, när den termiska verkningsgraden i stort sett blir oförändrad. Stadsgasindustrin kan således, framhåller föreningen, utnyttja sådana petroleumfraktioner, som ej finner avsättning på andra håll. I Jönköping har man valt lättbensin, på vilken det i dag finns ett överskott i jämförelse med exempelvis lättare och tyngre eldningsoljor. Då avsikten med energibeskattningen väl knappast har varit att snedbelasta förbrukningen av petroleumprodukter och då dessa tekniskt är likartade ur förgasningssynpunkt, bör enligt gasverksföreningens mening i samband med omläggningen av energibeskattningen på bensin införas en enhetlig energibeskattnings på både oljor och bensin i den mån de användes för gasframställning. Vid bedömning av frågan om storleksordningen på denna energibeskattnings måste hänsyn tagas till att råvarukostnaderna utgör cirka två tredjedelar av produktionskostnaderna. För att man över huvud taget ekonomiskt skall kunna använda samtliga petroleumfraktioner för framställning av gas måste, uttalar föreningen, en enhetlig energiskattesats fastställas och denna under alla förhållanden ej sättas högre än den för de tyngre oljorna nu gällande, 16 kronor per kubikmeter.

#### *Petroleuminstitutet* anför.

Den fortsatta starka stegringen av efterfrågan på tjocka eldningsoljor och andra tyngre petroleumprodukter har lett till att avsättningen av de vid raffinering utvunna lätta destillaten — i första hand de som tillhör bensingruppen — stundom försvårats. Men hänsyn härtill har förberedande överläggningar ägt rum angående utnyttjande för stadsgasframställning av en speciell produkt ur nämnda grupp, nämligen vad som enligt internationell terminologi benämnes »Light Virgin Naphtha». Detta är ett slags råbensin, som efter ytterligare raffinering ingår som en av beståndsdelarna i vanlig motorbensin. »Light Virgin Naphtha», som är illaluktande och ytterst lättflyktig, har ett oktantal av endast 35—50 mot handelsbensinens 87—97 och är helt oanvändbar för motordrift. På grund av att vid tiden för dess introduktion i Sverige något svenskt namn för denna produkt icke var upptaget i nomenklaturen, åsattes den preliminärt arbetsbeteckningen »lättbensin» i stället för »lättflyktig råbensin» och kom därmed att påföras energiskatt som vanlig motorbensin.

Petroleuminstitutet framhåller att gasproduktionstekniken under de senaste åren tagit stora steg framåt och att det visat sig möjligt att utnyttja samtliga petroleumprodukter för gasproduktion. Det synes institutet i detta läge vara en angelägen uppgift att tillse, att icke snedbelastningen på olika petroleumprodukter ytterligare ökas genom energiskatten. En skattesats av 9 öre per liter för »Light Virgin Naphtha» mot 1,6 öre för tjocka eldningsoljor utesluter givetvis, anför institutet, helt den första produktens användning för tillverkning av stadsgas. För att uppnå en skälig balans i efterfrågan torde det enligt institutets uppfattning vara nödvändigt att fastställa en enhetlig skattesats av förslagsvis 1,6 öre per liter för samtliga petroleumprodukter, som användes för framställning av stadsgas.

*Industriförbundet* erinrar om att för framställning av stadsgas numera kan utnyttjas olika petroleumprodukter och understryker att utvecklingen på detta område för närvarande är mycket snabb. Förbundet anser att tillämpning av vad som visar sig vara den lämpligaste tekniska metoden för denna produktion icke bör förhindras av en olika skattebelastning på skilda för ändamålet användbara produkter. Förbundet förordar, att en enhetlig skattesats fastställs för sådana produkter som här kommer i fråga. En sänkning av energiskatten på bensin, som användes för detta ändamål, bör av anförda skäl genomföras ned till den nivå som gäller för tyngre petroleumprodukter, slutar *industriförbundet*.

### **Motorsprit**

Såsom tidigare nämnts utgår enligt bensinskatteförordningen skatten på bensin med 32 öre per liter men på motorsprit med endast 19 öre per liter. Skattesatsen för motorsprit har under senare år successivt höjts i syfte att genomföra likställighet med bensinen. Genom beslut av 1955 års riksdag ökades sålunda skatten från 7 öre per liter till 13 öre för den närmaste tvåårsperioden och till nu gällande 19 öre för tiden därefter. I den proposition (1955: 24), som låg till grund för riksdagsbeslutet, uttalade dåvarande departementschefen att frågan om storleken av skatten på motorsprit borde prövas på nytt mot slutet av en femårsperiod. Riktpunkten borde därvid — i enlighet med statsmakternas tidigare ställningstagande i saken — vara att skatten för motorsprit skulle bli densamma som för bensin. Bevillningsutskottet var av samma uppfattning som departementschefen och uttalade i sitt av riksdagen sedermera godkända betänkande (nr 9), att skatten på motorsprit, så snart lämpligen ske kan, bör jämföras med skatten på bensin.

Till fullföljande av vad sålunda uttalats hemställdes i skrivelse i juni 1958 till Aktiebolaget Svensk sprit om dess yttrande i ämnet.

Sedan Svensk sprit i augusti samma år inkommit med begärt utlåtande, utremitterades detta för yttrande till kontrollstyrelsen, kommerskollegium, riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap, Aktiebolaget Vin- & spritcentralen, Sveriges industriförbund, Sveriges kemiska industrikontor, Svenska cellulosaaföreningen och Svenska petroleum institutet.

De begärda yttrandena inkom i oktober 1958.

Vid kommerskollegiets yttrande var fogade särskilda yttranden från handelskamrarna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Jönköping, Gävle, Sundsvall och Luleå. Handelskammarens i Sundsvall utlåtande var åtföljt av en såsom yttrande till handelskammaren åberopad skrivelse från Mo och Domsjö aktiebolag till Sveriges kemiska industrikontor.

Vid Sveriges kemiska industrikontors yttrande var fogat ett av kemikontoret till industriförbundet avgivet utlåtande.

Av remissinstanserna hade riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap och petroleuminstitutet intet att invända mot att skatten på motorsprit blev densamma som på bensin. I övrigt uttalades vid remissbehandlingen tämligen genomgående att ståndpunkt då ännu icke borde tagas till frågan om höjning av skatten på motorsprit. Därvid trycktes särskilt på svårigheterna att vid tiden för yttrandenas avgivande bedöma den framtida utvecklingen i olika hänseenden, som var av betydelse för ställningstagandet, bl. a. rörande behovet av att i fortsättningen använda sulfitsprit till motorbränsle.

Med anledning av den tveksamhet som sålunda — mot bakgrund av läget under senare delen av år 1958 — uttalats rörande den ifrågasatta höjningen av skatten på motorsprit ansågs att ett nytt remissförfarande borde ske i början av år 1960 för erhållande av aktuellt underlag för frågans bedömande. För detta ändamål remitterades i januari 1960 till samma myndigheter, bolag och organisationer som hörts år 1958 en inom finansdepartementets rättsavdelning upprättad promemoria över vad som dittills förekommit i saken.

Vid den förnyade remissbehandlingen har samtliga remissinstanser ävensom de förut nämnda handelskamrarna, från vilka kommerskollegium inhämtat utlåtanden, tillstyrkt att skatten på motorsprit höjes till samma nivå som skatten på bensin.

*Kommerskollegium* anför.

Av tillgängliga statistikuppgifter framgår, att tillverkningen av sulfitsprit under åren 1958 och 1959 uppgick till 62,8 respektive 64 miljoner liter. Importen uppgick under samma år till ca 34 respektive 18 miljoner liter. Enligt vad kollegium under hand inhämtat torde skillnaden mellan 1958 och 1959 års importsiffror bero på att under förstnämnda år en del av importen var avsedd för lagerhållning. Importen torde komma att ytterligare öka. Enligt vad handelskammaren i Luleå uppgivit beräknar nämligen Mo & Domsjö AB från och med år 1961 sitt importbehov till ca 30 miljoner liter per år.

Trots att försäljning av sulfitsprit till motorbränsle icke förekommit sedan år 1956 och årsproduktionen av sådan sprit under samma tid varit i stort sett konstant, har den svenska kemisk-tekniska industrien, anför kommerskollegium, icke kunnat täcka sitt ökade råvarubehov av sprit på den inhemska marknaden utan måst importera avsevärda kvantiteter. Då den svenska sulfitspritindustrien sålunda icke för närvarande synes behöva av-

sättningsstöd, tillstyrker kollegium att det tidigare principbeslutet om höjning av skatten på motorsprit till samma nivå som skatten på bensin nu genomföres.

Jämväl *Kontrollstyrelsen* hänvisar till rådande avsättningsförhållanden för cellulosaspriten och finner mot bakgrund därav skäl ej vidare föreligga att bibehålla den lägre skattesatsen för motorsprit.

Likartade synpunkter på frågan lägges av *riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap*, som anför.

Produktionen av sulfitsprit har under de senaste 7 åren varierat mellan ca 56 000 och 51 000 ton 95 % vara. 1959 uppgick den till 52 200 ton. Förändringarna sammanhänger huvudsakligen med nedläggande av vissa äldre anläggningar. Tillverkningskapaciteten, som minskade under större delen av 1950-talet, har till följd av moderniseringar ökat något under 1959 och uppgår till närmare 67 000 ton. Kapaciteten för framställning av motorsprit, s. k. absoluterad sprit, (99,6 %) uppgår till drygt 19 000 ton. Importen av 95 % sprit uppvisar enligt handelsstatistiken under åren 1956—1958 en sprängvis stegring från 5 500 till 28 300 ton men beräknas för 1959 stanna vid ca 10 000 ton. Anledning härtill torde vara ökad lagring under 1957 och 1958 samt lagerminskning under 1959.

