

## Nr 97

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om gasolskatt, m. m.; given Stockholms slott den 13 mars 1964.*

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

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**BERTIL**

*G. E. Sträng*

### Propositionens huvudsakliga innehåll

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 brännoljaeskatten.

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

**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 kalenderkvar- tal, varunder skattskyldighet inträtt, om ej styrelsen föreskriver annat.

Deklaration skall insändas inom en månad efter utgången av varje be- skattningsperiod. Kontrollstyrelsen äger medge, att deklARATION må insän- das 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 ända- mål än fordonets framförande. Avdrag må dock icke medges för tom- gångskörning 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 motor- fordon att, i den omfattning kontrollstyrelsen bestämmer och enligt sty- relsens anvisningar, låta på egen bekostnad installera särskilt mätinstru- ment 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 skatte- kontrollens utövande.

11 §.

Vad i förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning och i 10 § denna förordning stadgas med avseende på kontroll hos skattskyl- dig skall, trots att skattskyldighet ej föreligger, äga motsvarande tillämp- ning 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 motorfor- don; samt

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

## 12 §.

Den som icke behörigen iakttaget 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 energiskatt<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen 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.

## 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.

<sup>1</sup> 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****Om bensin och gasol**

## 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.

## 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 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.

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

## 6 §.

## 6 §.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1964.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet å Stockholms slott den 13 mars 1964.*

Närvarande:

Statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *beskattning av gasol och liknande bränslen, avsedda för motorfordonsdrift*, samt anför därvid följande.

### Inledning

Kostnaderna för det allmänna vägväsendet täcks i princip av den årliga fordonsskatten samt drivmedelsskatterna på bensin och brännolja. Under senare år har gasformiga petroleumprodukter (gasol) i icke obetydlig omfattning kommit till användning på kontinenten som drivmedel för motorfordon. Sedan gasol nu börjat få sådan användning även i Sverige, har frågan om att beskatta gasol, som utnyttjas för drift av motorfordon, blivit aktuell här.

I en under hösten 1962 inom finansdepartementets rättsavdelning upprättad *promemoria* har lagts fram förslag om beskattning av gasol såsom drivmedel för motorfordon efter i princip samma skattesatser som gäller för bensin.

Över promemorian har efter remiss *yttranden* avgetts av generaltullstyrelsen, riksrevisionsverket, kontrollstyrelsen, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens biltrafiknämnd, kommerskollegium, överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Jönköpings, Kronobergs, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Örebro, Gävleborgs, Jämtlands och Norrbottens län, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund, Sveriges lantbruksförbund, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska petroleum institutet, Sveriges bensinhandlares riksförbund, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska gasverksföreningen och Svenska Bessel-Kok aktiebolag samt gemensamt av Kungl. automobil klubben, Mo-

torförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet och Svenska vägföreningen.

Vid remissyttrandena har fogats, av generaltullstyrelsen yttrande av tullverkets huvudlaboratorium, av kommerskollegium yttranden av handelskamrarna i Stockholm, Malmö, Göteborg, Gävle, Sundsvall och Luleå, av länsstyrelsen i Jönköpings län yttranden av statens bilinspektion i Jönköping, Småland-Blekinge omnibusägareförening och Jönköpings läns droskägareförbund, av länsstyrelsen i Malmöhus län yttrande av statens bilinspektion i Malmö samt av länsstyrelsen i Norrbottens län — förutom det även av kommerskollegium överlämnade yttrandet av handelskammaren i Luleå — yttranden av överjägmästaren i Övre Norrbottens distrikt, Norrbottens länsförbund av RLF, Norrbottens åkeriförening, Norrbottens droskägares länsförbund och Norrbottens omnibusägareförening.

I sina yttranden har remissinstanserna undantagslöst förordnat, att en beskattning av gasol kommer till stånd, och flertalet instanser har tillstyrkt, att en sådan beskattning utformas i överensstämmelse med det förslag som framlagts i promemorian.

Jag anhåller nu att få ta upp denna fråga till behandling.

### **Den svenska drivmedelsbeskattningen**

De viktigaste motorbränslena är för närvarande bensin och dieselbrännolja. Av underordnad betydelse är motorsprit (etyl-, metyl- och isopropylalkohol) samt fotogen. Skattetekniskt jämföras motorsprit med bensin och fotogen med dieselbrännolja.

Den särskilda beskattningen av bensin regleras i förordningen den 7 april 1961 (nr 372) om bensinskatt. Denna skatt tas för närvarande ut med 38 öre per liter. Härtill kommer enligt förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt sådan skatt med 9 öre per liter. Den särskilda skattebelastningen på bensin utgör således nu sammanlagt 47 öre per liter. Intäkterna av bensinskatten är avsedda för vägväsendet och redovisas därför i statsbudgeten som automobilskattemedel, under det att intäkterna av energiskatten tillförs budgeten utan speciell destination.

Bensinskatten betalas till kontrollstyrelsen av de stora oljeföretagen i anslutning till deras leveranser till bensinstationerna. Betalning skall enligt cirkulär från kontrollstyrelsen erläggas inom 75 dagar efter utgången av den månad, då leveransen skett. De åsyftade oljeföretagen är registrerade hos kontrollstyrelsen som skattskyldiga. Om något annat företag önskar importera bensin, betalas skatten i regel till tullverket vid importen. Varje företag av någon betydelse inom branschen är emellertid registrerat. Även ett företag, som i större omfattning förbrukar bensin, kan registreras som

skattskyldigt. Ett sådant företag får köpa bensin i skattefritt skick men skall i efterhand redovisa sin förbrukning och erlægga eventuell skatt till kontrollstyrelsen.

Den som i mera avsevärd omfattning förbrukar bensin för vissa andra ändamål än drift av motorfordon kan få skattefrihet för den bensin, som används för sådana ändamål. Tekniskt är denna skattebefrielse ordnad så att förbrukaren, om han är registrerad hos kontrollstyrelsen, får göra avdrag för bensinen i sin deklaration och i annat fall får köpa bensinen skattefritt från registrerat oljeföretag mot försäkran om användningen. De skattefria ändamålen är angivna i förordningen. Dit hör exempelvis drift av tåg och flygplan samt användning för kemiskt-tekniskt ändamål, t. ex. tvätt och fettextraktion. Ganska betydande kvantiteter bensin går åt för drift av jordbrukets traktorer, fräsar inom trädgårdsnäringen samt fiskebåtar och motorbåtar i allmänhet. För sådan bensinförbrukning medges av praktiska skäl inte skattefrihet. Innehavare av bensindrivna jordbrukstraktorer, skördetröskor och hjälpmotorer till skördetröskor får emellertid årligen restitution av bensinskatt med schematiskt bestämda belopp. Vidare utanordnas årligen vissa belopp av automobilskattemedel till stöd åt trädgårds- och fiskenäringarna samt för byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder.

Den särskilda beskattningen av dieselbrännolja regleras av förordningen den 15 december 1961 (nr 653) om brännoljeskatt. Skatten utgår med 31 öre per liter, om oljan köps i beskattat skick på bensinstation, och med 34 öre per liter, om oljan köps i obeskattat skick och den skattskyldige förbrukaren själv betalar in skatten. Även dieselbrännolja omfattas av den allmänna energibeskattningen. Sålunda skall enligt energiskatteförordningen betalas allmän energiskatt med 25 kronor per kubikmeter motorbrännolja. Liksom i fråga om bensin hänförs intäkterna av drivmedelsskatten till automobilskattemedel, medan energiskatten redovisas utan speciell destination.

För den olja, som säljs i beskattat skick från bensinstationerna, har skatten betalats till kontrollstyrelsen av vederbörande oljeföretag på samma sätt som gäller beträffande bensin. Även i fråga om dieselbrännolja tillämpas således ett system med registrering av oljeföretaget, som skall redovisa skatten till kontrollstyrelsen. Här skall dock redovisningen avlämnas inom en månad efter utgången av det kvartal, då oljan levererats till bensinstationen eller till annan oregistrerad köpare.

Om dieselbrännolja används för annat ändamål än drift av motor i motorfordon, kan oljan köpas i obeskattat skick. Detta har tills vidare möjliggjorts genom att köparen, i samband med att han tar emot oljan, till säljaren (bensinstation eller oljebolags depå) avlämnar en försäkran om användningen.

Fordonsägare kan registreras hos kontrollstyrelsen som skattskyldig, om



han har s. k. blandad förbrukning, d. v. s. använder oljan både för skattepliktigt ändamål (drift av motor i motorfordon) och för skattefritt ändamål (t. ex. drift av traktor). Till registrerad förbrukare kan oljan levereras skattefritt från oljebolaget. I sådant fall skall förbrukaren inom en månad efter utgången av varje kvartal i deklaration till kontrollstyrelsen redovisa sin förbrukning under kvartalet av dieselbrännolja för motorfordonsdrift och samtidigt betala den skatt, som belöper på den deklarerade kvantiteten. I princip föreligger även skattefrihet för olja, som förbrukas i motor i motorfordon för annat ändamål än fordonets framförande, t. ex. drift av anordningar för tippning, lastning eller lossning. Registrerad förbrukare får göra avdrag för sådan förbrukning i sin deklaration, under det att oregistrerad förbrukare under vissa villkor kan få restitution av skatt för motsvarande förbrukning direkt från kontrollstyrelsen. Även den som av någon anledning nödgats köpa beskattad olja för skattefritt ändamål, t. ex. för drift av traktor, kan få restitution av skatt från kontrollstyrelsen.

