

Nr 50

Skatteutskottets betänkande i anledning av motioner om ändrad drivmedelsbeskattning i miljöpolitiskt syfte.

Motionerna

I detta betänkande behandlas

motionen 1971: 26 av herr Wirtén m. fl. (fp) vari hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär

1. förslag om sänkning av skatten på gas som drivmedel till bilar av sådan omfattning att gasdriften blir ekonomiskt fördelaktig jämfört med bensindrift,

2. utredning angående de åtgärder som i övrigt krävs för att underlätta gasdrift för bilar;

motionen 1971: 89 av herr Sjönell m. fl. (c) vari hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär utredning och förslag till omläggning av drivmedelsbeskattningen i syfte att stimulera övergång till gasol och andra miljövänliga drivmedel.

Gällande bestämmelser

Enligt beslut av 1964 års vårriksdag utgår fr. o. m. den 1 juli samma år särskild skatt för gasol och andra gasformiga kolväten som används för drift av motorfordon. Bestämmelser härom är meddelade i förordningen (1964: 352) om gasolskatt. Beskattningen är uppbyggd efter principerna för brännoljebeskattningen. Enligt förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt och förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen utgår även dessa skatter för gasol. Sammanlagt utgår f. n. skatt med 48 öre för liter gasol, varvid skatten beräknas efter volymen av till vätska kondenserad gas. Skattens höjd är fastställd med utgångspunkt i bensinbeskattningen. För vissa bussar gäller en särskild skattesats, som dock hittills aldrig tillämpats. Enligt uppgift från riksskatteverket finns f. n. endast en registrerad förbrukare av gasol, och även denne har i praktiken upphört att använda gasol som drivmedel.

Frågans tidigare behandling

Med anledning av propositionen (1964: 97) om införande av gasolskatt yrkades i motioner att gasolen med hänsyn till dess mindre luftförorcnande avgaser skulle beskattas förhållandevis lägre än bensin. Be-

villningsutskottet avvisade emellertid dessa yrkanden och anförde därvid bl. a. följande i sitt av riksdagen godkända betänkande 1964: 48.

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. 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 inte bör komma i fråga.

Då bevillningsutskottet 1968 med anledning av då väckta motioner rörande bl. a. beskattningen som miljöpolitiskt instrument i princip avvisade sådana åtgärder åberopade utskottet (BeU 1968: 70) riksdagens tidigare ställningstagande i gasolfrågan.

I prop. 1970: 156 föreslogs vissa avgifts- och skattehöjningar för att stabilisera samhällsekonomin däribland en skärpning av den särskilda skatten på motorbränslen.

I motioner med anledning av propositionen yrkades att skattehöjningen på bensin skulle differentieras med hänsyn till bensinens blyhalt. I andra motioner yrkades avslag på höjningen av skatten på gasol. I sistnämnda motioner begärdes också en översyn av gasolskatten för att i miljövårdande syfte stimulera övergång till gasol.

I sitt betänkande (BeU 1970: 55) med anledning av dessa frågor erinrade bevillningsutskottet om att utskottet tidigare (BeU 1968: 70) närmare utvecklat skälen mot en differentiering av skatten på bensin och därvid i princip hävdade att det saknades anledning att i miljöpolitiskt sammanhang använda skatteinstrumentet som ett substitut för en förbudslagstiftning. Utskottet hade också på principiella grunder avvisat särskilda skattepreferenser för gasol. Då utskottet inte fann skäl frånträda sin uppfattning i dessa frågor avstyrkte utskottet bifall till motionerna. Riksdagen godkände utskottets betänkande.

Utskottet

I de förevarande motionerna yrkas att gasolen som drivmedel för bilar av miljöpolitiska skäl skall ges skattemässiga förmåner.

Som framgår av den inledningsvis lämnade redogörelsen har riksdagen upprepade gånger tidigare avslagit motsvarande framställningar, med hänvisning bl. a. till den inom vägtrafikbeskattningen tillämpade

principen om fordonens vägkostnadsansvar. Motionärerna pekar på att viss gasoldrift av bilar förekommer i andra länder, på den ökande tillgången av naturgas och framför allt på att gasolen ger väsentligt renare avgaser än bensin, förhållanden som varit väl kända vid frågans tidigare behandling, då bevillningsutskottet bl. a. fann att en mera betydande övergång till gasol på grund av en skattelindring för detta bränsle skulle leda till ett inkomstbortfall som i sin tur måste kompenseras genom skattehöjningar. Utskottet motsatte sig därför att gasoldriften skulle främjas genom skattelättnader.

När det gäller frågan om renare bilavgaser vill skatteutskottet i detta sammanhang erinra om att en expertgrupp (K 1966: 42) framlagt ett numera remissbehandlat förslag om införande av i stort sett samma regler på avgasområdet som USA redan antagit. Förslaget är f. n. föremål för fortsatta överväganden. Det kan vidare nämnas att giftnämnden och naturvårdsverket under hösten kommer att framlägga förslag om nedtrappning av blyhalten i bensin.

Såvitt skatteutskottet kan bedöma måste de planerade generella åtgärderna för att skapa renare bilavgaser tillmätas en helt annan och mera väsentlig betydelse för luftvården inom tätbebyggda områden än en sådan begränsad övergång till gasoldrift som motionärerna tänkt sig. Skatteutskottet ansluter sig till bevillningsutskottets bedömning att gasol bör behandlas efter samma principer som övriga motorbränslen. Till följd härav avstyrker utskottet bifall till de ifrågavarande motionerna.

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet
att riksdagen avslår

1. motionen 1971: 26
2. motionen 1971: 89.

Stockholm den 13 oktober 1971

På skatteutskottets vägnar
ERIK BRANDT

Närvarande: herrar Brandt (s), Magnusson i Borås (m), Eriksson i Bäckmora (c), Kristenson (s), Wärnberg (s), Larsson i Umeå (fp), Carlstein (s), Wikner (s), Sundkvist (c), Stadling (s), Westberg i Hofors (s), Olof Johansson i Stockholm (c), Hörberg (fp), Söderström (m) och fru Normark (s).

Särskilt yttrande

av herr Olof Johansson i Stockholm (c):

”Luftföroreningarna till följd av den ökande biltrafiken är ett allvarligt miljöproblem främst i tätorternas inre delar. I första hand måste dessa problem lösas genom en miljöplanering som syftar till fler gågator och bilfria områden samt en prioritering av de kollektiva trafikmedlen. Genom regler för avgasrening och minskad blyhalt i bensinen kan generella förbättringar åstadkommas. Gasol som drivmedel för bilar är tveklöst ett bättre alternativ än nuvarande bränslen från miljösynpunkt. De praktiska svårigheterna får emellertid inte underskattas, när det gäller nödvändiga förändringar i bilarnas utrustning och behovet av särskilda tankningsplatser. En skattemässig favorisering av gasol som drivmedel för bilar bör därför anstå i varje fall i avvaktan på resultaten av föreliggande förslag angående avgasrening och aviserade förslag angående nedtrappning av blyhalten för bensin.”