Under 1959 har endast 800 ton förbrukats som motorbränsle medan 4 500 ton gått till förtäring, livsmedelsindustri etc., 13 500 ton till kemisk-teknisk industri, rödspritsbränsle etc. samt ca 50 000 ton till den organisk-kemiska industrin. Utvecklingen bestyrker vad som tidigare framhållits, nämligen att avsättningen till motorbränsle förlorat sin betydelse för sulfitspritsfabrikerna. Även om skatten bibehålles vid nuvarande lägre nivå kommer förbrukningen av motorsprit med all sannolikhet icke att öka, då behovet av högoktanigt bränsle, som kan erhållas vid spritinblandning numera tillgodoses genom s. k. premiumkvaliteter. Den organisk-kemiska industrins behov av sprit torde under överskådlig framtid vara så stort att man kan förvänta sig att produktionskapaciteten hos sulfitspritindustrien bibehålles på nuvarande nivå.

Enligt *Vin- & spritcentralens* mening har den svenska kemiska industrien i stort utvecklats så att behovet av sprit för tekniskt ändamål kan beräknas kvarstå under överskådlig tid. Detta innebär att avsevärda kvantiteter sprit även i fortsättningen kommer att importeras. Under sådana förhållanden finner spritcentralen det icke sannolikt, att någon svårighet skall föreligga att avsätta den inhemska sulfitspriten, så mycket hellre som denna icke längre är föremål för någon reglerad prisbildning utan helt följer världsmarknadspriset. På grund härav synes det bolaget antagligt, att någon överskottssprit för avsättning som motorsprit icke torde finnas inom överskådlig framtid. Skulle emellertid förhållandena ändras, kan frågan om motorsprits beskattning, anför spritcentralen, ånyo upptagas till prövning.

*Aktiebolaget Svensk sprit* anför, att de kemiska industrier, som bedrivs av Mo och Domsjö aktiebolag och som är Svensk sprits huvudsakliga sprit-avnämare på detta område, under tiden sedan Svensk sprit senast yttrade sig i ämnet — augusti 1958 — ytterligare utvecklats och visat sig väl ha kunnat bibehålla sin starka ställning på exportmarknaden. Detta synes tyda på, heter det vidare, att avsättningsmöjligheterna till den kemiska industrien icke torde komma att försämras under överskådlig framtid. I denna upp-

fattning stärkes Svensk sprit av det förhållandet, att Mo och Domsjö beslutat att redan under innevarande år — 1960 — påbörja en ytterligare avsevärd utbyggnad av sina kemiska industriers produktionskapacitet. Svensk sprit räknar i rådande läge icke med att behöva anlita motorbränslemarknaden för att få avsättning för sin spritproduktion och från denna synpunkt synes, anför Svensk sprit, storleken av skattesatsen för motorsprit endast vara av akademiskt intresse. Skulle emellertid i framtiden av någon anledning en krissituation uppstå i fråga om avsättningsförhållandena för cellulosaspriten och en sänkning av då gällande skattesats på motorsprit anses kunna bidra till lättande av en sådan krissituation, hoppas bolaget kunna påräkna statsmakternas välvilliga medverkan till vidtagande av lämpliga stödåtgärder.

*Svenska cellulosaföreningen* och *Svenska petroleum institutet* anser att frågan om en höjning av skattesatsen på motorsprit saknar praktisk betydelse, enär cellulosaspriten numera icke användes som motorsprit. Cellulosaföreningen förutsätter att, om väsentligt ändrade avsättningsförhållanden för cellulosaspriten skulle inträda, frågan om skatten på motorsprit kan tagas under förnyat övervägande.

*Sveriges kemiska industrikontor* uttalar att tillräckliga skäl icke längre föreligger att låta skattesatsen för motorsprit vara lägre än den som gäller för bensin. Med hänsyn till den stora betydelse som upprättandet av Europeiska frihandelssammanslutningen torde ha för skogsindustrierna förefaller det tvärtom kemikontoret angeläget att man beskattar motorsprit på samma sätt som bensin för att undvika att andra länder skulle kunna få den uppfattningen att den svenska sulfitcellulosaindustrien, som tidigare tillverkat motorsprit i stor skala, i viss mån subventioneras av staten.

*Sveriges industriförbund* åberopar vad cellulosaföreningen och kemikontoret anfört.

### Departementschefen

Såväl den särskilda skatten på bensin och motorsprit som energiskatten på dessa bränslen beräknas enligt gällande bestämmelser efter varans volym vid en temperatur av + 20 grader. Medeltemperaturen på bensin är emellertid hos oss betydligt lägre, + 7 å 8 grader. Detta gör att en större volym än den verkliga lägges till grund för bestämmande av skatten. Genom att skatten för importerad bensin uttages redan vid införseln blir vidare även det svinn, som förekommer före bensinens leverans till köpare, beskattat.

Kontrollstyrelsen har föreslagit att skatten i fortsättningen — såsom fallet är med energiskatten på olja — skall beräknas på fakturerad volym. Enligt av petroleumbranschen gjorda beräkningar skulle därigenom i fråga om bensin den skattepliktiga volymen minska med i det allra närmaste två procent. Kontrollstyrelsen förordar att den särskilda skatten på bensin till följd därav höjes med ett öre per liter.

Vid remissbehandlingen har över lag godtagits att skatten beräknas efter fakturerad volym. Även enligt min mening bör skatten beräknas på grundval av en sålunda bestämd volym, vilket medför önskvärda förenklingar vid skattens bestämmande. Härigenom vinnes också den fördelen att beräkningsgrunden blir densamma vid beskattningen av de båda inom petroleumbranschen saluförda huvudprodukterna, bensin och eldningsolja.

I enlighet med det anförda bör föreskrivas att skatten skall beräknas efter fakturerad volym. Jag finner däremot inte anledning att, såsom generaltullstyrelsen föreslagit, införa en särskild bestämmelse av innebörd att skatten för importerad bensin skall beräknas efter den volym som utträdes vid införseln. Det synes nämligen tillfyllest att — utöver huvudregeln — upptaga föreskrift att, om skatten icke kan beräknas efter fakturerad volym eller fakturering sker annorledes än efter vedertagna grunder, beskattningsmyndigheten äger fastställa grunder för den skattepliktiga volymens beräkning.

Med hänsyn till volymlämningsens betydelse i fråga om bensinskatten föreslår jag att bestämmelserna i ämnet upptages i själva bensinskatteförordningen och inte som nu i tillämpningsföreskrifterna. I konsekvens härmed bör motsvarande bestämmelser rörande oljorna överflyttas från energiskattekungörelsen till energiskatteförordningen.

Den av kontrollstyrelsen föreslagna justeringen av skattesatsen på bensin har endast föranlett erinringar från ett par håll. Petroleuminstitutet har uttalat att den omständigheten, att en felaktighet rättas och skatten kommer att beräknas på den verkliga volymen, inte bör föranleda en höjning av skattesatsen. Åtskilliga remissinstanser, som ej har någon erinran mot den föreslagna justeringen av skattesatsen, har understrukit att den ej bör få försäkra någon höjning av bensinpriset, eftersom justeringen endast är en följd av det ändrade systemet för fastställande av skattepliktig kvantitet.

Med anledning av vad petroleuminstitutet anför vill jag framhålla, att det i förevarande sammanhang rör sig om en teknisk omläggning, som ej är avsedd att åstadkomma vare sig lättnader eller skärpningar i beskattningen. Institutet har inte bestritt att den föreslagna justeringen av skattesatsen är rätt uträknad. Det är för övrigt branschens egna siffror som ligger till grund för uträkningen. Institutet påyrkar i verkligheten en lättnad i beskattningen, som skulle föranleda ett skattebortfall av drygt 25 miljoner kronor. En sådan åtgärd kan enligt min mening icke komma i fråga. Jag biträder sålunda kontrollstyrelsens förslag att skattesatsen för den särskilda skatten på bensin bestämmas till 33 öre per liter. Såsom vid remissbehandlingen framhållits ger justeringen av skattesatsen inte oljeföretagen anledning att höja priset på bensin.

Den enligt 1929 års förordning utgående särskilda skatten är för inhemsk skifferbensin sedan den 1 juli 1954 nedsatt till allenast 7 öre per liter. En-

ligt beslut av 1959 års riksdag skall denna nedsättning gälla intill utgången av juni 1964. Enligt min mening föreligger inte någon anledning att i förevarande sammanhang, såsom kontrollstyrelsen föreslagit, borttaga tidsbegränsningen för den ifrågavarande skattenedsättningen. Det är nämligen för tidigt att nu taga ställning till spörsmålet, huruvida skifferoljeaktiebolagets verksamhet även efter utgången av juni 1964 bör stödjas genom att skatten för av bolaget tillverkad bensin utgår med lägre belopp än för annan bensin. Jag förordar således att nedsättningen av skatten för den inhemska skifferbensinen bibehålles i enlighet med vad som nu gäller.

På senaste tid har för framställning av stadsgas börjat användas även s. k. lättbensin. Enligt gällande ordning erhålles restitution av såväl den särskilda skatten som energiskatten för bensin som använts för sådant ändamål. För olja som användes för framställning av stadsgas åtnjutes däremot enligt energiskatteförordningen inte någon skattebefrielse. Energiskatten utgör för de tyngre oljorna 16 och för de lättare 25 kronor per kubikmeter.

