

Nr 48

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om gasolskatt, m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 13 mars 1964 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 97, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

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

Beträffande *propositionens huvudsakliga innehåll* må här anföras följande.

I propositionen föreslås, att beskattningen av drivmedel för motorfordon utsträcks att omfatta även gasol och vissa liknande gasformiga motorbränslen. Skattesatsen föreslås till 36 öre per liter, varav 29 öre gasolskatt och 7 öre allmän energiskatt. Tekniskt anpassas beskattningen närmast efter vad som gäller för brännolja-skatten.

De föreslagna bestämmelserna är avsedda att träda i kraft den 1 juli 1964. De beräknas inte nämnvärt påverka statsverkets intäkter av drivmedelsbeskattningen.

De ovannämnda *författningsförslagen* är av följande lydelse.

Förslag
till
Förordning
om gasolskatt

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Till staten skall i enlighet med bestämmelserna i denna förordning erläggas särskild skatt (gasolskatt) för gasol och annan till tulltaxenummer 27.11, 29.01 eller 38.19 hänförlig vara, som helt eller till huvudsaklig del består av gasformiga kolväten och som användes till drift av motor i motorfordon.

Vad i denna förordning stadgas om gasol skall gälla även annan i första stycket angiven skattepliktig vara.

Begreppet motorfordon har i denna förordning samma innebörd som i vägtrafikförordningen. Bestämmelserna i förordningen äga dock ej tillämpning på annat motorfordon än sådant som skall upptagas och redovisas i länsstyrelses bilregister eller må brukas här i riket enligt interimslicens eller saluvagnslicens, ej heller på motorfordon som jämlikt 2 § första eller andra stycket förordningen om automobilskatt är frikallat från skatteplikt enligt sistnämnda förordning.

2 §.

Kontrollstyrelsen är beskattningsmyndighet. Bestämmelserna i förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning skola äga tillämpning beträffande gasolskatt.

3 §.

Skattskyldig enligt denna förordning är ägare av motorfordon, som är inrättat för att drivas med gasol.

Skattskyldigheten inträder, när inom riket gasol påfyller bränsletank i motorfordonet eller gasolfylld bränsletank tillföres detta.

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

4 §.

Den som är skattskyldig enligt denna förordning skall vara registrerad hos kontrollstyrelsen (registrerad förbrukare) och skall för sådant ändamål göra anmälan till styrelsen.

Om verkställd registrering skall kontrollstyrelsen utfärda bevis.

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

5 §.

Skatten utgår med tjugonio öre för liter.

Skatten beräknas efter volymen av till vätska kondenserad gas vid skattskyldighetens inträde. Kan skatten icke beräknas på sådant sätt, äger kontrollstyrelsen fastställa grunder för beräkning av volymen.

6 §.

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

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

7 §.

Registrerad förbrukare må efter särskild prövning av kontrollstyrelsen erhålla avdrag för gasol, som i ej endast ringa omfattning använts för drift av tippnings- eller lastningsanordningar eller eljest för annat ändamål än fordonets framförande. Avdrag må dock icke medges för tomgångskörning eller varmkörning av motor.

8 §.

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

9 §.

Kungl. Maj:t må föreskriva skyldighet för ägare av gasoldrivet motorfordon att, i den omfattning kontrollstyrelsen bestämmer och enligt styrelsens anvisningar, låta på egen bekostnad installera särskilt mätinstrument på fordonet för att underlätta skattekontrollen.

10 §.

Skattskyldig är pliktig att i andra avseenden än som sägs i 8 och 9 §§ ställa sig till efterrättelse de föreskrifter rörande redovisning och särskilda kontrollanordningar, som kontrollstyrelsen finner erforderliga för skattekontrollens utövande.

11 §.