### **Gasol som drivmedel för motorfordon**

Enligt promemorian kan man för drift av motorfordon använda inte bara petroleumgaser utan även andra brännbara gaser. Av praktiska skäl anses man emellertid i detta sammanhang kunna för närvarande bortse från de senare gaserna — exempelvis lysgas och metan — eftersom de med hänsyn till knapphet, pris eller handhavande inte kan komma till mer allmän användning som motorbränslen. Detta beror bl. a. på att flertalet av dem vid normala temperaturer inte låter kondensera sig till vätskor utan användning av extremt höga tryck. Från gengasen kan man enligt promemorian likaledes bortse i detta sammanhang. Om denna gas på nytt skulle bli aktuell, skulle nämligen frågan om eventuell beskattning gälla det bränsle, varur gasen genereras.

Utredningen har i enlighet med det anförda helt inriktats på de petroleumgaser, som i Sverige saluförs under skiftande handelsbenämningar, såsom gasol, motorgasol, LPG (Liquefied Petroleum Gas) och KPG (kondenserad petroleumgas), alla här betecknade som gasol.

Följande uppgifter om gasolens tekniska egenskaper, handeln med gasol och användningen av gasol för motorfordon är i huvudsak hämtade från promemorian.

### **Gasolens tekniska egenskaper**

Gasol utvinnes i den petrokemiska industrin huvudsakligen ur naturgas eller vid raffinering av råolja. Beroende på framställningssätt och rening har gasolen en ganska varierande sammansättning. Härom lämnas i promemorian följande redogörelse.

De väsentligaste beståndsdelarna är kolvätena propan, iso-butan och N-butan, samtliga färglösa gaser som vid normalt tryck kondenseras till vätskor vid respektive  $-42,2^\circ$ ,  $-10,2^\circ$  och  $+0,6^\circ$ , allt Celsiusgrader. Genom att förvaras under relativt låga övertryck kan gaserna hållas i flytande form vid normala sommartemperaturer. Det erforderliga trycket vid exempelvis  $+20^\circ$  är för propan 8,5, för iso-butan 3,1 och för N-butan 2,1 kg/cm<sup>2</sup>. En vanlig blandning är 50 procent propan, 15 procent iso-butan och 35 procent N-butan. Ofta innehåller gasol andra ämnen, t. ex. propylen och andra olefiner samt svavel och etan. Vissa av dessa andra ämnen är direkt skadliga eller kan mer eller mindre ogynnsamt påverka motorns arbetssätt (de tyngre olefinerna kan exempelvis åstadkomma bränningar på ventiler och ventilsäten); andra ämnen kan i gynnsam riktning påverka gasolens egenskaper t. ex. genom att oktantalet höjes.

Även om relationen mellan de tre huvudbeståndsdelarna — kolvätena propan, iso-butan och N-butan — kan variera inom ganska vida gränser, torde det för bästa ekonomiska utbyte vara lämpligt att sammansättningen av motorgasolen inte mer avsevärt avviker från de normer, som fastställs av vederbörande fordonsproducent. För beräkningen av skattesatsen anses man emellertid kunna utgå från en motorgasol, som har den nyss angivna sammansättningen.

Gasolens oktantal torde inte vara av direkt intresse i detta sammanhang. Enligt svenska uppgifter utgör oktantalet emellertid 108—110 R.

### Handeln med gasol

Gasol säljs både efter vikt och efter volym. I fråga om standardgasolen svarar 1 kg mot 1,82 liter. Högre propanhalt ger högre täthet.

Gasol för motordrift distribueras i Sverige av Svenska Bessel-Kok aktiebolag, Svenska Esso aktiebolag och Sveriges oljekonsumenters riksförbund. Det förstnämnda företagens minutpris uppges till 48 öre per liter. Detta pris motsvarar, räknat efter lika delar propan och butan, 87—88 öre per kilogram och, räknat efter enbart propan, cirka 95 öre per kilogram. För att undvika kondensering har man på senare tid i vissa fall höjt propanhalten väsentligt, i allmänhet till omkring 80 procent. Gasolförsäljningen från Esso och OK har hittills praktiskt taget helt varit inriktad på försäljning till industrierna och hemmen, varvid kvantitetsrabatter tillämpats. Partipriset vid leverans i järnvägstankvagn till de större industrierna är 250 kronor per ton, alltså 25 öre per kilogram.

Försäljning av gasol för drift av motorfordon sker för närvarande endast på ett fåtal platser.

Under år 1963 antas sammanlagt omkring 40 000 ton gasol ha stått till förfogande för inhemsk förbrukning. Därav har uppskattningsvis ungefär 13 000 ton sålts genom flaskdistribution. Återstoden — alltså cirka 27 000 ton — har levererats i bulk, d. v. s. i tankvagn eller tankbil. Den senare kvantiteten har väsentligen använts av industri — till omkring 70 procent

vid järnbruk och inom verkstadsindustrin — samt av övriga storförbrukare, däribland stadsgasverken som i viss omfattning försätter stadsgasen med gasol för att justera gasens kalorivärde. Förbrukningen av gasol för drift av motorfordon har varit så obetydlig, att man i detta sammanhang kan bortse därifrån.

Enligt internationella undersökningar skulle av tillgängliga kvantiteter petroleumgas omkring 60 procent förbrukas i hemmen och inom industrin, omkring 30 procent utnyttjas som petrokemisk råvara och endast 10 procent komma till användning som motorbränsle.

### Användningen av gasol för motorfordon

Såväl fördelar som nackdelar anses vara förenade med gasoldrift av motorfordon.

Från motortekniska synpunkter anses gasol erbjuda betydande fördelar i jämförelse med flytande bränslen. Härom heter det i promemorian.

Genom gasolens stora volym jämfört med de flytande bränslenas kan doseringen och därmed luft-bränsleblandningen avvägas så att fullständigare förbränning erhålles. Detta ger bättre utbyte, särskilt vid låga varv på motorn, och gör att motorn arbetar praktiskt taget lukt-, rök- och sotfritt. Även vid höga hastigheter och belastningar framträder gasolens fördelar genom att bränslet tål hög kompression (oktantalet är såsom angivits närmare 110). Till skillnad från vad fallet är med bensin utfälles vidare icke vid kallstarter eller chokeändringar kondensat, vilket leder till utspädning av smörjolja och avtvättning av oljefilmen på cylinderväggarna med täta smörjoljebyten och ökat slitage till följd. Med gängse bränslen har enligt uppgift de moderna motorerna sådan livslängd att de med normalt slitage sammanhängande underhållskostnaderna blir helt obetydliga i jämförelse med bränslekostnaderna. Gasdriften skulle i enlighet härmed ej vara av väsentlig fördel beträffande livslängden hos ventiler, lager och andra slitdelar i motorn. Genom den fullständiga förbränningen minskas också avsättningen av sot och oxidationsprodukter på ventiler, kolvar och cylindrar.

En av gasdriftens främsta fördelar är renheten hos de avgivna gaserna, speciellt deras frihet från cancerogena kolväten. Detta förhållande anses göra gasolen särskilt lämpad som motorbränsle för fordon i fabriker och under jord.

Nackdelarna med gasol som motorbränsle anses framför allt ligga i att gasen måste förvaras under tryck och att en gasol driven bil därför måste förses med särskild utrustning. Promemorian innehåller följande uppgifter härom.

Redan vid  $+15^{\circ}$  C är övertrycket för flytande propan  $7,5 \text{ kg/cm}^2$ . För att kunna drivas med gasol måste därför motorfordon förses med en särskilt konstruerad, tryckfast tank. Jämte ledningsdragning och anordning-

ar för uppvärmning av gasolen fordras vidare avstängningsventil och tryckregulator, som nedbringar trycket så att vätskan övergår i gasform. För körning på växelvis bensin och gas behövs vidare en blandare.

Kostnaderna för ett gasaggregat med nödvändiga tillbehör varierar något men ligger i allmänhet vid omkring 1 500 kronor. Härtill kommer monteringskostnader med 250—500 kronor. Med hänsyn till gasaggregatets och gasfyllningens vikt kan personbilar antas i allmänhet gå upp en skatteklass vid utrustning för gasoldrift, och detsamma torde ofta också gälla i fråga om lastbilar.

Om påfyllningen av gasol lämnas följande upplysningar.

I allmänhet förses deagnar som anordnas för gasdrift med fast inbyggda tankar för direkt påfyllning från gastankstation. För truckar och motsvarande arbetsfordon kan däremot ifrågakomma utflyttbara gastankar. Påfyllningen av gasol vid tankstation erbjuder inga särskilda svårigheter. Den sker i huvudsak på samma sätt som påfyllning av bensin. Genom att gasolen måste förvaras under tryck föreligger emellertid den väsentliga skillnaden att trycksäkra slangkopplingar måste användas vid tankningen.