Enligt kontrollstyrelsens förslag skulle bensin, som användes för framställning av stadsgas, beskattas med 9 öre per liter, d. v. s. 90 kronor per kubikmeter.

Svenska gasverksföreningen, petroleuminstitutet och industriförbundet har förordat att en enhetlig skattesats fastställles för all olja och bensin, som användes för framställning av stadsgas, och att denna bestämes till den för de tyngre oljorna nu gällande, 16 kronor per kubikmeter. Därvid framhålles vikten av att förbrukningen av petroleumprodukter för det ifrågavarande ändamålet ej snedbelastas utan en skälig balans i efterfrågan erhålles. Vidare uttalas att användningen av en lämplig teknisk metod ej bör hindras av olika skattebelastning på de för ändamålet användbara produkterna.

Såsom jag tidigare berört är det i förevarande sammanhang fråga om en teknisk omläggning, som i princip inte bör föranleda några sakliga ändringar i beskattningen. Med hänsyn härtill kunde måhända förefalla naturligt att — i överensstämmelse med vad som hittills gällt — skattebefrielse får åtnjutas för bensin, som användes för framställning av stadsgas. Jag delar emellertid den i remissyttrandena uttalade uppfattningen, att skattebelastningen på de olika petroleumprodukter, som kan komma i fråga för framställning av stadsgas, bör vara sådan att förbrukningen ej snedbelastas utan normal balans i efterfrågan erhålles. Användningen av den för gasframställningen lämpligaste metoden bör ej heller, såsom vid remissbehandlingen framhållits, få motverkas av olika skattebelastning på för ändamålet användbara produkter. Vid bestämmandet av den skattesats för lättbensin som bör ske med ledning av dessa principer bör ytterligare beaktas å ena sidan den år 1957 beslutade differentieringen i beskattningen av lättare och tyngre oljor — därvid en anknytning till skattesatsen för de lättare oljorna kunde synas naturlig — och å andra sidan det förhållandet att lättbensin har lägre specifik vikt och även ett lägre värmevärde per volymenhet än eldningsolja. På grundval av dessa överväganden har jag i fråga om lätt-

bensin, som användes för framställning av stadsgas, ansett mig böra biträda organisationernas förslag om en skattesats av 16 kronor per kubikmeter. Därjämte bör energiskatteförordningens regler helt gälla för denna beskattning.

Enligt de regler jag i det följande ämnar föreslå för rätt till avdrag vid deklaration enligt den förordade nya bensinskatteförordningen blir bensin, som användes för framställning av stadsgas, befriad från den enligt nämnda förordning utgående skatten.

Skatten på motorsprit enligt 1929 års förordning är numera 19 öre per liter eller 13 öre lägre än motsvarande skatt på bensin.

Alltsedan frågan om skatt på bensin och motorsprit år 1924 för första gången behandlades av riksdagen har statsmakterna intagit den principiella ståndpunkten att motorspriten bör vara underkastad samma beskattning som bensinen. Motorspriten har det oaktat i skattehänseende under årens lopp av olika skäl fått intaga en gynnad ställning. Från början lades huvudvikten vid att motorspriten skulle få tillfälle att utveckla sig till ett med bensinen konkurrenskraftigt inhemskt motorbränsle, medan i samband med 1934 års reglering av avsättningsförhållandena för inhemsk sprit framhölls, att då beslutad skyldighet att blanda upp bensin med motorsprit innebar en belastning för motortrafiken och att denna börda skulle ökas om skatt uttogs på motorspriten. Under och efter andra världskriget var beredskapssynpunkter avgörande och vidare framhölls såsom ett konsumentintresse att, så länge högoktanig bensin ej fanns i marknaden, ha tillgång till den högoktaniga lättbentylen. Då frågan om beskattningen av motorspriten år 1955 senast behandlades av statsmakterna anfördes i propositionen, att man borde eftersträva att uppnå att skatten för motorsprit blir densamma som för bensin. Bevillningsutskottet uttalade i sitt av riksdagen sedermera godkända betänkande att skatten på motorsprit, så snart lämpligen kan ske, bör jämföras med skatten på bensin.

I januari 1960 har frågan om en höjning av skattesatsen för motorsprit till samma nivå som den för bensin gällande varit föremål för remissbehandling. Därvid har enhälligt tillstyrkts att en sådan höjning nu genomföres.

Då någon anledning icke längre synes föreligga att beträffande den särskilda skatten ha annan skattesats för motorsprit än för bensin, förordar jag att — till fullföljande av riksdagens nyss berörda ställningstagande — skatten i fråga på motorsprit i samband med den nu föreslagna omläggningsbeslutningen bestämmas till 33 öre per liter. Även för övriga enligt den föreslagna nya bensinskatteförordningen skattepliktiga alkoholhaltiga bränslen förordar jag samma skattesats.



## V. Restitution — avdrag

### Gällande ordning

Under vissa förutsättningar kan återbäring ske av erlagd skatt på bensin och motorsprit. Rätten härtill regleras i 5 och 6 §§ b e n s i n s k a t t e f ö r o r d n i n g e n. Dessa bestämmelser är, såsom förut nämnts, genom hänvisning i 4 § energiskatteförordningen tillämpliga även på energiskatten på bensin och motorsprit.

I den omfattning och på de villkor Kungl. Maj:t bestämmer må restitution av skatt åtnjutas i följande fall, nämligen

för bensin eller motorsprit, som utföres till utrikes ort eller svensk frihamn;

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

för bensin och motorsprit, som med eller utan tillsats av annat ämne användes antingen vid tillverkning av motorer för avprovning av motorer å provbädd eller å annan dylik anordning utan att därvid transportmedel framföres, eller ock för varmkörning eller provkörning av luftfartygs motorer; samt

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

I fråga om utförd bensin eller motorsprit må restitution icke åtnjutas med mindre utförelsen omfattar minst 500 liter på en gång.

Där beträffande förbrukning av bensin eller motorsprit inom viss näringsgren ur kontrollsynpunkt eller eljest på grund av särskilda omständigheter hinder möter mot restitution, äger Kungl. Maj:t föreskriva, att i stället återbäring skall ske sålunda, att visst med hänsyn till beräknad förbrukning bestämt belopp skall efter förordnande av Kungl. Maj:t eller myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer, användas för näringsgrenens främjande.

I kungörelsen den 26 juni 1948 (nr 370) med tillämpningsföreskrifter till bensinskatteförordningen har Kungl. Maj:t meddelat närmare bestämmelser angående återbäring av skatt, som utgått enligt förordningen.

Såvitt angår bensin och motorsprit som förbrukats för de nyss angivna ändamålen — dock icke för framdrivande av motorbåt vid yrkesmässigt fiske eller av jordfräsar som nyttjas inom trädgårdsnäringen — föreligger i regel rätt till restitution med skattens hela belopp. Emellertid föreskrives därjämte att sådan restitution ej må åtnjutas för mindre myckenhet än 500 liter för varje kvartal. När det gäller start av icke motordrivet flygplan genom bogsering med bil får vidare restitution ej medges för större sam-

manlagd myckenhet än som svarar mot en liter för varje start. Fråga om restitution prövas av generaltullstyrelsen.

Beträffande återbäring av skatt å bensin och motorsprit, som på sätt nyss nämnts kommit till användning vid fiske eller inom trädgårdsnäringen, gäller vad Kungl. Maj:t och riksdagen därom för varje budgetår beslutar. I enlighet härmed har i riksstaten anvisats vissa belopp som gottgörelse till fiskerinäringen och trädgårdsnäringen för av dessa näringsgrenars utövare erlagd bensinskatt.

Riksdagen har vidare bemyndigat Kungl. Maj:t att förordna om restitution av skatt för bensin som i jordbruk användes för drift av traktorer, självgående skördetröskor och hjälpmotorer till skördetröskor. Särskilda författningsbestämmelser om dessa former av restitution finns ej. Restitutionsbeloppen fastställas schablonmässigt.

Slutligen skall här erinras om den likaledes schablonmässiga bensinskatte-restitution som åtnjutes av invalider enligt förordningen den 25 november 1960 (nr 603) om bidrag till vanföra ägare av motorfordon.

Rätten till restitution av skatt på bensin och motorsprit motsvaras när det gäller energiskatt på andra bränslen av rätt till avdrag vid deklaration. Enligt stadgande i 24 § energiskatteförordningen får den skattskyldige i deklarationen göra avdrag för bränslen som

i beskattat skick förvärvats för återförsäljning eller förbrukning i egen rörelse,

återtagits i samband med återgång av köp,

förbrukats av eller försållts till kommunikationsföretag för bandrift eller därmed likartat ändamål,

förbrukats eller försållts för förbrukning i fartyg eller luftfartyg, samt

av den skattskyldige eller för hans räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn.

Efter särskild prövning av kontrollstyrelsen kan avdrag vidare få göras för

bränsle, som skattskyldig förbrukat eller försållt för förbrukning för annat ändamål än energialstring,

bränsle, som skattskyldig förbrukat för framställning av skattepliktigt bränsle,

bränsle, som skattskyldig återtagit annorledes än i samband med återgång av köp, samt

bränsle, vars försäljning förorsakat den skattskyldige förlust på grund av bristande betalning från köparen.

Beskattningsmyndigheten — generaltullstyrelsen för bränsle, som beskattas vid importen, och kontrollstyrelsen i andra fall — äger vidare enligt 10 § medgiva skälig nedsättning av skatten för bränsle, som användes vid industriell tillverkning under förutsättning att kostnaden för bränslet utgör mera betydande del av tillverkningskostnaden.

