

Nr 899

Av herr Jönsson i Ingemarsgården, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 97, med förslag till förordning om gasol-skatt, m. m.

(Lika lydande med motion nr 734 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 97 framlägges förslag om beskattning av gasol som användes för drift av motorfordon. Gasolbeskattningen föreslås i tekniskt avseende uppbyggd efter mönster av nuvarande brännolja-beskattnings utom i fråga om skattesatsen. Denna föreslås anpassad efter den för bensin utgående, högre skattesatsen.

Användningen av gasol som drivmedel för motorfordon befinner sig i vårt land ännu på experimentstadiet. Fördelarna för gasolanvändningen i jämförelse med petroleumprodukterna (bensin och dieselolja) torde dock få anses klart styrkta i följande avseenden. Den gasoldrivna motorn arbetar praktiskt taget lukt-, rök- och sotfritt. Slitaget av motorn blir mindre. Gasolen ger en tystare gång, vilket i förening med de rena avgaserna innebär betydande fördelar från hälsosynpunkt. Nackdelarna med gasoldriften hänför sig framför allt till att gasolen måste förvaras under tryck och att ett gasoldrivet fordon därför måste förses med särskild utrustning. Kostnaderna för ett gasolaggregat uppgår f. n. till ca 1 800 kr.

Vid remissbehandlingen av den departementspromemoria som ligger till grund för propositionen har enighet framkommit om att gasol som användes som drivmedel för motorfordon bör beskattas. Däremot har delade meningar uttalats om skattesatsens storlek.

Såväl promemorian som propositionen stannar för ståndpunkten att skattesatsen för gasol bör anknytas till den för bensin gällande. Som skäl härför anföres främst att gasol »med all sannolikhet» har sitt huvudsakliga användningsområde begränsat till personbilar och lättare lastfordon, vilka är bensindrivna. Drivmedelsbeskattningen bör förhålla sig neutral till förbrukarens val av motorbränsle och inte vålla snedvridningar i konkurrensen mellan alternativa drivmedel. Det framgår emellertid att departementschefen varit tveksam i valet av lämplig skattesats. Han uttalar således att vissa skäl kan anses tala för att beskatta gasolen efter den lägre skattesats som gäller för brännolja. »Sålunda anses gasol som drivmedel ha vissa företräden från hälsosynpunkt, eftersom den ger renare avgaser än andra drivmedel. Vidare

kan experimentverksamhet med gasoldrift anses vara av visst värde.» (Prop. s. 29.)

Enligt min uppfattning synes i varje fall på nuvarande tekniska stadium de omständigheter som anförts för att anknyta gasolskatten till den för brännoljan gällande högre skattesatsen överväga. I fråga om beskattningens neutralitet i förhållande till konsumentens val av drivmedel har jag i princip samma uppfattning som departementschefen. På grund av de stora kostnaderna för installation av de nödvändiga bränsleaggregaten på fordonen synes gasoldriften för närvarande i främsta rummet komma i fråga för större fordon som användes i yrkesmässig eller kollektiv trafik. I dessa fall konkurrerar gasolen huvudsakligen med motorbrännoljan som drivmedel. Denna omständighet talar sålunda för en anknytning till brännoljeskatten. Härtill kommer de obestridliga fördelar ur hälsovårdssynpunkt som gasolen medför. De luftföroreningar som förorsakas av de bensin- och brännoljedrivna motorerna har sedan länge varit ett uppmärksammat problem. Det finns all anledning från samhällets sida att i varje fall icke försvåra tillkomsten av sådana tekniska lösningar som skulle leda till en avsevärd minskning av dessa luftföroreningar och därmed förenade hälsorisker. Jag vill i detta sammanhang särskilt hänvisa till ett remissyttrande som avgivits av Svenska lokaltrafikföreningen, vilken torde vara den trafikorganisation som i största utsträckning kommer i kontakt med ifrågakvarande problem. Lokaltrafikföreningen framhåller:

Det torde vara ostridigt att gasolmotorn har en mycket tyst gång och dess avgaser är osynliga och innehåller ej luktande eller slemhinneretande beståndsdelar ehuru de ej är fria från giftiga ämnen. Med hänsyn till att man i avgasfrågan har att räkna med huvudsakligen psykologiska reaktioner från allmänheten och med tanke på de alltmer ökade kraven på minskat trafikbuller kan gasoldrift av bussar i större städer bli aktuell. Utomlands förekommer sådan bussdrift i USA och även i Belgien och Holland.

Föreningen anser det vara ett samhällsintresse att gasoldrift i större skala med bussar inte hindras av hög beskattning. I Sverige skulle bussdrift med gasol av ekonomiska skäl bli helt omöjlig, om den av utredningen föreslagna skattesatsen per liter blev generell, framhåller föreningen.

Som tidigare påpekats befinner sig användningen av gasol såsom drivmedel för motorfordon ännu på experimentstadiet i vårt land. En alltför hård beskattning kan härvidlag betyda allvarliga svårigheter och förhindra en drivmedelsanvändning som från sanitära synpunkter skulle innebära en samhällsekonomisk vinst.

På här anförda skäl anser jag att beskattningen av gasol bör anknytas till den för brännolja gällande. För flertalet förbrukare, vilka inköper oljan i beskattat skick, utgår brännoljeskatten enligt gällande bestämmelser med 31 öre per liter. Energiskatten utgör för brännoljan 2,5 öre per liter. Med tillämpning av de i propositionen angivna beräkningsgrunderna skulle gasol-

skatten bestämmas till 22 öre per liter och energiskatten på gasol till 1,5 öre per liter. Med hänsyn till den ringa förbrukningen av gasol och då riksdagen inom en nära framtid torde få ta ställning till energibeskattningsens fortbestånd inom ramen för en allmän indirekt beskattning, anser jag att frågan om energiskatt på gasol bör anstå. För att inte allvarligt försvåra den försöksverksamhet som pågår beträffande gasolens användning som drivmedel bör skattesatsen icke sättas alltför högt. Med hänsyn härtill föreslår jag att skatten bestämmas till 11 öre per liter att gälla tills vidare. Skattesatsens höjd får då efter någon tid tas upp till omprövning, sedan ytterligare praktiska erfarenheter vunnits.

Med hänvisning till det anförda hemställes således,

A. att riksdagen med ändring av vad Kungl. Maj:t föreslagit i proposition nr 97 måtte

1. besluta fastställa skattesatsen för gasol till 11 öre per liter,

2. avslå Kungl. Maj:ts förslag rörande införande av energiskatt på gasol; samt

B. att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderlig författningstext.

Stockholm den 14 april 1964

Elias Jönsson

i Ingemarsgården