En betydande nackdel med gasoldrift är — åtminstone tills vidare — att det saknas ett utbyggt nät av gastankstationer. Utom på ett fåtal orter måste en köpare av gasol därför ordna egen tankanläggning. Detta har lett till att gasolen hittills huvudsakligen kommit till användning i fråga om motorer för stationärt bruk och fordon, som kör inom ett begränsat fabriksområde eller i kortdistanstrafik.

I vissa länder har tillkommit tankstationer i en omfattning, som möjliggör en mer allmän övergång till gasdrift. Sålunda finns enligt uppgift i Nederländerna 47 000, i Belgien 35 000 och i Tyskland 80 000 bilar med gasdrift. På flera orter, t. ex. i Amsterdam, uppges taxibilar till övervägande delen vara gasdrivna.

## Promemorians förslag till gasolbeskattning

### Allmänna synpunkter

I promemorian erinras inledningsvis om att kostnaderna för det allmänna vägväsendet sedan mitten av 1920-talet i huvudsak täckts av skatter på motorfordonstrafiken i form av fordonsskatt och drivmedelsskatter. Vad angår de senare skatterna, uttogs till en början — fr. o. m. den 1 juni 1924 — skatt endast på bensin. Sedan dieselbrännolja fått betydelse som drivmedel för motorfordon, skattebelades emellertid även denna vara år 1935, i den mån den kom till användning för drift av motorfordon. Med dieselbrännolja har skattetekniskt jämförts andra flytande petroleumprodukter än bensin och dieselbrännolja, t. ex. fotogen och nafta. Även elektrisk

kraft har använts som drivmedel för motorfordon. De i fordonen inbyggda ackumulatörer, från vilka elkraften uttagits, har emellertid varit tunga och haft ringa kapacitet. Elkraften har därför hittills inte blivit av nämnvärd betydelse som drivmedel för motorfordon.

Under senare år har gasol i icke obetydlig omfattning börjat nyttjas på kontinenten som motorfordonsbränsle, heter det vidare i promemorian. I Sverige har gasoldrift av motorfordon hittills varit sällsynt. Under senare tid har emellertid vidtagits åtgärder, både från bilindustrins och från olika gasintressenters sida, för att stimulera användningen av gasol som motorbränsle. Frågan om beskattning av gasol har härigenom kommit i blickpunkten.

Att gasol bör beskattas i den mån denna vara kommer till användning som motorfordonsbränsle får enligt promemorian anses uppenbart, eftersom det inte finns någon anledning att undanta de gasoldrivna bilarna från skyldigheten att även på bränslesidan delta i kostnaderna för vägväsendet. För alla parter — tillverkare av motorfordon liksom leverantörer och förbrukare av gasol — är det av vikt att frågan om beskattningen snarast blir klarlagd, så att köpare och säljare undviker felaktiga investeringar.

### Beskattningen i Danmark och Norge

Om den danska och den norska beskattningen vid gasoldrift av motorfordon lämnas följande uppgifter i promemorian.

I *Danmark* utgår för motorfordon med annat drivmedel än bensin en särskild fordonsskatt utöver den vanliga fordonsskatten. Däremot beskattas inte drivmedlet, såsom dieselbrännolja eller gasol. För personbilar — fränsett taxibilar — uppgår den särskilda fordonsskatten till ett belopp, som motsvarar tre gånger den vanliga fordonsskatten. Den totala fordonsskatten för en gasoldriven bil är alltså fyra gånger så stor som för en bensindriven bil. Är »egenvikten» för en personbil 801—1 100 kg, är sålunda den vanliga fordonsskatten 150 kronor och den särskilda fordonsskatten 450 kronor. För taxibilar betalas en — relativt sett — betydligt högre särskild fordonsskatt. Är »egenvikten» för en taxibil 801—1 100 kg, utgår sålunda den vanliga fordonsskatten liksom för andra personbilar med 150 kronor men den särskilda fordonsskatten med 2 000 kronor. I viktclasserna 1 501—2 000 kg är motsvarande belopp 360 respektive 2 800 kronor.

För lastbilar är den särskilda fordonsskatten  $2\frac{1}{2}$ —3 gånger större än den vanliga fordonsskatten.

I *Norge* skall för motorfordon, som drivs med icke skattepliktigt motorbränsle, betalas en särskild kilometeravgift. Däremot är t. ex. dieselbrännolja och gasol inte särskilt beskattade.

Kilometeravgiftens storlek framgår av följande utdrag ur den norska avgiftstabellen.

Avgift i öre pr km

Totalvekt kg	Motorvogner som ikke bruker avgiftspliktig motorbrensel		
	Rutevogner (person og gods)	Leievogner og drosjer	Andre vogner
0— 2 000 .....	3	5	6
2 001— 3 000 .....	4	5	8
3 001— 4 000 .....	5	6	9
4 001— 5 000 .....	5	7	10
5 001— 6 000 .....	6	9	12
6 001— 7 000 .....	7	10	14
7 001— 8 000 .....	7	11	16
8 001— 9 000 .....	8	13	18
9 001— 10 000 .....	9	15	20
10 001— 11 000 .....	12	17	23
11 001— 12 000 .....	14	20	26
12 001— 13 000 .....	18	24	30
13 001 og over.....	23	30	35

Valet av system för en svensk gasolbeskattning

I promemorian erinras i fortsättningen om de principiellt olika system för beskattningen på detta område, som sålunda tillämpas i Danmark, Norge och Sverige. Medan de diesel- eller gasoldrivna motorfordonen i Danmark drabbas av högre fordonsskatt, tas den särskilda skatten på dessa fordon i Norge ut efter antalet körda kilometer. I Sverige slutligen utgår drivmedelsskatten för dieseldrivna fordon efter den förbrukade bränslekvantiteten. En beskattning av gasol i Sverige kan enligt promemorian anordnas efter vilket som helst av dessa system, i promemorian benämnda alternativ fordonsskatt (Danmark), kilometerskatt (Norge) och bränsleskatt (Sverige).

De skilda beskattningssystem, som sålunda föreligger, är ganska olikartade till sina konsekvenser, framhålls det fortsättningsvis. Störst är skillnaden mellan alternativ fordonsskatt, å ena sidan, samt alternativerna kilometerskatt och bränsleskatt, å andra sidan, genom att beskattningen enligt alternativ fordonsskatt blir helt oberoende av den körda väglängden. Alternativ fordonsskatt gynnar därför ägare av fordon med långa årliga körsträckor men missgynnar kortdistansåkarna och fordonsägare, som använder sina fordon mera sporadiskt. Detta medför också svårigheter vid avvägningen av skattesatsen. Denna skall nämligen ske med utgångspunkt inte från den genomsnittliga körsträckan utan från medeltalet av

körsträckorna för de fordon, vilkas ägare utnyttjar sina fordon intensivt, d. v. s. ägare av taxibilar och lastbilar med långtradskörning. Från kontroll- och uppbördssynpunkt är däremot alternativ fordonsskatt avgjort att föredra.

I samband med den omläggning av brännoljebeskattningen, som genomfördes vid årsskiftet 1961/62, övervägdes att anordna brännoljebeskattningen i Sverige enligt alternativ fordonsskatt. Vid remissbehandlingen av förslaget höjdes emellertid kritiska röster mot en lösning enligt detta alternativ. Ur remissyttrandena, som kan sägas vara aktuella även i detta sammanhang, återges bl. a. följande i promemorian.

*Järnvägsstyrelsen* ansåg, att en väsentlig omfördelning av skattebördan mellan olika fordonskategorier skulle uppkomma, i synnerhet för lastbilar. Kraftiga skattehöjningar skulle således komma att drabba transporter av t. ex. schakt- och fyllningsmassor samt en stor del av skogsbrukets transporter. Däremot skulle en avsevärd skattesänkning bli följden för fjärrtrafiken med lastbilar. Körsträckorna för de lastbilar, som används i fjärrtrafik, är nämligen genomgående betydligt högre än genomsnittet för respektive storleksklasser.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framförde liknande synpunkter och framhöll, att de nya reglerna skulle komma att gynna bilar med mycket långa årliga körsträckor. För en lastbil med exempelvis 6 tons tjänstevikt och en årlig körlängd av 12 000 mil skulle de föreslagna reglerna enligt styrelsens beräkningar innebära en minskning av skatten med cirka 8 000 kronor per år, om den i promemorian uppgivna bränsleförbrukningen — 3,3 l/mil — lades till grund för beräkningen.

*1953 års trafikutredning* påpekade den väsentliga omfördelning av skattebördan, som alternativ fordonsskatt skulle medföra, och underströk de omfattande trafikpolitiska verkningarna i form av väsentligt ändrade konkurrensbetingelser för brännoljedrivna motorfordon i kommersiell trafik samt genomgripande strukturförändringar såväl i det nuvarande buss- och lastbilsbeståndet som i dess trafik.

Även *Svenska omnibusägareförbundet* och *Sveriges automobilindustri-förening* gick emot alternativ fordonsskatt. Industriföreningen menade att det var beklagligt, om den skärpta skatteprogressionen skulle tvinga fram dyrare konstruktioner i syfte att minska fordonens vikt. Den skulle även kunna leda till försämrade fordonskonstruktioner — en utveckling som måste vara betänklig bl. a. från trafiksäkerhetssynpunkt.