Vad i förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning och i 10 § denna förordning stadgas med avseende på kontroll hos skattskyldig skall, trots att skattskyldighet ej föreligger, äga motsvarande tillämpning i fråga om

a) den som tillverkar, bearbetar, säljer, distribuerar eller eljest innehar gasol och den som tager sådan befattning med fordon vilket är inrättat för gasol drift;

b) den som idkar handel med vara, vilken användes vid framställning eller distribution av gasol, eller med aggregat för gasol drift av motorfordon; samt

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

12 §.

Den som icke behörigen iakttager vad honom åligger enligt 8 eller 9 § eller på grund av föreskrift, som meddelats med stöd av 10 §, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

13 §.

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

14 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda de föreskrifter, som fordras för tillämpning av denna förordning.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1964. Förordningens bestämmelser skola äga giltighet redan före ikraftträdandet med avseende på åtgärder, som fordras för tillämpningen därefter.

2. Den som vid tiden för förordningens ikraftträdande är ägare av motorfordon, vilket är inrättat för att drivas med gasol, skall senast den 31 augusti 1964 göra sådan anmälan som avses i 4 §.

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 § ävensom 1, 4 och 5 §§ förordningen den 31 maj 1957 om allmän energiskatt¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

1 §.

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

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

(Föreslagen lydelse)

1 §.

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

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

¹ Senaste lydelse av rubriken närmast före 4 § samt rubriken och underrubriken närmast före 6 § ävensom 1, 4 och 5 §§ se 1961: 374.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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 övrigt gälla vad i denna förordning stadgas om andra bränslen än bensin.

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

6 §.

Om bensin och gasol

4 §.

I denna förordning avses med bensin samtliga i 1 § förordningen om bensinskatt angivna skattepliktiga varuslag och med gasol vara, för vilken skatt skall erläggas enligt förordningen om gasolskatt. Bestämmelserna i nämnda förordningar skola, där ej annat följer av 5 §, äga motsvarande tillämpning jämväl å allmän energiskatt å bensin och gasol.

5 §.

Energiskatten utgår å bensin, utom i fall som avses i andra stycket, med nio öre för liter och å gasol med sju 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 övrigt gälla vad i denna förordning stadgas om andra bränslen än bensin och gasol.

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

6 §.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1964.

Till utskottet har hänvisats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

I) de likalydande motionerna I: 733 av herr *Ferdinand Nilsson m. fl.* och II: 898 av herr *Hedin m. fl.*, vari hemställts, att riksdagen måtte

a) 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.

b) avslå förslaget till förordning angående ändring i förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt; samt

II) de likalydande motionerna I: 734 av herr *Nyman* och II: 899 av herr *Jönsson* i Ingemarsgården, vari hemställts,

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.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framställda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna II: 898 och II: 899.

Rörande motiveringen för de i propositionen framlagda förslagen hänvisar utskottet till ovannämnda statsrådsprotokoll. Redogörelsen härutinnan återfinnes under följande rubriker å nedan angivna sidor i propositionen, nämligen

Inledning, s. 6—7.

Den svenska drivmedelsbeskattningen, s. 7—9.

Gasol som drivmedel för motorfordon, s. 9—12.

Gasolens tekniska egenskaper, s. 9—10.

Handeln med gasol, s. 10—11.

Användningen av gasol för motorfordon, s. 11—12.

Promemorians förslag till gasolbeskattning, s. 12—19.

Allmänna synpunkter, s. 12—13.

Beskattningen i Danmark och Norge, s. 13—14.

Valet av system för en svensk gasolbeskattning, s. 14—17.

Det föreslagna beskattningssystemet, s. 17—19.

Remissyttrandena, s. 19—26.

Departementschefen, s. 26—31.

I ärendet har till utskottet ingivits skrivelser från Svenska Bessel-Kok aktiebolag, som även överlämnat en av professorn *Bengt Lambert* vid Århus universitet i Danmark upprättad promemoria angående olika motorbränslens inverkan på produktionen av vissa luftföroreningar.