### Kontrollstyrelsens framställning

I kontrollstyrelsens framställning uttalas att genom en omläggning av beskattningssystemet enligt styrelsens förslag det nu tillämpade restitutionsförfarandet skulle kunna helt avvecklas. De förbrukare som registreras såsom skattskyldiga förbrukare skulle i stället äga göra avdrag i sina deklamationer, och de oregistrerade förbrukarna skulle mot försäkran till leverantören medgivas inköpa bensin utan skattepåföring. Några minimikvantiteter för rätt till avdrag föreslås ej.

Styrelsen fortsätter.

Härtill kommer att det nuvarande omständliga restitutionsförfarandet saknar reell betydelse i sådana fall då statlig myndighet är restitutionsberättigad. Såsom exempel kan härvid nämnas flygförvaltningen. Skatten för inhemskt flygbränsle har flygförvaltningen att erlægga till den svenske producenten, vilken i sin tur inom en månad efter kvartalets utgång inlevererar skatten till kontrollstyrelsen. Beloppet restitueras senare av generaltullstyrelsen, sedan flygförvaltningen hos sistnämnda myndighet hemställt om restitution och därvid förklarat, att bensinen använts för restitutionsberättigande ändamål. För att i någon mån förenkla förfarandet har kontrollstyrelsen träffat överenskommelse med flygförvaltningen om att skatten överföres kalenderkvartalsvis inom en månad efter kvartalets utgång direkt till kontrollstyrelsen genom omföring över titeln »Likvider med särskilda ämbetsverk och myndigheter».

I kontrollstyrelsens förslag till förordning om ändring i energiskatteförordningen har i 24 § intagits bestämmelser om avdrag i deklamation för bränslen, som kommit till sådan användning att skatt icke skall utgå. Paragrafen innehåller två mom. I 1 mom. regleras den i princip ovillkorliga avdragsrätten och i 2 mom. anges de fall, där avdrag må göras efter särskild prövning av kontrollstyrelsen.

De nuvarande bestämmelserna om individuell restitution av bensinskatt har inarbetats i 24 § 1 mom. Bestämmelse om kollektiv restitution har intagits i 3 § författningsförslaget.

I anslutning till de föreslagna bestämmelserna anför kontrollstyrelsen.

Den nya energiskatten på bensin och motorsprit kommer att innehålla två komponenter, en del som går till vägarna (nuvarande bensinskatten) och en som går till den allmänna budgeten (nuvarande energiskatten). Med hänsyn härtill bör vid utformningen av avdragsbestämmelserna tillses, att bensinskatteandelen kan avdragas i samtliga fall, där restitution nu medgives, men att energiskatteandelen avdrages endast i de fall då avdrag skulle ha medgivits enligt energiskatteförordningen vid motsvarande användning. I enlighet härmed har föreslagits ett stadgande av innebörd, att restitution av energiskatteandelen icke må åtnjutas för bensin eller motorsprit, som användes för bandrift av annat företag än kommunikationsföretag eller som användes vid tillverkning av motorer eller för annan energialstring än motordrift.

### Remissyttrandena

Såsom framgår redan av den tidigare lämnade redogörelsen, understrykes i åtskilliga yttranden de fördelar som — framför allt med hänsyn till

önskemålen om förenkling av förfarandet och om möjlighet till skattefri lagring av bensin — är förenade med ett avdragsssystem i jämförelse med ett restitutionssystem.

Den föreslagna avdragsrätten har förhållandevis utförligt behandlats av generaltullstyrelsen, som i vissa hänseenden anför avvikande mening rörande utformningen av rätten i fråga.

Spörsmålet angående omfattningen av rätten till avdrag har i övrigt berörts av ett tiotal remissinstanser, som över lag understryker att avdragsrätten inte bör utformas på sådant sätt att den medför ändring i för konsumenterna ogynnsam riktning. Chefen för försvarsstaben framför i detta hänseende särskilda erinringar.

*Generaltullstyrelsen* upptager i sitt yttrande till en början vissa frågor rörande den föreslagna avdragsrättens allmänna omfattning.

Styrelsen erinrar till en början om att enligt gällande bestämmelser individuell restitution för bensin eller motorsprit, som förbrukats för restitutionsberättigande ändamål, icke må åtnjutas för mindre myckenhet än 500 liter per kvartal. Det direkta syftemålet med denna föreskrift torde, anför styrelsen, ha varit att begränsa restitutionsrätten till fall, där förbrukning normalt sker i större omfattning. Enligt styrelsens mening blir en motsvarande föreskrift av behovet påkallad även efter en omläggning av bensinbeskattningen i enlighet med kontrollstyrelsens förslag.

Styrelsen anför vidare att förslagets regler om avdrag synes kunna medföra komplikationer, då fråga är om avdrag i följd av försäljning till oregristtrade förbrukare, som använder sig av bensin eller motorsprit för såväl skattepliktigt som icke skattepliktigt ändamål.

Slutligen har, fortsätter generaltullstyrelsen, i förslaget icke inrymts möjlighet för förbrukare, som använder sig av bensin eller motorsprit för icke skattepliktigt ändamål men vilkas förbrukning ej är av den omfattningen att registrering kunnat medges, att i fall då de själva önskar ombesörja sin import komma i åtnjutande av skatteåterbäring.

Generaltullstyrelsen berör i sitt yttrande även avdragsrättens utformning i vissa speciella fall.

Styrelsen erinrar sålunda om att enligt gällande ordning restitution må åtnjutas av skatt för bensin eller motorsprit, som utföres till utrikes ort eller svensk frihamn, samt framhåller att enligt 24 § 1 mom. h) förslaget motsvarande avdragsrätt inskränkts att avse endast den, som är registrerad hos kontrollstyrelsen. Enligt generaltullstyrelsens åsikt bör förslagets föreskrifter i denna del kompletteras så, att möjlighet beredes annan än registrerad importör att med anspråk på skatteåterbäring utföra bensin eller motorsprit till utrikes ort eller svensk frihamn. I fråga om utförd bensin eller motorsprit anmärker styrelsen även att förslaget icke innehåller någon bestämmelse om minimikvantitet, oaktat restitution nu icke får åtnjutas med mindre utförseln omfattar en myckenhet av minst 500 liter på en gång.

Generaltullstyrelsen upplyser vidare att enligt stadgandet om rätt till restitution av skatt för bensin och motorsprit, som användes för varmkörning eller provkörning av luftfartygs motorer, restitution medgivits även för bensin, som åtgått vid provkörning å provbädd eller dylikt av luftfartygs nedmonterade motorer. Enligt styrelsens åsikt kan det ifrågasättas, huruvida den föreslagna ordalydelsen av stadgandet i 24 § 1 mom. c) energiskatteförordningen skulle medge avdragsrätt för dylik förbrukning.

Slutligen påtalar generaltullstyrelsen att i förslaget inte influerats någon bestämmelse om inskränkning i avdragsrätten motsvarande vad som nu gäller i fråga om restitution av skatt på bensin och motorsprit, som använts för start av icke motordrivet flygplan genom bogsering med bil.

*Chefen för försvarsstaben* önskar en utvidgning av den föreslagna avdragsrätten att avse jämväl bensin som förbrukas i marinens stridsfartyg och anför.

Krigsmaktens flygplan, helikoptrar och stridsfartyg tjäna ytterst samma syfte. De deltar ofta i samma övningsverksamhet. Det synes därför föga motiverat att icke medge avdrag även för stridsfartygens bensinförbrukning. De svårigheter, att i serviceledet på oljemarknaden göra åtskillnad på dem, som i verkligheten använder inköpt bensin till fordonsdrift och dem, som använder bensin för fartygs(båt-)drift föreligger icke för marinens del. Genom månatlig drivmedelsrapportering och förbrukningskontroll erhåller marinförvaltningen fullständigt underlag i detta hänseende. Tillfället vore därför gynnsamt att i samband med föreslagen omläggning av bensinbeskattningen göra även stridsfartygens bensinförbrukning avdragsberättigad.

I detta sammanhang återoppar försvarsstabschefen även en skrivelse den 8 november 1956 till Kungl. Maj:t från marinförvaltningen, vari förvaltningens hemställde om sådan ändring i bensinskatteförordningen att restitution finge åtnjutas av skatt för flygbensin, som förbrukas i marinens motortorpedbåtar.

Marinförvaltningen anförde.

Marinen äger numera motortorpedbåtar, vilka antingen framdrives med motorbrännolja eller flygbensin. Skulle föreslagen helikopterorganisation komma till stånd, tillkomma ytterligare förbrukare av flygbensin.

Gällande bestämmelser för beskattning av ifrågavarande bränslen innebära, att bränslet för framdrivande av motorbrännoljedrivna motortorpedbåtar liksom helikoptrar icke beskattas, medan skatt erlägges för bränsle förbrukat av flygbensindrivna båtar.

För närvarande förbrukar omförmälda fartyg ca 1 000 m<sup>3</sup> flygbensin årligen och denna kvantitet torde öka därest helikoptrar inordnas i den marina organisationen. Nu gällande regler för beskattning av flygbensin komma att medföra, att de marina myndigheterna måste noggrant hålla isär vad som förbrukas av motortorpedbåtar resp. helikoptrar.