I anslutning till de återgivna yttrandena sägs i promemorian, att dessa visserligen i dagens läge inte kan anses helt tillämpliga för frågan om höjd fordonsskatt eller rörlig skatt för gasol drivna motorfordon. Ställningstagandet beträffande gasol synes emellertid i väsentliga hänseenden vara ganska likartat. De skäl, som förts fram mot en höjd fordonsskatt, synes vara övertygande i och för sig. Härtill kommer att det av geografiska skäl och även av ekonomiska hänsyn inte torde bli möjligt att i Sverige få en sådan lätthet beträffande tankstationerna, att en för gasol-drift installerad bil kan undgå att tanka bensin i viss omfattning. Under en

säkerligen lång övergångstid skulle en del av de gasoldrivna bilarna sålunda till större eller mindre del drivas även med skattepliktig bensin. Att i sådana fall likväl ta ut en förhöjd fordonsskatt till fullt belopp kan anses mindre tillfredsställande. Allmänt anses det också önskvärt med en sådan utformning av den indirekta beskattningen att den enskildes konsumtionsval inte influeras av ett skattetänkande, som tillfälligt kan snedvridera produktionen och ändra handelsvägarna.

I enlighet med det anförda bör gasolskatten inte tas ut som förhöjd fordonsskatt, konstateras det i promemorian. Vid en kilometerskatt uppkommer samma olägenhet som enligt alternativ fordonsskatt i de fall, då fordon framförs växelvis med gasol och med bensin, heter det vidare. Därtill kommer — och detta anses vara det väsentliga — att det kan vara mindre lämpligt att införa ytterligare en beräkningsmetod i bränslebeskattningen, om metoden inte erbjuder speciella fördelar från uppbörds- och kontrollsynpunkt. En anknytning till antingen bensinbeskattningen eller brännoljebeskattningen synes därför vara att förorda. Skillnaden mellan dessa beskattningsformer är i regelfallen ganska obetydlig, när det är fråga om bränsle till motorfordon, eftersom det är möjligt att på bensinstation köpa både bensin och dieselbrännolja i beskattat skick.

Skillnaden framträder endast i fall, då en hos kontrollstyrelsen registrerad fordonsägare köper motorbränsle. Han köper nämligen bensinen i vanlig ordning i beskattat skick på bensinstationen men kan köpa dieselbrännoljan i obeskattat skick på vederbörande oljeföretags depå. När bensin används för annat ändamål än motorfordonsdrift, utgår i princip skatt, om köparen är oregistrerad. Är han registrerad och förbrukar bensinen för skattefria ändamål, t. ex. fettextraktion, föreligger däremot inte skattskyldighet. Enligt brännoljeskatteförordningen är brännolja alltid skattefri, om den skall brukas för annat ändamål än motorfordonsdrift. Skillnaden i uppbyggnaden av de båda författningarna sammanhänger med att bensin till den helt dominerande delen används för motorfordonsdrift, under det att brännolja till betydande kvantiteter förbrukas för skattefria ändamål.

Antalet ägare av gasoldrivna fordon kan antas bli relativt ringa under överskådlig tid. Med hänsyn härtill och eftersom den helt dominerande delen av gasolförsäljningen sker för andra ändamål än motorfordonsdrift, anses i promemorian det lämpligaste arrangemanget utan tvekan vara att gasol säljs skattefritt men att de som använder gasol för drift av motorfordon deklarerar och erlägger skatten till kontrollstyrelsen i samma ordning som gäller för registrerade förbrukare av brännolja. Till skillnad från vad som gäller enligt förordningen om brännoljeskatt bör emellertid den som förfogar över gasoldrivet motorfordon vara skyldig att låta registrera sig som skattskyldig hos kontrollstyrelsen. Genom att de motorfordon, som ändras för gasoldrift, måste omregistreras och genom att bränslets art



måste anges på besiktningsinstrumentet för nyregistrerade fordon med gasoldrift kan kontrollstyrelsen få uppgifter från länsstyrelserna om beståndet av fordon. På samma sätt som beträffande brännoljedrivna bilar kan sålunda kontrollstyrelsen se till, att den skattskyldige fullgör sina förpliktelser. Kontrollstyrelsen har också möjligheter att spåra ägare av gasol drivna motorfordon via försäljningen av gasolaggregat.

#### Det föreslagna beskattningssystemet

I anslutning till det anförda läggs i promemorian fram förslag till en gasolbeskattning, som i tekniskt hänseende är utformad efter mönster av bestämmelserna om brännoljeskatt. Därvid förordas, att skatten skall utgå med visst belopp per liter gasol och att skattesatsen skall bestämmas med ledning av skatten för bensin. I det senare hänseendet tas emellertid hänsyn till att en viss mängd gasol innehåller mindre energi än motsvarande kvantitet bensin.

Som skäl för en beräkning av skatten efter volym anför.

Skatten kan bestämmas till visst belopp per liter eller per kilogram. Hänsyn bör på denna punkt tagas till de kvantitetsuppgifter som den skattskyldige, d. v. s. köparen-förbrukaren, har tillgång till. Det avgörande blir med andra ord om han inköper gasolen efter rymd eller vikt. Såsom redan angivits beräknas priset vid inköp från Bessel-Kok efter literkvantiteten gasol, medan däremot försäljningen från Esso och OK sker efter vikt. Med hänsyn till att försäljningen av gasol för motorfordonsdrift från Esso och OK än så länge får sägas vara på försöksstadiet och då volymberäkning sker beträffande bensin och dieselbrännolja, måste övervägande skäl anses tala för att även beträffande gasol skattebeläggningsen sker efter volym.

Vid avvägningen av skattens höjd måste det enligt promemorian framstå som naturligt att en jämförelse görs med det närmast konkurrerande — och i vissa fall även parallellt använda — motorbränslet, d. v. s. bensin. Den synpunkten sägs emellertid även ha blivit framförd, att skatten bör sättas lägre med hänsyn till gasolens fördelar i luftförskämningshänseende. Denna synpunkt skulle leda till att skatten bestämdes till den lägre nivå, som svarar mot beskattningen av dieselbrännolja. Den relativt låga skattebelastningen för brännoljan torde emellertid väsentligen få ses mot bakgrunden av att det främst är den tunga nyttotrafiken som är diesel driven. Det synes synnerligen tveksamt, om man vid skattesänkningen bör ta hänsyn till att gasolen är mindre luftförorenande. Om gasolen skulle komma till mer allmän användning, måste nämligen skatten ändå höjas, eftersom det är välgkostnaderna som skall täckas. Vidare torde det under ganska lång tid vara omöjligt att få fram erforderliga kvantiteter gasol till priser, som gör gasolen något så när konkurrenskraftig i förhållande till bensen. Det kan i stället ifrågasättas, om det inte är angeläget att

gasolen förbehålls drift av motorfordon, truckar och liknande fordon inomhus och under jord. I dessa fall är det nämligen särskilt önskvärt, att avgaserna i möjligaste mån hålls fria från koloxid, nitroxa gaser och eljest cancerogena ämnen.

Rent affärsmässiga synpunkter kan också läggas på problemet, heter det vidare i promemorian. Bensin är för närvarande — och troligen under lång tid framåt — en överskottsprodukt. En investering i produktion och distribution av gasol kan därför antas leda till snedvridning inom petroleumbranschen. I Sverige finns ett utbyggt — enligt många mening överutbyggt — distributionssystem för bensin. Det skulle då från ekonomisk synpunkt vara olämpligt att bygga ut ett likartat system för distribution av gasol i mindre kvantiteter, särskilt som detta skulle leda till minskning av bensinförbrukningen, låt vara att en viss omställning från produktion av bensin till produktion av gasol är möjlig.

De nu återgivna förhållandena leder enligt promemorian till att gasolen i skattehänseende bör jämföras med bensin. Man måste emellertid ta hänsyn till de olika fysikaliska egenskaperna hos bensin och hos gasol. Därvid kan man lämpligen utgå från kalorivärdena per liter för bensin respektive gasol. Det effektiva värmevärdet, räknat i kcal/l, är för bensin 7 700 och för gasol 50 (lika delar propan och butan) 6 000. Med utgångspunkt från en skattesats av 47 öre per liter bensin bör alltså skattesatsen för en liter gasol utgöra  $\left(\frac{6\,000}{7\,700} \cdot 47 = 36,6\right)$  eller avrundat nedåt) 36 öre.

Denna skatt bör fördelas på bensinskatteandel (för vägändamål) och energiskatteandel (utan specialdestination) i samma proportioner som skatten på bensin, där drivmedelsskatten är 38 och energiskatten 9 öre. På gasol bör således tas ut 29 öre i bensinskatt och 7 öre i energiskatt. Till tullen på gasol, som närmast torde få betraktas som skyddstull (jfr SOU 1956: 15, s. 186), anses hänsyn inte böra tas, när gasolskatten fastställs. Vid oförändrad prissättning i övrigt skulle gasolen därmed komma att kosta 84 öre per liter. Detta belopp kan jämföras med priset på 0,8 liter bensin, som är omkring 64 öre.

I tekniskt hänseende är den föreslagna beskattningen, såsom nämnts, utformad efter förebild av förordningen om brännoljeskatt, närmast bestämmelserna om registrerade förbrukare. Detta innebär enligt promemorian i korthet följande.