Motionerna

I *motionerna I: 733 och II: 898* framhålles att det är uppenbart att även gasoldrivna motorfordon bör bidra till vägunderhållet genom en lämpligt avvägd beskattning. Det synes emellertid motionärerna 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. Gasol är det kemiskt renaste av använda drivmedel och förbrännes fullständigare än andra nu använda drivmedel. De uppkomna avfallsprodukterna blir därmed färre och mindre skadeverkande.

Enligt motionärernas 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.

Hittills är det blott ett litet antal bilar som försetts med aggregat för gasoldrift. I huvudsak är det fråga om fordon avsedda för nyttotrafik, vilket torde sammanhänga med att de relativt stora engångskostnaderna kräver en hög körfrekvens för att vara ekonomiskt lönande. Frågan är därför för närvarande ej av sådan statsfinansiell betydelse att man fördenskull behöver hålla gasolbeskattningen på samma nivå som bensinbeskattningen. Motionärerna föreslår att skatten beräknas med utgångspunkt från brännolja-skatten till 70 procent av 31 öre eller till 22 öre per liter, vilket belopp tills vidare bör reduceras till hälften för att stimulera till fortsatt eller ökad gasoldrift. Övergång till »normal» skattesats kan ske när ytterligare erfarenheter vunnits. Någon energiskatt på gasol synes för närvarande ej böra utgå.

Motionärerna i *motionerna I: 734 och II: 899* anser att de omständigheter, som i propositionen anförts för att anknyta gasolskatten till den för brännolja gällande skattesatsen, överväger. I fråga om beskattningens neutralitet i förhållande till konsumentens val av drivmedel har motionärerna 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 kon-

kurrerar 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. Motionärerna hänvisar till ett remissyttrande som avgivits av Svenska lokaltrafikföreningen, som 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 motionärerna 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 gasolskatten 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 motionärerna 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 hög. Med hänsyn härtill föreslås att skatten bestämmas till 11 öre per liter att gälla tills vidare. Skattesatsens höjd får tas upp till omprövning, sedan ytterligare praktiska erfarenheter vunnits.

Utskottet

De i förevarande proposition framlagda författningsförslagen innebär att vissa gasformiga drivmedel för motorfordon — som sammanföres under benämningen gasol — beskattas med utgångspunkt från gällande bensinbeskattning. Tekniskt sett innebär förslagen att beskattningen utformas efter vad som gäller för registrerade förbrukare av brännolja, d. v. s. att skatten icke erlägges vid inköpet av drivmedlet utan efter den deklarerade förbrukningen.

Av remissyttrandena över den till grund för propositionen liggande promemorian framgår att samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget om skatteplikt för gasol, då denna vara användes som drivmedel för motorfordon.

Det är enligt utskottets mening självfallet att varje motorfordonsbränsle måste bära sin proportionella andel av vägkostnaderna. Till den del beskattningen av sådana bränslen inte är destinerad till vägväsendet bör den vara neutral, enär eljest konkurrensförhållandena på drivmedelsmarknaden kan snedvridas. Att förslag till beskattning av gasol, som användes för drift av motorfordon, nu framlagts, finner utskottet således väl motiverat, och utskottet vill i detta sammanhang understryka angelägenheten av att vägtrafikbeskattningen snabbt anpassas efter den tekniska utvecklingen av motordriften och till nya energikällor för sådan drift.

I fråga om valet av beskattningssystem finner utskottet — i avvaktan på den översyn av vägtrafikbeskattningen som departementschefen aviserar i propositionen — att den föreslagna utformningen, som anknyter till eljest gällande system för drivmedelsbeskattning är att föredraga framför de redovisade alternativen. Vad gäller skattesatsen för gasol uttalas i propositionen att en tillämpning av principen om en i förhållande till förbrukarens val av motorbränsle neutral beskattning leder till att gasol bör beskattas efter samma grunder som bensin. Vissa skäl redovisas dock för att beskatta gasolen efter den lägre skattesats som gäller för brännolja. Härför åberopas framför allt gasolens företräden från hälsosynpunkt på grund av att den ger renare avgaser än andra drivmedel.