Enligt marinförvaltningens uppfattning var det logiskt och ändamålsenligt att tillämpa i princip likartade regler för beskattning av motorbrännolja och flygbensin, som förbrukats i fartyg. Ett bifall till framställningen syntes ej kunna föranleda motsvarande önskemål från andra, när ifråga-

varande bränsle, såvitt ämbetsverket hade sig bekant, icke användes för drift av civila båtar.<sup>1</sup>

I remissyttrandet vänder försvarsstabschefen sig vidare mot kontrollstyrelsens förslag att för bensin, som vid tillverkning av motorer användes för avprovning av motorer i provbädd, avdrag ej skall få ske såvitt avser energiskattedelen av den sammanslagna skatten. Därvid påpekar försvarsstabschefen att i angivna fall enligt nu gällande regler restitution erhålles jämväl för energiskatten. Vidare uttalas att, därest avdragsrätt ej medges, för flygmotorindustrin uppkommer en merkostnad, som i sin tur medför en fördyring av krigsmaktens motoranskaffning ej blott med energiskatten utan även med allmänna pålägg och vinstpålägg.

Försvarsstabschefen är liksom generaltullstyrelsen kritisk mot avdragsrättens utformning i fråga om bensin, som användes för varmkörning eller provkörning av luftfartygs motorer, och anför.

Enligt 24 § i författningsförslaget kan skatteavdrag ej heller göras för bensin förbrukad i flygmotor vid översyn, om motorn därvid uttagits ur flygplanet. Det torde dock ej vara befogat med hänsyn till ändamålet och i praktiken svår genomförbart att särskilja förbrukning i olika fall (flygning, översyn, varmkörning). Detta kan ej heller ha avsetts, då avdrag jämlikt 1 mom. e) medges för körning i provbädd i samband med tillverkning av motorer. Med hänsyn till vad som sålunda anförts bör följande tillägg göras till 24 § 1 mom. c): »eller i flygmotor vid översyn».

*Sveriges industriförbund* anför att från förbundets sida vid upprepade tillfällen hävdats, att förbrukningen av bensin för framdrivande av motortruckar och andra oregistrerade motorfordon, vilka icke utnyttjas för trafik på de allmänna vägarna utan endast användes inom fabriksområde eller motsvarande anläggning, bör grunda rätt till restitution av bensinskatt. Enligt förbundets åsikt är beskattning av denna förbrukning icke förenlig med grunderna för bensinskatteförordningen. Förbundet hemställer att skattefrihet införes för bensin, som användes för angivna ändamål.

*Statens jordbruksnämnd* och *Sveriges lantbruksförbund* utgår från att en omläggning av bensinbeskattningen enligt kontrollstyrelsens förslag icke skall medföra ändring i fråga om restitution av skatt på bensin, som användes vid drift av jordbrukstraktorer och skördetröskor.

I förevarande sammanhang torde jag jämväl få anmäla två särskilda framställningar från *Scandinavian Airlines System (SAS)* och *Sveriges varvsindustriförening* om vissa lättnader i beskattningen. SAS hemställer att få åtnjuta befrielse från eller restitution av skatt för bensin och motorsprit, som förbrukas för drift av uteslutande inom flygplatsområde använda motorfordon och aggregat, medan varvsindustriföreningens framställning avser befrielse från energiskatt för sådant bränsle — framför allt dieselmotorolja och pannbrännolja — som användes vid provkörning i verkstad av vid varven tillverkade fartygsmaskinerier.

<sup>1</sup> Framställningen föranledde icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

## Departementschefen

Enligt bensinskatteförordningen kan erlagd skatt i vissa fall restitueras. Då fråga är om bensin eller motorsprit som utförts till utrikes ort eller svensk frihamn må restitution icke åtnjutas med mindre utförseln omfattar minst 500 liter på en gång. För andra fall föreskrives att restitution ej må åtnjutas för mindre myckenhet än 500 liter per kvartal. I ett särskilt fall — start av icke motordrivet flygplan genom bogsering med bil — får restitution ej åtnjutas för större myckenhet bränsle än som svarar mot en liter för varje start. De nu återgivna bestämmelserna gäller, såsom jag tidigare nämnt, även för energiskatten på bensin och motorsprit.

Restitutionsrätten motsvaras i energiskatteförordningen av rätt till avdrag vid deklaration. Rätten gäller andra bränslen än bensin och motorsprit. Några minimikvantiteter är icke föreskrivna för åtnjutande av avdragsrätt.

Bortsett från kvantitetsbegränsningarna motsvarar rätten till restitution i flera hänseenden avdragsrätten. Vissa skiljaktigheter finns dock i de båda rättigheternas materiella innehåll.

Kontrollstyrelsens förslag härutinnan innebär i fråga om bensinskattedelens av den förordade sammanslagna skatten att avdrag skall få ske i de fall, där restitution nu är medgiven enligt bensinskatteförordningen. Där-  
emot skall, när det gäller energiskattedelens, enligt förslaget avdrag ej få ske i andra fall än då avdrag enligt energiskatteförordningen skulle ha medgivits för andra bränslen än bensin och motorsprit vid förbrukning för samma ändamål. Den av kontrollstyrelsen förordade lösningen betyder i praktiken att avdrag såvitt avser energiskattedelens — oaktat restitution nu kan medges — ej får ske för bensin och motorsprit, som användes i bandrift av annat företag än kommunikationsföretag eller vid tillverkning av motorer för avprovning av motorer, och ej heller för bensin, som användes för annan energialstring än motordrift.

Att restitutionsrätten utbytes mot en rätt till avdrag har vid remissbehandlingen över lag hälsats med tillfredsställelse. Åtskilliga remissinstanser har emellertid framhållit att avdragsrätten inte bör utformas på sådant sätt att den medför ändring i för konsumenterna ogynnsam riktning.

Även enligt min uppfattning innebär en övergång från det nuvarande restitutionssystemet till ett avdragssystem påtagliga fördelar, framför allt genom att avdragssystemet är avsevärt enklare att tillämpa. Jag förordar därför, att en sådan övergång sker i den utsträckning så är möjligt, d. v. s. beträffande de fall i vilka nu restitution beviljas individuellt efter en i princip exakt beräkning av de ifrågavarande kvantiteterna. Däremot kan det förordade systemet med individuella avdrag för verklig förbrukning inte användas i stället för nu utgående schablonmässigt bestämda restitutioner till invalider samt för jordbrukets traktorer och skördetröskor, och ett sådant system kan inte heller ersätta de kollektiva restitutionerna till fiskeri-

näringsen och trädgårdsnäringsen. I fråga om samtliga dessa fall är man hänvisad till att låta restitution utgå i hittillsvarande former.

Vad härefter beträffar frågan angående omfattningen av rätten till avdrag vill jag framhålla följande. Såsom jag haft anledning påpeka redan tidigare är det nu i huvudsak endast fråga om en teknisk översyn av bensinbeskattningen. Den föreliggande utredningen har också företrädesvis skatteteknisk karaktär. Under sådana förhållanden saknas förutsättningar för att nu ompröva de materiellt betydelsefulla bestämmelserna om skattebefrielse vid användning av bensin för särskilda ändamål m. m. Av denna ståndpunkt följer, att jag icke är beredd att upptaga de olika förslag om ändringar i området för skattebefrielsen som framförts. Detta gäller såväl den av kontrollstyrelsen föreslagna inskränkningen av gällande skattefrihet i fråga om energiskatt på bensin som de önskemål om utvidgad skattefrihet för bensin och oljor som, enligt vad förut redovisats, uttalats av vissa myndigheter, organisationer och företag.

I enlighet med det anförda förordar jag att avdrag vid deklaration — här bortses från vissa med den tekniska omläggningen direkt sammanhängande regler av sedvanligt innehåll — får ske för bensin och motorsprit som förbrukas för ändamål, som nu grundar rätt till restitution individuellt på grundval av verklig förbrukning, eller som utföres till utrikes ort eller svensk frihamn, i vilket fall restitution nu även är medgiven. Endast dessa fall av skattebefrielse bör enligt min mening omnämnas i den nya bensin-skatteförordningen. De schablonmässiga och de kollektiva restitutionerna avses — som nyss nämnts — skola utgå i hittillsvarande former, vilket förutsätter att beslut i vanlig ordning meddelas av riksdagen. Det finns under sådana förhållanden inte anledning att — såsom skett i 1929 års förordning — särskilt omnämna vissa sådana fall i den nya efter modernare principer utarbetade bensin-skatteförordningen.

Såsom framgår av den tidigare redogörelsen innebär kontrollstyrelsens förslag att några minimikvantiteter ej skall fordras för rätt till avdrag. Detta medför i förhållande till gällande ordning en viss förmån för konsumenterna.

Generaltullstyrelsen har i sitt yttrande däremot uttalat sig för ett bibehållande av kvantitetsbegränsningar vid införande av avdragssystemet. Till denna uppfattning kan jag icke ansluta mig. Sådana begränsningar låter sig ej väl förena med ett avdragssystem. De skulle i vart fall förtaga enkelheten i systemet och torde för övrigt från fiskalisk synpunkt sakna praktisk betydelse. Jag förordar sålunda kontrollstyrelsens förslag att några minimikvantiteter ej skall fordras för åtnjutande av skattebefrielse.

I kontrollstyrelsens förslag har ej inrymmts möjlighet för icke registrerad förbrukare, som använder bensin eller motorsprit för ändamål som för registrerad medför rätt till avdrag, att i fall då han själv önskar ombesörja sin import komma i åtnjutande av skatteåterbäring. Detta förhållande har påtalats av generaltullstyrelsen.