Den som vid de nya beskattningsreglernas ikraftträdande innehar eller senare förvärvar gasoldrivet motorfordon, skall anmäla detta till kontrollstyrelsen. Omändring av fordon från bensin- till gasoldrift är att jämföras med förvärv av gasoldrivet fordon. Att märka är att bl. a. truckar och traktorer icke är att anse som motorfordon, varför anmälningsplikt eller skattskyldighet icke föreligger beträffande sådant fordon. Kontrollstyrelsen utfärdar ett registreringsbevis till fordonsägaren, vilket innebär att han är skattskyldig. Fordonsägaren får köpa gasolen utan skatt på samma sätt som hittills, men kvartalsvis skall han redovisa sin förbrukning till kon-

trollstyrelsen och samtidigt erlægga upplupen skatt. Deklarationen skall insändas till kontrollstyrelsen inom en månad efter utgången av varje kvartal. I deklARATIONEN anger fordonsägaren på heder och samvete mätarställningar vid kvartalets början och dess slut samt antalet påfyllda liter gasol. Deklarationerna görs till föremål för en preliminär allmän granskning — inom kontrollstyrelsen finns uppgifter om medelförbrukningen per mil för olika slag av fordon under olika slag av körningar. Med oregelbundna mellanrum, i genomsnitt vartannat år, erhåller fordonsägaren besök av kontrolltjänsteman från styrelsen, som närmare granskar fordonsägarens körförhållanden och bokföring — det är i regel fråga om rörelseidkare.

Med hänsyn till det ringa antal skattskyldiga, som kan bli aktuella under de närmaste åren, synes den ifrågasatta beskattningen inte behöva medföra någon förstärkning av kontrollstyrelsens personal, heter det i promemorian. Man kan också anta, att intresset för gasol föranletts av att detta varit ett skattefritt drivmedel. Sedan skatt införts, torde lönsamheten ändras så, att gasoldrift kommer i fråga endast i vissa extrema fall. Givetvis kan detta förhållande påverkas, om konkurrensen skulle bli sådan att skatten helt eller till större delen kommer att bäras av producenten eller distributören. Likaså är det möjligt, att billig gasol kan tillföras världsmarknaden i stora kvantiteter inom en nära framtid. I det läget kan gasolbeskattningen i tekniskt hänseende lätt anpassas helt efter det system, som nu gäller för brännoljeskatten.

För att genomföra det föreslagna beskattningssystemet kan man enligt promemorian i huvudsak tillämpa samma bestämmelser som gäller beträffande brännoljeskatt. Efter förebild av dessa bestämmelser har i promemorian framlagts förslag till förordning om gasolskatt och förordning angående ändring i förordningen om energiskatt.

### Remissyttrandena

I sina yttranden tillstyrker remissinstanserna genomgående förslaget om skatteplikt för gasol som drivmedel för motorfordon. *Svenska petroleum institutet* framhåller sålunda, att den riktiga principen för beskattning av motorbränslen synes vara, att alla bränslen beskattas och att skattebelastningen för dem blir lika. Endast härigenom kan man uppnå, att konsumenternas val av bränsle blir beroende av den tekniska utvecklingen och inte av skatteskal, framhåller institutet.

Frågan om skattepliktens omfattning tas särskilt upp av *generaltullstyrelsen*, som ifrågasätter om man inte i detta sammanhang borde ta steget fullt ut och beskatta alla slag av drivmedel för motorfordon. En sådan anordning torde få anses riktig från rättvisesynpunkt, men dessutom skulle man därigenom undgå risken att obeskattade bränslen på grund

av den tekniska utvecklingen eller av andra skäl börjar användas i större utsträckning för drift av motorfordon. Om beskattningen av gasoldrift utformas så att den utan vidare kan tillämpas i fråga om andra drivmedel, skulle det med hänsyn till den ringa betydelsen av dessa vara möjligt att utan detaljföreskrifter överlåta åt beskattningsmyndigheten att bestämma skatten på dem så, att den motsvarar beskattningen av gasol.

Generaltullstyrelsen ifrågasätter särskilt en utvidgning av skatteplikten till andra gaser, som kan användas för motordrift, och anför.

Enligt promemoriaförslaget skulle beskattningen, åtminstone vid alternativet bränsleskatt — som är det enda för vilket detaljerat författningsförslag utarbetats, avse »sådan till tulltaxenr 27.11 hänförlig vara, som användes till drift av motor i motorfordon»; dylik vara har i författningsförslaget benämnts gasol. Nämda tulltaxenummer avser petroleumgaser och andra gasformiga kolväten. Enligt kommentaren till Brysselnomenklaturen omfattar numret råa, gasformiga kolväten erhållna såsom naturgaser eller från råpetroleum eller framställda på kemisk väg. Även tekniskt rena kolväten, blandade med små mängder av starkt luktande ämnen för att eventuellt läckage skall uppmärksammas, hänföras till sagda nummer. Rena eller tekniskt rena, kemiskt definierade kolväten hänföras däremot till tulltaxenr 29.01. Även dylika kolväten (exempelvis ren propan) användes i viss utsträckning för drift av motorfordon, och det synes knappast lämpligt att behandla dessa annorlunda än de till nr 27.11 hänförliga, i synnerhet som ett av de viktigaste av de till nr 29.01 hänförliga kolvätena, nämligen metan, enligt en beslutad men ännu ej ikraftträd ändring i tulltaxan (1961: 164) skall överföras från nr 29.01 till nr 27.11. Framhållas må vidare att inblandning i de ifrågavarande gaserna av andra ämnen, fränsett nyssnämnda luktämnen, enligt gällande tulltaxeringsprinciper kan medföra att varan kommer att falla under tulltaxenr 39.19. För att icke skatten skall kunna kringgås genom dylik inblandning torde det vara lämpligt att även sistnämnda nummer upptages i definitionen av den skattepliktiga varan. I enlighet härmed synes skatt böra utgå för alla till tulltaxenr 27.11, 29.01 eller 38.19 hänförliga varor, bestående helt eller till huvudsaklig del av gasformiga kolväten, när varorna användas till drift av motor i motorfordon.

Med den av generaltullstyrelsen förordade bestämningen av det skattepliktiga området skulle detta omfatta även varor, som normalt inte faller under beteckningen gasol. Generaltullstyrelsen ifrågasätter därför, om det inte vore lämpligast att definiera de skattepliktiga varuslagen som »gasol och andra till tulltaxenr 27.11, 29.01 eller 38.19 hänförliga varor, bestående helt eller till huvudsaklig del av gasformiga kolväten, när de användas till drift av motor i motorfordon» samt efter mönster av bensinskatteförordningen i ett särskilt stycke föreskriva att vad i förordningen stadgas om gasol skall ha avseende å samtliga enligt förordningen skattepliktiga varuslag.

Ett par remissinstanser uttalar tveksamhet i fråga om den föreslagna beteckningen gasol för den skattepliktiga gasen. Tveksamheten beror på att ga-

sol använts såsom handelsbenämning för gas, som producerats av Svenska skifferoljeaktiebolaget. *Svenska petroleum institutet* påpekar, att ordet gasol upptagits i kommerskollegiets förteckning över brandfarliga varor (Kommerskollegii författningssamling 1963: B 1), under det att diskussion pågår om vad som skall inflyta i den utgåva av Tekniska Nomenklaturcentralens och institutets »Petroleumterminologi» som är under arbete.

I fråga om valet av beskattningssystem förordar remissinstanserna enhälligt, att gasolbeskattningen anordnas som en bränsleskatt. I allmänhet hävdas som skäl mot att anordna beskattningen som fordonsskatt, att ett sådant beskattningssystem skulle medföra betydande nackdelar från rättvisesynpunkt och strida mot kostnadsansvarighetsprincipen. *Kontrollstyrelsen* anför sålunda.

Det såsom alternativ fordonsskatt betecknade förslaget innebär visserligen ett från uppboräds- och kontrollsynpunkt lämpligt skattesystem. Då skatten i detta fall är oberoende av väglängd göres emellertid en — företags-ekonomiskt sett — rörlig kostnad, drivmedelsskatten, till en fast kostnad. Detta kan innebära en belastning för fordonsägare, som exempelvis på grund av brist på beställningar icke kan utnyttja sina fordon i normal omfattning och som just på grund av den minskade sysselsättningen fått sin skatteförmåga nedsatt. I sådan utformning blir skattens verkan särskilt ogynnsam. En förhöjd fordonsskatt kan ej heller med fördel anslutas till den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen, vilken legat till grund redan för de överväganden som gjorts av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Beträffande beskattningens fördelning på fordons- och drivmedelsskatter anför utredningen i sitt betänkande (SOU 1953: 34) bl. a., att vid avvägningen mellan fordons- och bensinskatteerna i princip synes böra eftersträvas ett proportionsförhållande, som möjliggör att huvuddelen av totalskatten uttages genom bensinskatt — detta med hänsyn till att huvudparten av fordonens totala kostnadsansvar är hänförlig till väg-användningen.

Kontrollstyrelsen finner, att svårigheterna att anpassa en förhöjd fordonsskatt till utnyttjandet av vägnätet måste bli betydande. Denna omständighet och övriga negativa verkningar av en gasolbeskattning enligt alternativ fordonsskatt synes enligt styrelsens mening innebära, att detta alternativ är förenat med övervägande nackdelar. Trots fördelarna från uppboräds- och kontrollsynpunkt anser sig kontrollstyrelsen därför inte kunna tillstyrka, att alternativ fordonsskatt genomförs.

