

## Nr 898

Av herr **Hedin m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 97, med förslag till förordning om gasolskatt, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 733 i Första kammaren)

Sedan ett par år tillbaka har i Sverige bedrivits viss forsknings- och försöksverksamhet syftande till att framställa kondenserad petroleumgas, s. k. gasol, lämplig för motordrift. Gasolen har bl. a., ehuru i begränsad omfattning, kommit till användning såsom bränsle för drivande av motorfordon. Från vederbörande industri anges antalet gasoldrivna bilfordon till ca 500 och antalet gasoldrivna truckar och industrimotorer till likaledes ca 500. Någon bränsle- eller energibesättning har hittills icke drabbat gasolen. Ändring härutinnan föreslås nu i proposition nr 97.

Att även gasoldrivna motorfordon bör bidra till vägunderhållet genom en lämpligt avvägd beskattning är uppenbart. Det synes emellertid som om starka skäl talar för att inledningsvis gå fram med viss försiktighet för att inte sätta stopp för en experimentverksamhet som kan komma att visa sig i hög grad samhällsnyttig.

I det nutida samhället har luftföroreningar kommit att spela en allt större roll. En viktig faktor i detta sammanhang är de avfallsprodukter som bildas vid förbränning av bensin och andra drivmedel för motorfordon. Dessa består av ett mycket stort antal kemiska föroreningar, av vilka en del kan tänkas vara cancerogena. Ju fullständigare förbränningen är, desto färre blir avfallsprodukterna. Gasol är det kemiskt renaste av använda drivmedel och förbrännes fullständigare. De uppkomna avfallsprodukterna blir därmed färre och mindre skadeverkande.

Enligt vår mening är det angeläget att den vetenskapliga forskningen på detta område får fortsätta och kombineras med praktiska experiment i syfte att utröna de ekonomiska förutsättningarna för en allmännare användning av gasol såsom motordrivmedel. Experimenten är emellertid i sitt nuvarande stadium i hög grad kostnadskrävande. Därtill kommer att särskild apparatur måste installeras i bilarna för att möjliggöra gasoldrift. En hög skatt på gasol kan därför bli direkt prohibitiv.

Såsom ovan anförts är det hittills ett blott litet antal bilar som försetts med aggregat för gasoldrift. I huvudsak är det fråga om fordon avsedda för den s. k. nyttotrafiken, vilket torde sammanhånga med att de relativt stora en-

*Bihang till riksdagens protokoll 1964. 4 saml. Nr 898—904*

gångskostnaderna kräver en hög körfrekvens för att vara ekonomiskt lönnande. I sammanhanget har naturligtvis spelat in att någon bränsleskatt hittills ej uttagits.

Det sagda ger vid handen att frågan för närvarande ej är av sådan statsfinansiell betydelse att man fördenskull behöver hålla gasolbeskattningen på samma nivå som bensinbeskattningen. Snarare kan man förutsätta att en inledningsvis låg beskattning skulle — i varje fall på sikt — ge staten större intäkter än den i propositionen föreslagna.

Vårt förslag är att skatten beräknas med utgångspunkt från brännolja-skatten till 70 % av 31 öre till 22 öre per liter, vilket belopp tills vidare reduceras till hälften för att stimulera till fortsatt eller ökad gasoldrift. Övergång till »normal» skattesats kan sedan ske när ytterligare erfarenheter vunnits. Någon energiskatt på gasol synes för närvarande ej böra utgå.

Åberopande det anförda hemställer vi,

att riksdagen måtte

1) antaga det i proposition nr 97 framlagda förslaget till förordning om gasolskatt med den ändring att 5 § erhåller följande lydelse:

5 §.

Skatten utgår med elva öre för liter.

Skatten beräknas — — — av volymen.

2) avslå förslaget till förordning angående ändring i förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt.

Stockholm den 14 april 1964

*Sigvard Rimås*

*Erik Grebäck*

*Carl Eric Hedin*

*Stig F. Hansson*

i Önnarp