Det ifrågavarande spørsmålet torde inte vara av större praktisk betydelse. Det förefaller föga troligt att det i normala fall skulle vara fördelaktigare för en icke registrerad förbrukare att i utlandet inköpa bensin och frakta den hit än att köpa bensinen från oljeföretag inom landet. Emellertid ämnar jag i det följande förorda att villkoren för registrering uppmjukas i förhållande till kontrollstyrelsens förslag, och därmed torde risken att någon avskäres från en förmån, som han rätteligen bör ha, vara mycket obetydlig. Skulle, det oaktat, så i något fall ske har, efter ett genomförande av omläggningen, Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t förordnar möjlighet att medge befrielse från eller återbetalning av skatt. Jag finner sålunda icke av behovet påkallat, att i den förordade nya bensinskatteförordningen införa något stadgande om rätt till restitution i nu ifrågavarande fall. Sådant stadgande finns för övrigt ej heller i energiskatteförordningen.

Enligt kontrollstyrelsens förslag saknas möjlighet för den som inte är registrerad att erhålla befrielse från skatt för bensin och motorsprit, som utföres till utrikes ort eller svensk frihamn. Generaltullstyrelsen har uttalat sig för att förslagets föreskrifter i denna del kompletteras så, att rätt till skatteåterbäring i angivna fall beredes annan importör än sådan som är registrerad.

Sedan generaltullstyrelsen avgav sitt remissyttrande har — den 13 maj 1960 — utfärdats en förordning om frihet från införselavgift i vissa fall (SFS nr 396). I denna förordning stadgas, att restitution av skatt eller annan avgift som erlagts till tullverket på grund av införsel till riket — i den mån återbäring av det erlagda beloppet icke kan medges i annan ordning — vid utförsel må åtnjutas i den utsträckning restitution av tull beviljas för varan. Detsamma gäller i fråga om tullfri vara, såsom bensin, därest restitution av tull skulle ha beviljats om varan var tullbelagd. De fall där restitution av tull — framför allt allmän industrirestitution, handelsrestitution och särskild restitution — sålunda må åtnjutas, torde, oaktat vissa villkor är föreskrivna för rätten till sådan restitution, i allt väsentligt sammanfalla med de fall, där fråga om återbäring av skatt för icke registrerad importör kan bli aktuell. Med hänsyn härtill och med beaktande av vad nyss anförts angående möjligheterna till registrering m. m., finner jag inte tillräcklig anledning föreligga att föreslå ett särskilt stadgande om rätt till restitution i förevarande fall.

## VI. Övriga frågor

### Registrering

Enligt energiskatteförordningen är, såsom tidigare nämnts, den som inom riket producerar skattepliktigt flytande bränsle skyldig att vara registrerad hos kontrollstyrelsen medan den som i större omfattning återförsäljer eller i egen rörelse förbrukar skattepliktigt bränsle eller håller sådant

bränsle i lager efter ansökan må registreras. Bestämmelserna gäller ej beträffande bensin och motorsprit.

*Kontrollstyrelsen* föreslår att de nu återgivna bestämmelserna om registrering skall gälla även i fråga om bensin och motorsprit. Styrelsen förordar härjämte att i tillämpningsföreskrifterna — såsom skett för andra bränslen än bensin och motorsprit — intages bestämmelse om i vilka fall registrering ej må vägras. Enligt styrelsens mening bör den som antingen normalt håller i lager minst 15 000 kubikmeter eller har en årlig omsättning av minst 50 000 kubikmeter bensin och motorsprit ej få vägras registrering. De angivna lager- och omsättningskvantiteterna har så avvägts, anför styrelsen, att endast de stora oljebolagen blir registrerade. En lägre gräns kan, heter det vidare, leda till att även större bensinstationer skulle kunna registreras, vilket skulle medföra en avsevärd ökning av antalet skattskyldiga. Däremot skulle hinder inte föreligga att registrera större förbrukare, där detta är lämpligt, exempelvis militärförvaltningarna och de större flygföretagen, slutar kontrollstyrelsen.

Kontrollstyrelsen föreslår vidare att i tillämpningsföreskrifterna till energiskatteförordningen intages föreskrift om att avdrag i deklaration för bensin och motorsprit, som sålts för avdragsberättigande ändamål, skall få göras allenast därest förbrukaren på förhand erhållit kontrollstyrelsens tillstånd att inköpa bensin eller motorsprit utan skattepåföring. Kontrollstyrelsen uttalar vidare, att sådant inköp skall få ske mot försäkran från förbrukaren till leverantören, men föreslår ej någon bestämmelse därom.

Vad kontrollstyrelsen föreslagit har rönt viss kritik från Svenska petroleum institutet, Kooperativa förbundet och Sveriges industriförbund. De två förstnämnda remissinstanserna ifrågasätter om icke samtliga skattelättnadsberättigade borde registreras hos kontrollstyrelsen medan industriförbundet närmast gör sig till tolk för motsatt uppfattning.

*Petroleuminstitutet* uttalar att metoden med försäkran från oregistrerad förbrukare till leverantören för rätt till inköp utan skattepåföring visat sig innebära en betydande anhopning av blanketter hos oljeföretagen. Vederbörande företag har i praktiken blott ringa möjlighet att kontrollera riktigheten av en avgiven försäkran och även myndigheternas kontroll synes institutet vara tekniskt svår att utföra. Med hänsyn till den stora skattebelastningen på bensinbränslen kan det enligt institutets mening ifrågasättas, om det icke är riktigare att utsträcka myndigheternas kontroll i möjligaste mån till samtliga skattelättnadsberättigade, genom att dessa får registreras hos kontrollstyrelsen.

Petroleuminstitutet fortsätter.

I detta sammanhang är särskilt av intresse att reglera förhållandet till flygföretagen. Dessa driver ju stundom även annan verksamhet, som icke berättigar till frihet från bensinskatt. Institutet vill ifrågasätta, om icke gränsen borde dragas så, att kommersiella flygföretag över lag erhåller tillstånd att inköpa flygbensin skattefritt. I fråga om deras förbrukning av andra bensinbränslen borde de vara redovisningsskyldiga till kontrollsty-

relsen, som bedömer i vad mån avdragsrätt föreligger för energiskatteandelen respektive den egentliga bensinskatten.

*Kooperativa förbundet* anför som skäl för den av förbundet ifrågasatta vidgade registreringen, att bättre kontroll och mindre omfattande blankett- och redovisningsarbete för de levererande företagen synes kunna vinnas om samtliga skattelättnadsberättigade ålägges registrering.

*Industriförbundet* föreslår att möjligheterna till ett avskaffande av förhandstillstånd för oregistrerade förbrukare att inköpa obeskattade produkter närmare undersökes. Förbundet förutsätter att det nya systemet kommer att tillämpas så att praktiska olägenheter ej uppstår för förbrukarna.

#### Tid för betalning av skatt

Den som enligt energiskatteförordningen är registrerad som producent, återförsäljare eller förbrukare av bränsle har, såsom förut berörts, att senast vid utgången av kalendermånaden efter varje redovisningsperiod — i regel kalenderkvartal — till kontrollstyrelsen insända deklaration med uppgift om de bränslen, beträffande vilka skattskyldighet inträtt under redovisningsperioden. Kontrollstyrelsen äger, om särskilda skäl föreligger, föreskriva att deklaration skall insändas inom annan tid än nyss sagts. Jämlikt stadgande i förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning, till vilken energiskatteförordningen hänvisar, åligger det skattskyldig att inom den för deklarations avgivande bestämda tiden inbetala skatten. När synnerliga skäl därtill är må kontrollstyrelsen bevilja anstånd med skattens erläggande.

*Kontrollstyrelsen* anser inte anledning föreligga att i fråga om bensin och motorsprit föreskriva annan ordning för deklarations avgivande än den för andra bränslen nu gällande. Vad angår tidpunkten för skattens erläggande torde det däremot, uttalar styrelsen, bli erforderligt att införa särbestämmer i fråga om bensin och motorsprit. Styrelsen utgår från att den ifrågasatta omläggningen av beskattningen ej bör föranleda någon ändring av den tid, räknat från skattskyldighetens inträde, inom vilken skatten nu skall erläggas. Med denna utgångspunkt kan nämnda tid enligt styrelsens mening uppskattas till omkring tre månader.

Kontrollstyrelsen fortsätter.

Bensinskatten å den försäljning som t. ex. sker i januari skulle alltså lämpligen förfalla till betalning den 15 april. Vid kvartalsredovisning, varom här är fråga, borde med angivna utgångspunkt skatten för första kvartalet förfalla till betalning den 15 maj. I den mån kvartalsinbetalning av skatten skulle anses mindre lämplig med hänsyn till de stora skattebeloppen skulle kvartalsskatten kunna uppdelas i tre lika delar, vilka successivt skulle förfalla till betalning femtonde dagen i var och en av det påföljande kvartalets månader. Kredittiden skulle med en dylik anordning bli i genomsnitt densamma som den nuvarande.

Kontrollstyrelsen föreslår att energiskatteförordningen kompletteras med stadgande av innebörd, att skatt för bensin skall kunna erläggas med eller

utan uppdelning tidigast inom femton dagar och senast inom tre månader efter utgången av det kalenderkvartal deklARATIONEN avser. Styrelsen bör här äga möjlighet, heter det vidare, att så anpassa inbetalningstiden att någon rubbning ej sker i de nuvarande kreditförhållandena. För samtliga företag bör härvid gälla samma bestämmelser, slutar styrelsen.

### Skattenedsättning

I 10 § energiskatteförordningen stadgas, såsom tidigare angivits, att beskattningsmyndigheten må medgiva skälig nedsättning av energiskatt för annat bränsle än bensin och motorsprit i fall där vid industriell tillverkning bränslekostnaden utgör en mera betydande del av tillverkningskostnaden. Beskattningsmyndighet är, då skatt skall erläggas vid införsel till riket, generaltullstyrelsen och i övriga fall kontrollstyrelsen. Nedsättning medges exempelvis för bränsle som förbrukas vid framställning av cement, kalk och tegel.