När det gäller beskattningens närmare utformning, uttalar remissinstanserna i allmänhet sin anslutning till förslaget, att skatten skall tas ut hos fordonsägarna och att dessa således skall deklarerat och betala in skatten till kontrollstyrelsen. I några fall förordas emellertid, att skatten skall redovisas av leverantörerna på samma sätt som i allmänhet gäller enligt förordningen om brännoljeskatt, i andra fall åter uttalas tveksamhet.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län är inte övertygad om att det förordade tillvägagångssättet kommer att visa sig tillfredsställande. Länsstyrelsen hänvisar därvid till de mindre goda erfarenheterna beträffande brännoljeskattningen före omläggningen vid årsskiftet 1961/62. Även om antalet ägare av gasol drivna fordon inom överskådlig tid kan antas bli relativt ringa, bör man dock enligt länsstyrelsen från början anpassa uppbördsförfarandet efter det system, som nu gäller för dieselbrännolja. En sådan anpassning torde i varje fall bli nödvändig vid en tidpunkt, då förbrukningen av gasol för motorfordonsdrift blir av mera betydande omfattning, anser länsstyrelsen.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening ställer sig i första hand avvisande mot det föreslagna systemet men är beredd att tills vidare acceptera detta. Föreningen anför.

Det system som för närvarande tillämpas för de flesta brännoljedrivna bilar innebärande att bilägarna inköper beskattad olja, s. k. skattediesel, torde innebära väsentliga fördelar ur uppbörds- och kontrollsynpunkt. Det borde därför tillämpas även för gasol drivna fordon. Föreningen är dock, om det skulle medföra väsentliga uppbördstekniska fördelar med hänsyn till det ringa antalet gasol drivna fordon, beredd att acceptera att skatten uttages efter särskilt deklarationsförfarande. Om gasol driften sedermera skulle utvecklas och omfatta ett större antal fordon bör dock en omläggning av systemet till försäljning av »skattegasol» övervägas.

Generaltullstyrelsen menar att en skatteberäkning efter varans volym synes vara mindre tillfredsställande i fråga om varor, som inte levereras i flytande form utan som komprimerad gas med växlande täthet. Med hänsyn härtill ifrågasätter styrelsen, om skatten inte bör beräknas efter varans vikt. Enligt chefen för tullverkets huvudlaboratorium borde, om volymen läggs till grund för beräkningen, i varje fall anges, att skatten utgår efter volymen av till vätska kondenserad gas.

Beträffande avvägningen av skattesatsen går meningarna mer isär. Flertalet remissinstanser tillstyrker dock promemorians förslag om en sådan skattesats för gasol att den kalorimässigt svarar mot bensinskatten, d. v. s. 47 öre per liter. I några fall förordas emellertid att jämförelsen görs med brännoljeskatten, som för registrerade förbrukare i allmänhet är 34 öre per liter, eller att skatten sätts ännu lägre.

Sveriges industriförbund motiverar sin anslutning till promemorians förslag sålunda.

Det kan diskuteras, huruvida gasolbeskattningen skall anpassas efter den skattenivå som gäller för bensin eller om jämförelse bör göras med motorbrännolja. Bl. a. med hänsyn till att gasol drift liksom brännoljedrift medför en fördyring av fordonets utrustning skulle en jämförelse med brännoljeskattningen ligga nära till hands. Avgörandet bör emellertid ske efter det sannolika framtida användningsområdet för gasol. Då detta bränsle närmast torde vara lämpat för drift av personbilar och smärre lastfordon synes det naturligt att vid bestämmandet av skattens storlek utgå ifrån det för drift av sådana fordon mest använda bränslet, nämligen bensin.

*Sveriges lantbruksförbund* delar visserligen uppfattningen, att jämförelse vid skatteavvägningen bör göras med bensin, men framhåller, att frågan om nivån skall sättas högre eller lägre närmast torde böra bedömas med utgångspunkt från näringspolitiska synpunkter, nämligen tillgången på bensin respektive gasol, önskvärdheten av nyinvesteringar o. s. v.

I några av remissyttrandena framhålls särskilt kostnaderna för nyinvesteringar i händelse av en mer allmän övergång till gasol som motorbränsle. *Svenska gasverksföreningen* anför.

Tack vare stora investeringar i ett väl förgrenat distributionsnät för flytande drivmedel, omfattande oljehamnar, raffinaderier, lagringsutrymmen, transportmedel och servicestationer, kan motorfordonstrafiken i hela landet fortgå på ett tillfredsställande sätt. Det är ej möjligt, att för gasol använda samma utrustning som för flytande drivmedel. För att rationellt kunna utnyttja gasol för motorfordonsdrift kommer därför att erfordras en likartad utbyggnad av bl. a. lagringsanordningar, transportmedel och gasolservicestationer. Då gasol vid förvaring och distribution är en vätska under tryck, måste dessa anläggningar vara utrustade med särskilda trycktankar och tappningsanordningar och betjänas av speciellt utbildad personal.

Gasverksföreningen framhåller avslutningsvis, att uppbyggnaden av ett distributionsnät för motorgasol kommer att kräva avsevärda investeringar och medföra en ytterligare belastning på byggnadsområdet.

Liknande synpunkter framförs av *Svenska petroleum institutet*. Även *Sveriges bensinhandlares riksförbund (SBR)* berör de betydande kostnaderna för nyinvesteringar vid en utbyggnad av stationer för distribution av gasol och anför följande.

I vårt land finns för närvarande ett nät av försäljningsställen för petroleumprodukter omfattande ca 10 000 enheter och därtill kommer ett mycket stort antal konsumentanläggningar av olika slag. Under åren 1958—1961 nyuppfördes inte mindre än 919 moderna servicestationer i landet. Efter utförda undersökningar har SBR kunnat konstatera, att de befintliga försäljningsställena icke har en sådan kundfrekvens, att de kan utnyttjas till sin fulla kapacitet. Mycket talar för, att bensinstationernas kapacitet generellt sett för närvarande utnyttjas till ungefär 50 % vid de timmar under dygnet, då kundfrekvensen är som störst.

SBR säger sig ha med oro noterat den hastiga takten i bensinstationsbyggandet, där en överproduktion leder till olönsam drift och osunda konkurrensförhållanden. Om speciella stationer för distribution av gasol skulle komma till stånd i större omfattning, skulle riskerna för en total snedvridning av balansen mellan det verkliga behovet och tillgången på försäljningsställen öka, anför förbundet vidare. Detta skulle i sin tur få till följd en ökning av prisnivån för produkterna. Eftersom distributionssystemet för bensin således enligt förbundets mening redan är överutbyggt, ter det sig för förbundet som ekonomiskt oförsvarligt att börja bygga ett likartat nät för distribution av gasol.

Såsom understrukits i promemorian, är en av fördelarna med gasdriften renheten hos de avgivna gaserna, speciellt deras frihet från cancerogena kolväten. I några av remissyttrandena förordas med hänsyn härtill en lägre skattesats än som svarar mot skatten för bensin. Enligt *generalpoststyrelsen* är verksamma åtgärder mot luftförsämningen i tätorterna av så stor samhällelig betydelse, att även ganska ansevliga kostnader för sådana åtgärder får anses motiverade. Styrelsen förordar därför, att skatten på gasol beräknas med utgångspunkt från skatten för dieselbrännolja eller i varje fall till lägre belopp än som direkt motsvarar skatten på bensin.

Även *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* framhåller gasolens från hälsosynpunkt gynnsamma egenskaper men föreningen anser det dessutom angeläget, att biltillverkare och trafikanter får möjlighet att i viss utsträckning praktiskt pröva och utveckla fordon liksom aggregat för gasoldrift. Föreningen anför härom.

Gasoldrift i bilar har hittills förekommit i mycket liten utsträckning. Det torde huvudsakligen vara fråga om olika slag av experimentverksamhet. Om gasolen beskattades enligt det föreliggande förslaget skulle den bli väsentligt dyrare i användning än andra bränslen. Utnyttjandet av gasol för motorfordonsdrift skulle i praktiken omöjliggöras. Man bör dock ej vara främmande för möjligheterna att i framtiden överskott på natur- och raffinaderigas i väsentligt större utsträckning kan komma att utnyttjas i Sverige eller på den svenska bilindustriens exportmarknader till priser som är fullt konkurrenskraftiga med bensin och motorbrännolja.

Föreningen finner med hänsyn till det anförda starka skäl tala för en sådan avvägning av beskattningen, att användning av gasol vid motorfordonsdrift inte förhindras, även om detta skulle medföra vissa avsteg från principen om likformig beskattning av olika drivmedel. Föreningen framhåller vidare, att gasol med hänsyn till initialkostnaderna för erforderliga installationer främst torde komma i fråga för fordon med förhållandevis långa körsträckor, exempelvis taxibilar. En jämförelse med brännolja borde därför enligt föreningens mening vara minst lika väl motiverad.

