

**Nr 110.**

Av herr **Jonsson** i Skedsbygd m. fl., om sänkning av skatten för fordon, som drives med användande av inhemskt fast bränsle.

Vid bedömande av vår försvarsberedskap framstår frågan om möjligheterna att vid en avspärrning upprätthålla transportapparaten såsom en av de viktigaste faktorerna. Redan under senaste världskriget uppstodo så gott som omedelbart efter krigets utbrott stora svårigheter att hålla automobil- och traktordriften i gång i nödvändig utsträckning. Det var endast genom införande av gengasdrift, som denna trafik nödtorftigt kunde upprätthållas.

Utvecklingen sedan senaste världskriget med därav följande ökat automobil- och traktorbestånd har gjort vårt näringsliv i ännu högre grad beroende av införsel av bensin och brännolja. Utsikterna att under en övergångstid kunna upprätthålla obegränsad import av dessa drivmedel torde icke vara synnerligen stora, om ett krigsutbrott skulle inträffa. Den lagring av sådana som företagits och alltjämt planeras kan endast räcka ganska begränsad tid. Följderna av en total avspärrning skulle drabba vårt jordbruk och dess möjligheter att upprätthålla driften synnerligen hårt. Vi erinra i detta sammanhang om att traktorbeståndet inom jordbruket mångdubblats, under det att hästantalet minskat till inemot hälften av vad som var fallet under senaste kriget. Traktordriften kan följaktligen icke numera i nämnvärd utsträckning ersättas med dragare.

Samma är förhållandet när det gäller transportväsendet i övrigt. Transporterna av varor å våra landsvägar utföras numera så gott som hundra procentigt med automobil. Även här medför det minskade antalet hästar att dessa transporter icke i någon nämnvärd utsträckning kunna övertagas av hästdrivna fordon.

Även om en viss upplagring under dessa år ägt rum för försvarets räkning, kunna lagren icke på längre sikt räcka för att tillfredsställa krigsmaktens behov. Även torde böra beaktas det sammanhang som kommer att råda mellan krigsmaktens underhåll och transportkapaciteten av råvaror, livsmedel och förnödenheter i hela landet.

Man torde utan tvekan kunna säga att vad som gjorde det möjligt för vårt

land att relativt ostört av transportsvårigheter under senaste kriget upprätthålla vårt näringslivs produktion och distribuera varorna var införande av gengasdrift. Emellertid visade sig denna omställning till gengasdrift förenad med stora svårigheter. Materialbrist förelåg vid vissa tillfällen, de tillverkade aggregaten voro i många fall icke tillräckligt utexperimenterade, många berättigade anmärkningar kunde riktas mot hållbarhet och kapacitet. Startmöjligheterna kunde i vissa fall vara ytterst besvärliga. Det var först mot slutet av kriget som vunna erfarenheter så småningom medförde förbättrade konstruktioner.

Sedan importen av flytande bränsle efter krigets slut återupptagits, nedmonterades i regel gengasaggregaten, detta kanske i viss mån beroende på att riksdagen avtog motioner om viss skattelättnad för gengasdrivna automobilerna.

Emellertid fortsätta enligt vad oss är bekant vissa personer med att ytterligare söka förbättra konstruktionerna, särskilt i syfte att kunna åstadkomma kvalitativt bättre och driftsäkrare sådana. Dessutom sysslar man med och har enligt uppgift kommit ganska långt när det gäller att åstadkomma bättre startmöjligheter. I sammanhang härmed vinner man att om man inte helt, så dock i mycket stor utsträckning eliminerar faran för gengasförgiftning. Det torde nämligen vara känt att denna fara är störst när det gäller att åstadkomma för starten nödvändig förgasning av bränslet.

Utom dessa av oss anförda skäl tala enligt vårt förmenande nationalekonomiska och arbetsmarknadspolitiska skäl för att söka tillvarata de stora massor av avfallsvirke, som för närvarande icke kunna vinna avsättning. Man skulle kunna i viss mån minska importen av utländskt bränsle till gagn för vår handelsbalans och öka arbetstillfällena i skogarna. Särskilt i stora delar av Småland inträffade vintern 1950/51 att stora skador åstadkommas genom snöbrott. Stora delar av dessa områden ha icke kunnat bli föremål för erforderliga rensningshuggningar. Toppar och mindervärdig skog kunna även med fördel användas för tillverkning av gengasbränsle, varigenom sysselsättning kan beredas annars arbetslös arbetskraft.

Men framför allt torde det vara ett samhällsintresse att sådana åtgärder i tid vidtagas att vår jordbruksdrift kan upprätthållas under en avspärrning och att vår transportapparat för tillgodoseende av såväl näringslivets som krigsmaktens behov kan i möjligaste mån upprätthållas.

Vi anse därför att statsmakterna redan nu böra vidtaga åtgärder för att uppmuntra övergång till gengasdrift i mindre utsträckning. Detta skulle kunna ske genom att gengasdrivna motorfordon erhöles skattelättnad, förslagsvis en sänkning av den utgående fordonsskatten med 50 %.

Då det kan antagas att under nuvarande förhållanden endast ett mindre antal fordonsägare skulle vilja övergå till gengasdrift torde denna skattelindring ur statsfinansiell synpunkt sakna någon större betydelse.

Med stöd av vad vi ovan anført få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att skatten för fordon, som drives med användande av inhemskt fast bränsle, skall utgå med hälften av det belopp, varmed skatten för övriga fordon utgår, samt att vederbörande utskott måtte utforma härför erforderlig lagtext.

Stockholm den 19 januari 1953.

*Arvid Jonsson,*  
Skedbygd.

*J. W. Pettersson*  
i Norregård.

*J. H. Johansson*  
i Norrfors.

*Per Persson,*  
Norrby.

*Gustaf Svensson*  
i Vä.

*T. G. v. Seth.*