*Kontrollstyrelsen* anför i sin framställning att oregistrerad förbrukare, som själv importerat bränsle eller köpt detsamma utan förmedling av registrerad importör eller återförsäljare, med stöd av nyss återgivna stadgande hos generaltullstyrelsen hemställt om skattenedsättning under åberopande av att bränslet förbrukats under sådana förhållanden att nedsättning skulle komma i fråga om kontrollstyrelsen varit beskattningsmyndighet. Kontrollstyrelsen upplyser vidare att energiskattenämnden i yttrande till generaltullstyrelsen i saken framhållit såsom olämpligt att frågor om skattenedsättning enligt energiskatteförordningen avgöres av olika myndigheter i olika fall. Kontrollstyrelsen återger nämndens yttrande, vari ytterligare anföres.

Prövningen av sådana frågor bör i princip ankomma på en enda myndighet, lämpligen kontrollstyrelsen. Det är därför enligt nämndens mening påkallat med en författningsändring, varigenom det klart fastslås, att det ankommer på kontrollstyrelsen att medgiva skattenedsättning som avses i 10 § sista stycket. Lagtekniskt kan detta ske sålunda att sista stycket i 10 § utgår, och 24 § andra mom. utökas med ett stadgande om att avdrag efter särskild prövning av kontrollstyrelsen må göras för bränslen, som förbrukas vid industriell tillverkning, där bränslekostnaden ingår till mera betydande del i tillverkningskostnaden.

En följd av en sådan författningsändring blir, att avdragsrätt tillkommer allenast förbrukare och säljare, som är registrerade hos kontrollstyrelsen enligt 6 § förordningen. Detta torde dock icke behöva medföra någon ojämnhet i beskattningen, då det får förutsättas att kontrollstyrelsen i fall, där avdrag kan ifrågakomma, icke vägrar registrering. Tvärtom erhålles likställighet med de fall, då skattebefrielse ifrågakommer på grund av att bränsle användes för annat ändamål än energialstring eller för framställning av skattepliktigt bränsle, i vilka fall skattenedsättning enligt gällande bestämmelser kan erhållas endast genom avdrag, som registrerad äger göra i deklARATIONEN till kontrollstyrelsen.

Kontrollstyrelsen finner skäl tala för att genomföra den av energiskattenämnden ifrågasatta ändringen och har utformat sitt författningsförslag i enlighet med vad nämnden förordat.

*Generaltullstyrelsen* har ej gjort erinran mot vad sålunda föreslagits.

## Departementschefen

Enligt energiskatteförordningen är inhemsk producent av olja skyldig att vara registrerad hos kontrollstyrelsen, medan återförsäljare och förbrukare efter ansökan må registreras under förutsättning att återförsäljning, förbrukning eller lagerhållning är av större omfattning. I tillämpningsföreskrifterna till energiskatteförordningen föreskrives, att den som håller viss minimikvantitet i lager eller har en årlig omsättning av viss minsta storlek ej får vägras registrering.

Kontrollstyrelsens förslag innebär att energiskatteförordningens bestämmelser om registrering skall gälla även då fråga är om bensin och motorsprit. Vidare skall enligt styrelsens förslag de i tillämpningsföreskrifterna till förordningen intagna reglerna om när registrering ej får vägras utbyggas att omfatta även återförsäljare och förbrukare av bensin och motorsprit. Kontrollstyrelsen har också föreslagit att i tillämpningsföreskrifterna skall intagas bestämmelse om att avdrag i deklaration för bensin och motorsprit, som sålts för avdragsberättigande ändamål, skall få ske endast under förutsättning att förbrukaren på förhand erhållit kontrollstyrelsens tillstånd att inköpa bensin eller motorsprit utan skattepåföring. Kontrollstyrelsen har gjort ett uttalande av innebörd att sådant inköp skall kunna ske enbart mot försäkran från förbrukaren till leverantören. Någon bestämmelse därom har dock ej föreslagits.

Vid remissbehandlingen har vissa erinringar gjorts mot kontrollstyrelsens förslag. Systemet med försäkran från oregistrerad förbrukare till leverantör har enligt petroleuminstitutet visat sig vara förenat med praktiska olägenheter och även medföra kontrollsvårigheter. Institutet har ifrågasatt om icke beskattningsmyndighetens kontroll borde utsträckas genom att samtliga skattelättnadsberättigade får registreras. Kooperativa förbundet har av samma skäl ansett obligatorisk registrering av alla skattelättnadsberättigade böra övervägas.

Det av kontrollstyrelsen föreslagna systemet med registrering ingår som ett naturligt led i omläggningen och jag förordar därför, att i den nya bensinskatteförordningen införes bestämmelser som motsvarar energiskatteförordningens föreskrifter på området. En utsträckning av registreringen därutöver till alla som förbrukar bensin eller motorsprit för ändamål, som berättigar till avdrag vid deklaration, skulle visserligen från kontrollsynpunkt sannolikt vara förenat med vissa fördelar. En så omfattande registrering är jag dock inte beredd att förorda, enär den skulle medföra avsevärda olägenheter för beskattningsmyndigheten. En viss vidgning av möjligheterna till registrering synes emellertid vara påkallad. Oaktat jag inte nu har att taga ställning till kontrollstyrelsens förslag om när registrering icke skall få vägras — regleringen av denna fråga tillhör tillämpningsföreskrifterna — vill jag uttala, att en föreskrift därom självfallet inte hindrar registrering även i andra fall. En spärr ligger dock i bestämmelsen att återförsäljning, förbrukning eller lagerhållning skall vara av större omfattning. Enligt min mening bör man lätta på denna spärr genom att tillåta registre-

ring även vid förbrukning i mindre omfattning, när särskilda skäl föreligger därtill. Ett sådant skäl kan vara att förbrukaren eljest icke — såsom jag tidigare berört — skulle komma i åtnjutande av skattelättnad, som tillkommer annan förbrukare som använder bensin eller motorsprit för samma ändamål.

I överensstämmelse med det nu anförda förordar jag, att registrering av förbrukare av bensin eller motorsprit skall kunna ske — utom enligt kontrollstyrelsens förslag — även eljest när särskilda skäl därtill föreligger. En sådan vidgning av möjligheterna till registrering synes böra genomföras även när det gäller energibeskattningen av andra bränslen än bensin och motorsprit.

Spörsmålen om förhandstillstånd för rätt till inköp utan skattepåföring och om försäkran vid sådant inköp får övervägas i samband med utfärdande av tillämpningsföreskrifter.

Jag vill slutligen i detta sammanhang anmärka, att enligt de föreslagna reglerna varje slag av tillverkning medför registreringsplikt och skattskyldighet. Då skatteplikten omfattar bensin- och spritblandningar av olika slag, följer därav att även t. ex. tillsättande av eljest skattefria ämnen till bensin blir att betrakta som tillverkning.

Enligt stadgande i förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning, till vilken hänvisas i energiskatteförordningen, åligger det skattskyldig att inbetala skatten inom den för deklarations avgivande bestämda tiden. Deklaration skall enligt energiskatteförordningen i princip avges inom en månad från redovisningsperiods utgång. Redovisningsperiod är i regel kalenderkvartal.

Kontrollstyrelsen har föreslagit att särskild bestämmelse om befogenhet för styrelsen att förordna, att skatt för bensin och motorsprit må inbetalas vid annan tidpunkt än nyss sagts, införes i energiskatteförordningen. Enligt denna bestämmelse skall styrelsen kunna medge, att skatten får betalas senast inom tre månader efter utgången av det kalenderkvartal deklarationen avser. Syftet med förslaget är att ungefär samma kredittider som enligt gällande ordning skall kunna tillämpas.

Genom förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning har för de punktskatter varå förordningen görs tillämplig fastslagits, att skatt skall inbetalas inom samma tid som är bestämd för avgivande av deklaration. Något undantag från denna bestämmelse bör icke ske. Däremot förordar jag att kontrollstyrelsen ges befogenhet att medge, att tidsfristen för deklarations avgivande får utsträckas från en till tre månader efter utgången av den redovisningsperiod deklarationen avser. Som skattebetalningen kan uppskjutas till utgången av den för deklarations avgivande bestämda tiden blir syftet med kontrollstyrelsens förslag tillgodosett genom vad jag sålunda förordat.

Genom stadgande i energiskatteförordningen har beskattningsmyndigheten tillagts befogenhet att medge skälig nedsättning av skatten för annat

bränsle än bensin och motorsprit, därest vid industriell tillverkning bränslekostnaden utgör mera betydande del av tillverkningskostnaden.

Kontrollstyrelsen har på föranledande av energiskattenämnden föreslagit, att prövningen av frågor om skattenedsättning skall tillkomma en enda myndighet och anförtros åt kontrollstyrelsen. Författningstekniskt skulle spörsmålet lösas på det sättet att det nuvarande stadgandet ersättes av stadgande, att på särskild prövning av kontrollstyrelsen skall ankomma, huruvida och i vad mån — under samma förutsättningar som nu gäller för skattenedsättning — i deklaration avdrag må göras för annat bränsle än bensin och motorsprit. Generaltullstyrelsen har ej gjort erinran mot vad sålunda förordats.

