

## Nr 503.

Av herrar **Andersson** i Rasjön och **Pettersson** i Hällbacken, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 174, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt m. m.*

Angelägenheten av att åstadkomma en ökad användning av inhemskt bränsle såväl för uppvärmningsändamål som för alstrande av motorkraft erkännes numera från alla håll. Staten har också på olika sätt gått in för att lämna sin medverkan i berörda syfte. Vad särskilt angår användandet av inhemskt motorbränsle, har svensk sprit, som begagnas för sådant ändamål, ställts i en i skattehänseende gynnsammare ställning än de importerade bränslena, och under de senare åren har under medverkan av statliga myndigheter ingående försök bedrivits med träkolgasdrivna motorfordon. Dessa försök hava gett vid handen, att dylik drift av automobiler är tekniskt fullt genomförbar och ekonomiskt synnerligen fördelaktig i jämförelse med andra drivmedel. Ett officiellt erkännande av det lyckliga utfallet av berörda försök utgör det framlagda förslaget om beviljande av räntefria statslån till enskilda för inköp av träkolgasdrivna automobiler.

Trots de påtagligt fördelaktiga resultat, som träkolgasdrift av automobiler visat såväl här i Sverige som utomlands, har användningen av dylika fordon här i landet långsamt vunnit ökad terräng. En viss misstro mot nyheter på området i förening med de flytande bränslenas obestriddliga företrädare i fråga om bekvämlighet och renlighet vid användandet synes neutralisera de ekonomiska fördelarna av trækolsdriften i automobilköparnas ögon. I den mån dessa sistnämnda fördelar ökas, torde dock betänkligheterna i andra hänseenden få vika. Med hänsyn till den utomordentligt stora nationalekonomiska vinst, som skulle följa av en användning i större skala av träkol som motorbränsle, synes det oss motiverat att stimulera användningen av träkolgasdrivna automobiler genom att ställa dessa i ett gynnat läge i skattehänseende gentemot andra automobiler. Visserligen kan det sägas, att de med dylikt bränsle drivna motorfordonen redan nu premieras, då deras bränsle är helt skattefritt, men i gengäld drabbas de träkolgasdrivna automobilerna av en högre viktsberäknad vagnskatt än de bensindrivna på grund av de förstnämndas relativt större tyngd.

Då den lättnad i skattehänseende, som vi sålunda anse motiverad för

träkolgasdrivna automobiler, bör lämnas i uppfostringssyfte, torde den böra bestämmas att gälla endast för en viss tid framåt, exempelvis fem år. En dylik lättnad kunde lämpligen ernås genom ett stadgande att för motorfordon, som vore anordnade för drift med träkolgas, vagnskatten beräknades endast till hälften av för andra vagnar i samma viktklass bestämt belopp. Den minskning i automobilskattemedlen, som härigenom skulle orsakas, skulle mer än uppvägas av de nationalekonomiska fördelar, som en ökad utbredning av träkolgasdriften komme att medföra.

Vi tillåta oss på grund av ovanstående hemställa,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 174 med förslag om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt måtte besluta sådan ändring i § 5 i sagda förordning, att för automobil, som drives med träkolgas, skatt skall erläggas med hälften av de i paragrafen bestämda skattsatserna och att denna skattenedsättning skall gälla till den 1 januari 1938.

Stockholm den 31 mars 1932.

*Gustaf Andersson*

i Rasjön.

*Gust. Pettersson*

i Hällbacken.