Utskottet delar uppfattningen om beskattningens neutralitet men vill samtidigt framhålla vikten av att de alltmer framträdande problemen på grund av luftföroreningar såvitt möjligt beaktas inom ramen för nämnda princip. Det är enligt utskottets mening även angeläget att spörsmålet om avgasernas betydelse för luftföroreningarna blir föremål för särskild uppmärksamhet.

Olägenheter av avgaser från motorfordon är i första hand ett storstadsproblem, som tydligast framträder för allmänheten vid tät trafik, då särskilt avgaserna från dieseldrivna bussar kan synbart bidra till luftför-

oreningarna. Av Svenska lokaltrafikföreningens remissyttrande framgår att bussdrift med gasol av ekonomiska skäl skulle bli omöjlig, om den i propositionen föreslagna skattesatsen blir generell. Föreningen framhåller att sådan bussdrift förekommer i USA och även i Belgien och Holland. Frågan om bussdrift med gasol har på sistone även aktualiserats i Sverige från kommunalt håll. En övergång från dieseldrift till gasoldrift i fråga om bussar synes utskottet därför motivera att gasolskatten i sådant fall fastställs med utgångspunkt från skattesatsen för brännolja. Härigenom erhåller gasolen inte någon skattemässig förmånsställning, men man skulle genom en dylik åtgärd bibehålla vissa möjligheter till utveckling av gasoldriften och samtidigt bidra till en förbättrad lufthygien.

Enligt vägtrafikförordningen förstås med buss en bil, som är byggd för befordran av flera än åtta personer utöver föraren. Med hänsyn till att gasol bör beskattas i överensstämmelse med brännolja endast i fråga om sådana bussar som nu är inrättade för dieseldrift och inte när det gäller småbussar, som till sitt användningsområde närmast är att jämföras med person- eller skåpbilar och som huvudsakligen drivs med bensin, förordas att en lägre skattesats får gälla endast om bussens tjänstevikt överstiger 3 000 kilogram.

På grund av att gasolens kalorivärde i stort sett kan beräknas utgöra 70 procent av brännoljans bör gasolskatten för sålunda avsedd buss fastställas till 22 öre per liter, motsvarande 70 procent av brännoljeskatten på 31 öre per liter. Energiskatt utgår på brännolja med 2,5 öre per liter, och följaktligen bör energiskatten på gasol, som användes för buss, fastställas till 2 öre per liter. Sammanlagt skulle skatten på gasol för buss med en tjänstevikt överstigande 3 000 kilogram enligt utskottets förslag således komma att utgå med 24 öre per liter, medan skatten i övrigt skulle utgå med 36 öre per liter.

Vad ovan anförts i fråga om övergång från dieseldrift till gasoldrift för bussar är självfallet även tillämpligt för det fall dieseldrivna lastbilar övergår till gasoldrift. Denna fråga synes emellertid komma att sakna praktisk betydelse inom överskådlig tid på grund av att den tunga lastbilstrafiken för en sådan övergång är beroende av ett välutvecklat nät av påfyllningsstationer för gasol. Erfarenheterna från andra länder visar också att gasolen i första hand kommit till användning för stads- och lokaltrafik. Med hänsyn till angivna omständigheter och när det torde vara avsevärt svårare att dra en godtagbar gräns mellan bensin- och dieseldrift för lastbilar än för bussar finner utskottet ej anledning att i nuvarande läge förordas att den föreslagna nedsättningen av gasolskatten för bussar även blir tillämplig på lastbilstrafiken.

I fråga om nyttotrafiken i övrigt gäller att den huvudsakligen är bensindriven och att skattesatsen följaktligen bör fastställas i enlighet med propositionens förslag. En nedsättning av skattesatsen skulle därvidlag inne-

hära ett avsteg från gällande principer för fördelning av vägkostnaderna på de olika drivmedlen och premiera gasolen på bensinens bekostnad.