Genom den föreslagna ändringen skulle visserligen den, som själv importerar bensin eller motorsprit för sådan förbrukning som nu kan medföra skattenedsättning, om han icke är registrerad, i fortsättningen sakna möjlighet till sådan nedsättning. Därest den av mig i det föregående förordade vidgningen av registreringsmöjligheterna vinner bifall, skulle emellertid något sådant fall knappast behöva inträffa. Skulle så ändock ske, återstår möjligheten för Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t förordnar att medge befrielse från eller återbetalning av skatt. Man torde därför inte från nu angivna synpunkter behöva hysa några betänkligheter mot att godtaga kontrollstyrelsens förslag. Det må för övrigt även erinras om att tullverket icke har samma möjligheter till kontroll i nedsättningsfrågor som kontrollstyrelsen.

Jag tillstyrker sålunda att den av kontrollstyrelsen i denna del föreslagna ändringen genomföres.

Såsom framgått av vad jag tidigare anfört anser jag att förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning bör göras tillämplig på beskattningen enligt den föreslagna nya bensinskatteförordningen. I den nya förordningen upptagna bestämmelser torde — i den mån de icke behandlats i det föregående — icke kräva någon ytterligare kommentar, enär det är fråga om en reglering av samma slag som vi redan har i energiskatteförordningen. Icke heller synes innehållet i ikraftträdandebestämmelserna erfordra särskild motivering. Beträffande två i samband med övergången till det nya beskattningssystemet uppkommande spörsmål må dock anföras följande.

Enligt 7 § 1 mom. a) i den nya bensinskatteförordningen, som även blir tillämplig på energiskatten på bensin, må i deklaration avdrag göras för bensin, som förvärvats för återförsäljning eller förbrukning i egen rörelse och för vilken skattskyldighet tidigare inträtt. Denna bestämmelse avser att förhindra dubbelbeskattning i de fall där skattskyldighet inträder enligt den nya förordningen — t. ex. då registrerad importör säljer bensin — men skatt redan erlagts eller skolat erläggas vid införseln, emedan importören då ej var eller kunde vara registrerad. Samma situation kan även uppkomma då bensin sålts till icke registrerad köpare men denne är registrerad, då han i sin tur säljer varan. Avdragsrätt, varom nu är fråga, skall

självfallet föreligga, även om varan beskattats enligt de före omläggningen gällande bestämmelserna i bensinskatteförordningen respektive energiskatteförordningen.

I energiskatteförordningen föreskrives i fråga om de blandningar innehållande alkohol, som nu beskattas enligt förordningen, att energiskatt ej skall erläggas för inom riket framställd blandning i den mån sådan skatt erlagts för i blandningen ingående produkter. Vid ett genomförande av den av mig förordade omläggningen av beskattningen kommer förfarandet även beträffande energibeskattningen av de ifrågavarande blandningarna att helt regleras av den nya bensinskatteförordningen. Detta innebär bl. a. att vid deklaration föreligger rätt till avdrag för bränsle, som använts för annat tekniskt ändamål än motordrift (7 § 1 mom. f). På grund härav finns enligt min mening ej anledning att bibehålla den nuvarande i energiskatteförordningen upptagna regeln, som syftar till att undvika dubbelbeskattning av alkoholblandningar.

Jag delar av kontrollstyrelsen uttalad uppfattning att några kostnadsökningar för statsverket icke torde följa av ett genomförande av den föreslagna omläggningen. Storleken av skatteintäkterna synes ej heller i någon väsentlig mån påverkas av omläggningens genomförande bortsett från eventuella bokföringsmässiga förskjutningar, som kan föranledas av övergången till det nya systemet för beskattningsförfarandet.

## VII. Departementschefens hemställan

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå 1961 års riksdag att antaga inom finansdepartementet upprättade förslag till

- 1) *förordning om bensinskatt; samt*
- 2) *förordning angående ändring i förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt.*

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

Ur protokollet:  
*Ragnar Sohlman*



## Kontrollstyrelsens förslag

till

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

Härigenom förordnas dels att 1, 10, 24 och 28 §§ samt rubrikerna till 6—10 §§, 11—17 §§, 18—32 §§ och 34—39 §§ förordningen den 31 maj 1957 om allmän energiskatt skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, dels att 4 och 5 §§ samt rubriken till dessa skola utgå, dels att i förordningen skola införas två nya paragrafer, betecknade 3 och 26 §§, dels ock att den vid förordningen fogade förteckningen över vissa bränslen, för vilka allmän energiskatt skall erläggas, skall erhålla den ändrade lydelse, som framgår av härvid fogad bilaga.<sup>1</sup>

#### 1 §.

Allmän energiskatt skall i enlighet med bestämmelserna i denna förordning till staten erläggas för

- a) bränsle, som angives i en vid denna förordning fogad förteckning, och
- b) elektrisk kraft.

#### 3 §.

Kungl. Maj:t äger med samtycke av riksdagen för särskilda fall förordna om restitution av energiskatt å bensin och motorsprit till näringsidkare eller grupper av näringsidkare.

#### Om bränslen

(Rubrik till 6—10 §§)

#### 10 §.

Skatten utgår — — — vikt- eller volymenhet.  
Det ankommer — — — för ton.

#### Om elektrisk kraft

(Rubrik till 11—17 §§)

#### Om uppbörd och kontroll

(Rubrik till 18—32 §§)

#### 24 §.

1 mom. I deklaration, som avses i 23 § 1 mom., må avdrag göras för a) bränsle, som i beskattat skick förvärvats för återförsäljning eller förbrukning i egen rörelse,

<sup>1</sup> Förteckningen har här uteslutits.

- b) bränsle, som återtagits i samband med återgång av köp,  
 c) bensin och motorsprit, som förbrukats eller försålts för förbrukning för bandrift eller därmed likartat ändamål eller i luftfartyg eller för start av icke motordrivet flygplan,  
 d) annat bränsle än bensin och motorsprit, vilket förbrukats av eller försålts till kommunikationsföretag för bandrift eller därmed likartat ändamål eller vilket förbrukats eller försålts för förbrukning i fartyg eller i luftfartyg,  
 e) bensin och motorsprit, som förbrukats eller försålts för förbrukning vid tillverkning av motorer för avprovning av dessa å provbädd eller annan dylik anordning utan att därvid transportmedel framföres,  
 f) bensin, som förbrukats eller försålts för förbrukning för annan energialstring än som avser motordrift,  
 g) bensin, som förbrukats eller försålts för förbrukning för annat tekniskt ändamål än energialstring, samt  
 h) bränsle, som av den skattskyldige eller för hans räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn.

Avdrag av skatt för bensin eller motorsprit, som avses under e) och f) må icke göras med högre belopp än som för liter räknat svarar mot den erlagda skatten, minskad med 9 öre. Vad nu sagts skall ock gälla bensin eller motorsprit, som avses under c), vad beträffar förbrukning eller försäljning för förbrukning inom annat företag än kommunikationsföretag.

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

- a) annat bränsle än bensin och motorsprit, vilket skattskyldig förbrukat eller försålt för förbrukning för annat ändamål än energialstring,  
 b) bränsle, vilket skattskyldig förbrukat för framställning av skattepliktigt bränsle,  
 c) bränsle, som skattskyldig återtagit annorledes än i samband med återgång av köp,  
 d) bränsle, vars försäljning förorsakat den skattskyldige förlust på grund av bristande betalning från köparen,  
 e) annat bränsle än bensin och motorsprit, vilket skattskyldig förbrukat eller försålt för förbrukning vid industriell tillverkning, där bränslekostnaden ingår till mera betydande del i tillverkningskostnaden, samt  
 f) skatt för elektrisk kraft, som förbrukats vid framställning av skattepliktigt bränsle.

#### 26 §.

Kontrollstyrelsen äger förordna, att skatt för bensin helt eller delvis må betalas vid annan tidpunkt än som sägs i 26 § förordningen den 3 april 1959 (nr 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning, dock tidigast inom femton dagar och senast inom tre månader efter utgången av det kalenderkvartal, som deklarationen avser.

#### 28 §.

Beträffande bränsle — — — skatt restituerats.

#### Ansvarsbestämmelser m. m.

(Rubrik till 34—39 §§)

Denna förordning träder i kraft den

Genom förordningen upphäves förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit.

I samband med ikraftträdandet skall iakttagas följande.

1. Där produktion inom riket av bensin eller motorsprit bedrivs vid förordningens ikraftträdande, skall den i 20 § omförmälda anmälan för registrering göras senast den

2. Vid tillämpningen av 24 § skall skatt för bensin eller motorsprit, som erlagts enligt förordningen den 3 maj 1929, nr 62, anses ha erlagts enligt denna förordning.

### Innehåll

<i>Propositionens huvudsakliga innehåll</i> .....	1
<i>Förslag till förordning om bensinskatt</i> .....	3
<i>Förslag till förordning angående ändring i förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt</i> .....	6
<i>I. Inledning</i> .....	9
<i>II. Omläggning av bensin- och motorspritbeskattningen</i>	
Gällande ordning .....	11
Kontrollstyrelsens framställning .....	13
Remissyttrandena .....	15
Departementschefen .....	24
<i>III. Skattepliktiga varor</i>	
Gällande ordning och förslag .....	26
Departementschefen .....	28
<i>IV. Skattesatser</i>	
Bensin .....	28
Flytande bränslen som användes för framställning av stadsgas .....	31
Motorsprit .....	34
Departementschefen .....	37
<i>V. Restitution — avdrag</i>	
Gällande ordning .....	41
Kontrollstyrelsens framställning .....	43
Remissyttrandena .....	43
Departementschefen .....	47
<i>VI. Övriga frågor</i>	
Registrering .....	49
Tid för betalning av skatt .....	51
Skattenedsättning .....	52
Departementschefen .....	53
<i>VII. Departementschefens hemställan</i> .....	56

---

*Bihang: Kontrollstyrelsens förslag till förordning om ändring i förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt..* 57