*Svenska Bessel-Kok aktiebolag* förordar en sådan skattenivå, att gasol med sina från många synpunkter goda egenskaper skall kunna konkurrera framgångsrikt med övriga motorbränslen i handeln. Bolaget anser att avgaserna vid gasoldrift är nästan helt gift- och luktfria, om motorerna är riktigt justerade, samt åberopar vissa förhållanden utomlands.

Redan nu förefinnes i vissa städer i USA förbud för användande av dieseldrivna fordon med hänsyn till den skadliga inverkan på luften som dieselavgaserna utgöra. Även på andra håll, exempelvis i Europa, pågår undersökningar i samma riktning och enligt uppgift verkställes i Holland, på initiativ av hälsovårdsministeriet, vetenskapliga prov på avgaserna vid drift med olika bränslen, däribland gasol.

Enligt bolagets mening vore det oriktigt om gasol, som synes kunna medföra mycket stora fördelar från hälsovårdssynpunkt, vid användning



som motorfordonsbränsle skulle beskattas så högt, att skattens höjd verkade avskräckande för övergång till gasol drift. Bolaget åberopar vidare ett uttalande av professorn Bengt Lambert vid Århus universitet i Danmark, som enligt bolagets uppgift för närvarande arbetar med ingående forskning bl. a. beträffande cancerframkallande ämnen. I detta uttalande, som gjorts för bolaget, heter det.

I tätorter förekommer, speciellt vid rusningstid, en mycket kraftig utveckling av avgaser från fordon framdrivna med bensin eller dieselolja, i synnerhet vid acceleration i samband med trafikstockningar. Dessa avgaser äro enligt professor Lamberts uppfattning synnerligen skadliga för den mänskliga organismen och mycket stor risk förefinnes, att sagda avgaser kan framkalla cancer. Vid undersökningar företagna i ej alltför liten skala med fordon, till vars drift användes propan-butan/gas, har framkommit att avgaserna i mycket ringa omfattning innehåller sådana ämnen, som synes framkalla cancer.

Enligt Svenska lokaltrafikföreningens mening förefaller visserligen de i promemorian redovisade fördelarna med gasol drift något överskattade. Föreningen anser det emellertid vara ett samhällsintresse, att gasol drift i större skala med bussar inte hindras av hög beskattning, och anför.

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 gasol drift av bussar i större städer bli aktuell. Utomlands förekommer sådan bussdrift i USA och även i Belgien och Holland.

I Sverige skulle bussdrift med gasol av ekonomiska skäl bli helt omöjlig, om den av utredningen föreslagna skattesatsen per liter blev generell, anser lokaltrafikföreningen.

I några remissyttranden tas upp olika mera tekniska problem.

Överståthållarämbetet nämner sålunda frågan om beskattning av gasol till svenska bilar i utlandet och till utländska bilar i Sverige. Ämbetet anser, att skattefrihet bör föreligga i båda dessa fall, och föreslår i detta syfte förtydliganden av författningstexten. Som skäl härför anför ämbetet.

Vad till en början angår det förstnämnda fallet läser — helst som huvudparten av den föreslagna gasolskatten torde vara av samma natur som bensinskatten, således avsedd för vägväsendet — skattskyldighet icke böra föreligga. I tydlighetens intresse torde därför sådan jämkning i den föreslagna författningstexten (3 §) böra göras att skattskyldigheten avser allenast här i riket påfylld gasol. Vad härefter angår frågan huruvida undantag från skattskyldigheten bör göras för utländska fordon, vilka drivas med gasol, synes det ämbetet som om starka skäl tala för sådant undantag. Förfarandet vid skattens utlagande — innefattande bland annat registreringsanmälan av den skattskyldige till kontrollstyrelsen och insändande till sam-

ma myndighet av deklaration över förbrukningen — synes icke väl lämpa sig för utländska förbrukare, i vart fall icke för sådana, vilka endast under kortare tid uppehålla sig här i landet.

Överståthållarämbetet ifrågasätter även viss komplettering av ansvarsbestämmelserna.

Länsstyrelserna i Kronobergs och Älvsborgs län förordar, att v a n f ö r a ägare av gasoldrivna motorfordon får bidrag enligt förordningen den 25 november 1960 (nr 603) med belopp motsvarande den skatt som belöper på viss myckenhet gasol.

### Departementschefen

I huvudsak täcks kostnaderna för det allmänna vägväsendet sedan länge av skatter på motorfordonstrafiken. För närvarande har vägtrafikbeskattningen två former, nämligen årlig skatt på fordonen och särskild skatt på de förbrukade drivmedlen. Drivmedelsbeskattningen omfattar de gängse flytande motorbränslena, d. v. s. främst bensin och brännolja. För dessa bränslen utgår drivmedelsskatt med 38 respektive 31 (för registrerad förbrukare i allmänhet 34) öre per liter. Dessutom omfattas bensin och brännolja av den allmänna energiskatten med en skattesats av 9 respektive 2,5 öre per liter. Den totala skattebelastningen är således på bensin 47 och på brännolja normalt 33,5 öre per liter. Medan intäkterna av drivmedelsskatt redovisas som automobilskattemedel för att tillföras vägväsendet, är intäkterna av den allmänna energiskatten inte specialdestinerade.

På kontinenten har man under senare tid börjat i viss omfattning använda petroleumgaser som motorbränsle. Sådana drivmedel har numera även introducerats i vårt land, främst under beteckningen gasol. Den övergång till gasoldrift, som hittills förekommit i Sverige, torde delvis ha varit motiverad av att gasoldriften erbjuder vissa fördelar från teknisk synpunkt. Framför allt torde övergången emellertid sammanhånga med att användningen av gasol i viss utsträckning kan ställa sig ekonomiskt fördelaktig i jämförelse med bensin- eller brännoljedrift. Detta beror i huvudsak på att gasol till skillnad från bensin och brännolja inte omfattas av drivmedelsbeskattningen eller energibeskattningen. Denna olikhet i beskattningshänseende gör, att gasol i marknaden betingar ett pris som ligger omkring 30 öre lägre per liter än bensinpriset, trots att obeskattad bensin är väsentligt billigare än gasol. Vid en prisjämförelse måste man ta hänsyn till att kalorivärdet är något lägre för gasol än för bensin.

Det kan inte anses lämpligt att under ytterligare någon tid behålla skattefriheten för gasol. I den mån nya motorbränslen kommer till praktisk användning, bör de nämligen snarast innefattas i den beskattning, som gäller för sådana bränslen. Dröjsmål från statsmakternas sida i detta hänseende

kan leda till att marknaden snedvrids på såväl produktions- som konsumtionssidan genom att drivmedel, som från tekniska och ekonomiska synpunkter inte kan konkurrera på lika villkor med beskattade bränslen, kommer till användning. För distributionsapparaten kan detta innebära samhälls- och företagsekonomiskt omotiverade investeringar i nyanläggningar för parti- och detaljdistribution. Dessa synpunkter har under remissbehandlingen klart understrukits från flera håll. Man har även enhälligt tillstyrkt, att gasol som används för motorfordonsdrift underkastas beskattning i likhet med andra drivmedel. Jag ansluter mig till denna uppfattning och har därför låtit upprätta förslag till författningar om beskattning av gasol för sådant ändamål, nämligen förordning om gasolskatt och förordning angående ändring i förordningen om allmän energiskatt.

För att undvika tillfällig skattefrihet för nya motorbränslen, som kan komma i marknaden framdeles, skulle man kunna överväga att bestämma skattepliktens omfattning så generellt att alla som motorbränsle användbara varor lades under den speciella beskattningen på detta område. Man skulle då överlåta åt beskattningsmyndigheten att bestämma skattesatsen med ledning av den skatt, som fastställts för gasol. Såsom framgår av utredningen, är emellertid gasol och vissa närstående gasformiga bränslen de enda drivmedel, som vid sidan av redan beskattade drivmedel för närvarande förekommer i praktiskt bruk. En allmän översyn av vägtrafikbeskattningen framstår som erforderlig bland annat med hänsyn till de nya riktlinjer för trafikpolitiken, som antogs av fjolårets riksdag. Det finns därför enligt min uppfattning inte någon anledning att nu införa regler av vidare räckvidd än som motiveras av rent praktiska hänsyn. Jag är således inte för dagen beredd att föreslå en sådan generell bestämmelse om beskattning av motorbränslen som föreslagits från något håll.

I enlighet med förslag av generaltullstyrelsen bör det skattepliktiga området omfatta — förutom gasol i vanlig mening — andra petroleumgaser och gasformiga kolväten, hänförliga till tulltaxenummer 27.11, samt vissa rena kolväten (tulltaxenummer 29.01) och gasblandningar (tulltaxenummer 38.19), allt i den mån varorna används för drift av motor i motorfordon. De av mig förordade författningsbestämmelserna om gasol skall gälla samtliga de varor jag nu nämnt. Skattepliktens omfattning framgår av 1 § i den föreslagna förordningen om gasolskatt. Uttrycket gasformig i första stycket avser givetvis varans aggregationstillstånd vid normala tryck- och temperaturförhållanden.

Olika beskattningssystem är tänkbara, när det nu gäller att beskatta gasoldriften. I Danmark har man löst denna skattefråga genom att högre fordonsskatt tas ut för fordon, som drivs med annat drivmedel än den beskattade bensinen. I Norge betalas för andra motorfordon än bensindrivna en särskild kilometeravgift, som utgår efter den körda vägsträckan.