I motionerna I: 733 och II: 898 samt I: 734 och II: 899 hemställas att skattesatsen för gasol fastställs till 11 öre per liter samt att energiskatt inte skall utgå för gasol. Som skäl för sitt yrkande åberopar samtliga motionärer gasolens fördelar framför andra drivmedel genom dess renare avgaser ävensom att den i propositionen föreslagna skattesatsen skulle omöjliggöra en utveckling av gasoldriften. I de sistnämnda två motionerna åberopas särskilt Svenska lokaltrafikföreningens tidigare nämnda remissyttrande. Som utskottet framhållit i det föregående bör enligt dess mening beskattningen inte särskilt gynna vissa motorbränslen. Ett genomförande av motionärernas förslag skulle sannolikt animera till en ökad användning av gasol och därigenom successivt leda till minskade skatteinkomster för vägväsendet. En sådan utveckling måste förr eller senare påkalla höjning av gasolskatten, och de fordonsägare som till följd av den sålunda yrkade skattelättnaden skulle stimuleras att gå över till gasoldrift torde i samband med en dylik skattehöjning ha anledning att anse sig vilseledda av statsmakterna. Utskottet finner alltså inte skäl frånträda sin tidigare uttalade uppfattning att gasolen bör bära sin andel av vägkostnaderna och att någon nedsättning av gasolbeskattningen, utöver vad ovan föreslagits beträffande bussar, inte bör komma i fråga. Med det anförda avstyrker utskottet motionerna I: 733 och II: 898 samt I: 734 och II: 899.

Utöver vad ovan anförts har utskottet inte något att erinra mot departementschefens förslag och uttalanden.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen, med förklarande att propositionen nr 97 icke kunnat av riksdagen oförändrad antagas, måtte med avslag å de likalydande motionerna I: 733 av herr Ferdinand Nilsson m. fl. och II: 898 av herr Hedin m. fl. samt de likalydande motionerna I: 734 av herr Nyman och II: 899 av herr Jönsson i Ingemarsgården antaga vid propositionen fogat förslag till

1) förordning om gasolskatt med den ändringen att 5 § erhåller följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

(Kungl. Maj:ts förslag)

Skatten utgår med tjugonio öre för liter.

(Utskottets förslag)

Skatten utgår med tjugonio öre för liter. I fråga om buss, vars tjänstevikt överstiger tretusen kilogram, skall skatten dock utgöra allenast tjugotvå öre för liter.

Skatten beräknas — — — — — av volymen.

2) förordning angående ändring i förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt med den ändringen att 5 § erhåller följande såsom *utskottets förslag* betecknande lydelse:

(Kungl. Maj:ts förslag)

5 §.

Energiskatten utgår å bensen, utom i fall som avses i andra stycket, med nio öre för liter och å gasol med sju öre för liter.

(Utskottets förslag)

5 §.

Energiskatten utgår å bensen, utom i fall som avses i andra stycket, med nio öre för liter och å gasol med sju öre för liter. *I fråga om buss, vars tjänstevikt överstiger tretusen kilogram, skall skatten å gasol dock utgöra allenast två öre för liter.*

För bensen — — — — — och gasol.

B) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 733 av herr Ferdinand Nilsson m. fl. och II: 898 av herr Hedin m. fl., samt

2) de likalydande motionerna I: 734 av herr Nyman och II: 899 av herr Jönsson i Ingemarsgården,

måtte, i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 6 maj 1964

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar John Ericsson, Einar Eriksson, fröken Ranmark*, herrar Yngve Nilsson, Elofsson*, Wärnberg*, Lundström, Billman*, Paul Jansson och Ottosson; samt

från andra kammaren: herrar Magnusson i Borås, Brandt, Vigelsbo, Engkvist*, Christenson i Malmö, Andersson i Essvik, Darlin, Kristenson i Göteborg*, Carlsson i Västerås och Broberg.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

Reservation

av herr Christenson i Malmö.