I Sverige har vi däremot, som framgår av den tidigare redogörelsen, hittills valt att beskatta de olika drivmedel, som kommer till användning. Vart och ett av de beskattningssalternativ, som sålunda är tänkbara, erbjuder i och för sig fördelar och nackdelar. Sålunda är fordonsskattealternativet att föredra från uppbornds- och kontrollsynpunkt. Med hänsyn till fordonens varierande körsträckor kan detta alternativ emellertid knappast förenas med principen om fördelning av skattebelastningen efter den kostnad olika fordon orsakar vägväsendet, den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen. En kilometerbeskattning vållar olägenheter vid användning växelvis av gasol och av andra bränslen. Särskilt med hänsyn till en eventuell allmän översyn av vägtrafikbeskattningen bör man inte nu införa en främmande beskattningssnorm, såsom förhöjd fordonsskatt eller kilometeravgift, oavsett de fördelar dessa beskattningssalternativ kan erbjuda från vissa synpunkter. I stället bör man vid den kompletterande drivmedelsbeskattning, som det här är fråga om, anknyta till det skattesystem, som vi här i landet redan tillämpar på detta område, alltså till ett system med beskattning av den förbrukade drivmedelskvantiteten. En sådan beskattning har även accepterats från alla håll under remissbehandlingen.

För beskattningssystemets närmare utformning har man att välja mellan två olika metoder, som tillämpas för de nuvarande drivmedelsskatterna. Den ena metoden, som används för all bensin och för brännolja i allmänhet, innebär, att tillverkarna eller de stora distributionsföretagen erlägger skatten till kontrollstyrelsen. Fordonsägaren köper därför sitt drivmedel i beskattat skick på servicestationen och behöver således inte själv redovisa någon skatt. Den andra metoden, som tillämpades före år 1962 för all brännolja men nu endast för vissa förbrukare av såväl skattepliktig som skattefri brännolja, kräver, att fordonägaren deklarerar och erlägger skatten till kontrollstyrelsen i efterskott för viss period. För gasolbeskattningen har föreslagits den senare metoden med redovisningsskyldighet för fordonägaren gentemot kontrollstyrelsen. Den förstnämnda, för fordonägaren enklare metoden har nämligen inte ansetts lämplig i fråga om gasol, eftersom denna vara till helt dominerande del säljs för skattefria ändamål, främst för användning inom industrin och i hemmen. En kontroll, att skatten verkligen tas ut på den relativt obetydliga försäljningen för motorfordonsdrift, skulle därför vålla oproportionerliga svårigheter.

Remissinstanserna har — på ett par undantag när — godtagit förslaget om redovisningsskyldighet för fordonägaren gentemot kontrollstyrelsen. Med hänsyn till den ringa omfattningen av gasolförsäljningen för motorfordonsdrift och eftersom det inte finns anledning anta att denna försäljning skall öka nämnvärt inom överskådlig framtid, bör beskattningen enligt min mening kunna ordnas i enlighet med förslaget. Så länge antalet gasoldrivna fordon är mera begränsat, måste nämligen en kontroll av skattskyldighe-

tens fullgörande ställa sig relativt enkel. Skulle antalet gasoldrivna motorfordon mot förmodan öka mer avsevärt, kan frågan komma i ett annat läge, och den torde då få tas upp till förnyat övervägande. I nuvarande läge förordar jag således, att skattskyldigheten åläggs ägare av sådant fordon som är inrättat för gasol drift (3 § första stycket förordningen om gasolskatt). Den skattskyldige skall vara registrerad hos kontrollstyrelsen (4 §) samt deklarerat (6 §) och erlagga skatten till kontrollstyrelsen (2 § förordningen om gasolskatt och 26 § i den s. k. förfarandeförordningen, till vilken hänvisas i 2 §).

Skattskyldigheten inträder, då gasol fylls på bränsletank i motorfordon eller då gasolfyllt bränsletank tillförs fordonet (3 § andra stycket förordningen om gasolskatt). Av praktiska skäl bör skatten beräknas efter den inköpta volymen. Denna bör emellertid, såsom generallullstyrelsen föreslagit, bestämmas att avse den till vätska kondenserade gasen (5 § andra stycket).

I övrigt innebär det framlagda förslaget i tekniskt hänseende bland annat, att förfarandeförordningens bestämmelser om fastställande, erläggande och återbetalning av skatt blir tillämpliga liksom dess bestämmelser om förhandsbesked, besvär och möjlighet till skattebefrielse (2 §). Möjlighet ges till avdrag för gasol, som i någon omfattning av betydelse används för drift av tippnings- eller lastningsanordningar eller i övrigt för andra ändamål än framförande av fordon (7 §). Vidare meddelas kontrollföreskrifter i huvudsaklig överensstämmelse med vad som gäller enligt förordningen om brännolja skatt (8—11 §§).

När det gäller s k a t t e s a t s e n, har man att söka anknytning till skatten för bensin eller för brännolja. I den inom departementet utarbetade promemorian har föreslagits en skattesats, som med hänsyn till skillnaden mellan gasol och bensin i fråga om energiinnehåll motsvarar skatten för det senare bränslet. Flertalet remissinstanser har anslutit sig till detta förslag. Från åtskilliga håll har man emellertid i stället föreslagit en beskattning motsvarande den som gäller för brännolja. Detta skulle innebära en lägre skatt för gasolen än den som föreslagits i promemorian.

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 gasol drift anses vara av visst värde. Skälen för att anknyta skattesatsen till bensinskatten får emellertid anses väga över. Skattesatsen för brännolja har satts lägre än för bensin med hänsyn främst till att brännolja används huvudsakligen i den tunga och bränslekrävande nyttotrafiken. Av ekonomiska skäl har gasol som motorbränsle med all sannolikhet sitt huvudsakliga användningsområde begränsat till personbilar och lättare lastfordon. För sådana motorfordon an-

vänds nu i allmänhet bensin som drivmedel. Som framgår av vad jag tidigare anfört, bör drivmedelsbeskattningen i görligaste mån utformas så, att den förhåller sig neutral till förbrukarens val av motorbränsle och således inte vållar snedvridningar i konkurrensen mellan alternativa drivmedel. En tillämpning av denna princip leder till att gasol bör beskattas efter samma grunder som bensin. Innan de komplicerade och svårbedömbara frågor blivit tillfredsställande utredda som sammanhänger med luftföroreningarna från bilismen, bör det enligt min mening inte komma i fråga att genom beskattningens utformning främja övergång från ett drivmedel till ett annat.

Jag anser mig således böra förorda, att skattesatsen för gasol bestämmas med utgångspunkt från vad som gäller för bensin. Den särskilda skatten för bensin utgår, som jag tidigare nämnt, med 47 öre per liter, varav 38 öre i bensinskatt och 9 öre i allmän energiskatt. Eftersom den energi som i en bilmotor kan utvinnas ur gasol beräknas till omkring 78 procent av motsvarande energiutvinning vid förbrukning av samma kvantitet bensin, bör skatten för gasol bestämmas till 36 öre per liter. Efter samma fördelning av det totala skattebeloppet som beträffande bensin bör gasolskatten bestämmas till 29 öre och den allmänna energiskatten på gasol till 7 öre per liter. Skattesatsen för gasolskatten anges i 5 § första stycket förordningen om gasolskatt. Energibeskattningen av gasol för motorfordonsdrift föranleder en del ändringar i förordningen om allmän energiskatt.

Vad gäller drift av svenska bilar i utlandet och av utländska bilar i Sverige, har i 3 § andra stycket förordningen om gasolskatt angetts, att skatteplikt föreligger endast när gasol tillförs motorfordon inom landet, och skatteplikten i 1 § andra stycket samma förordning begränsats till drift av motorfordon, som skall vara registrerade i Sverige eller som får användas här enligt interimslicens eller saluvagnslicens. Därigenom utesluts motorfordon, som införs tillfälligt till Sverige, liksom s. k. exportvagnar.

Från några håll har under remissbehandlingen föreslagits bidrag till v a n f ö r a ägare av gasoldrivna motorfordon motsvarande den restitution av bensinskatt, som sådana ägare av bensindrivna motorfordon för närvarande uppbär. I stället för sådana bidrag vill jag emellertid föreslå skattefrihet för användning av gasol till invaliders motorfordon, i den mån dessa är undantagna från skatteplikt enligt förordningen om automobilskatt. Det samma bör gälla även andra fordon, som är undantagna från sådan skatteplikt.

De föreslagna författningarna bör träda i kraft den 1 juli 1964. Några särskilda övergångsanordningar utöver vad som framgår av de föreslagna övergångsbestämmelserna torde inte behövas.

Antalet skattskyldiga enligt den föreslagna förordningen om gasolskatt kan, av skäl som anförts i det föregående, antas bli obetydligt. Arbetet med

beskattningen kan därför fullgöras av kontrollstyrelsen inom ramen för styrelsens nuvarande resurser.

Intäkterna av gasolskatt bör för budgetåret 1964/65 redovisas som bensin- och brännoljeskatt. Någon inkomstökning till följd av den nya beskattningen torde inte böra beräknas för närvarande.

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen anta inom finansdepartementet upprättade förslag till

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

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Per Eskilsson*