

Nr 621.

Av herr **Jonsson** i Skedsbygd **m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 352, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobiltrafik, m. m.

I proposition nr 352 föreslår Kungl. Maj:t riksdagen ändrad lydelse av förordningen om automobilskatt m. m., ändrad lydelse av förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit samt likaledes ändrad lydelse av förordningen angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännolja.

Emot de i propositionen föreslagna skattesatserna synes icke någon erinran vara att göra, när den redan av riksdagen godtagna principen, att denna beskattning bör täcka kostnaderna för vägunderhållet vid normal fredstrafik, följes i det föreliggande förslaget. Skulle det när normal biltrafik åter kan påräknas visa sig, att skattesänkning bör företagas, bör frågan om automobilskatten upptagas till förnyat övervägande.

En given följd av att importen av flytande drivmedel åter kan upptagas i full utsträckning blir givetvis en så gott som allmän övergång till användande av sådana. De under kriget och den därav följande avspärningen från import använda inhemska bränslena kol och ved komma säkerligen att i största utsträckning överges till förmån för importbränslena, även om det i vissa fall skulle ställa sig lika ekonomiskt fördelaktigt att använda dessa, när användningen av ved och kol medför större besvär och arbete, varjämte de erforderliga aggregaten kräva utrymme, som medför minskad lastförmåga. Därtill kommer att enligt propositionen skatten skall beräknas efter automobilens totala tjänstevikt, således inkluderande de ofta ganska tunga aggregaten.

Man kan enligt vårt förmenande starkt ifrågasätta, huruvida icke många skäl tala för ett bibehållande, åtminstone i viss utsträckning, av en betydande del av bilparken, driven med inom landet tillverkade produkter. Det ovissa internationella läget, oklarheterna kring frågan om import av drivmedel i tillräckliga mängder på längre sikt, vår beredskap i händelse av avspärning utifrån äro starka skäl som tala för att medelst statliga åtgärder stödja användningen av inhemska drivmedel. Härtill komma rent nationalekonomiska synpunkter. En import av drivmedel i den utsträck-

ning som kan beräknas komma till användning vid normal trafik kommer att röra sig om hundratals miljoner kronor. Men härtill kommer ännu ett ganska starkt vägande skäl. När importen av bränsle åter kommer i gång, blir frågan om användande av skogsprodukter av klenare dimensioner åter aktuell. Om inte särskilda åtgärder vidtagas, komma säkerligen att såsom före kriget var fallet stora mängder mindervärdigt virke att till ingen nytta ruttna bort i våra skogar utan att kunna ekonomiskt tillvaratagas. Nödiga gallringar komma även därigenom att eftersättas. Särskilt torde så bli fallet i skogar, belägna på längre avstånd från avsättningsorterna. I färdigbearbetat skick såsom bilved och bilkol skulle dessa kvantiteter i viss utsträckning kunna tillvaratagas.

Dessa skäl tala starkt för att riksdagen genom lindring i beskattningen söker stimulera till fortsatt användning av inhemska drivmedel i den utsträckning, som kan bliva möjlig. Genom den i den kungl. propositionen föreslagna skatteskalen motverkas detta, enär automobil, avsedd för användning av sådant bränsle, blir högre beskattad än sådan, avsedd för användning av importbränsle.

Den skatteminskning totalt, som skulle bliva följderna av en sådan anordning, att skattelättnader beviljades bilar och bussar vilka fortfarande använde sig av inhemskt bilbränsle, skulle inte nämnvärt inverka på statens inkomster, enär enligt vårt förmenande endast sådana, sysselsatta i trafik på längre sträckor, kunde tänkas komma att gå in för fortsatt användning av ved eller kol såsom drivmedel. Redan före kriget åtnjoto gengasdrivna motorfordon skattelättnad. Alla skäl synas tala för att så blir fallet även i fortsättningen.

Med stöd av vad vi ovan anfört få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta antaga Kungl. Maj:ts ifrågasvarande proposition med den ändringen, att för motorfordon, som drives med inhemskt fast bränsle, skatten skall utgå med 50 procent av det i § 5 i förordningen stadgade beloppet.

Stockholm den 24 oktober 1945.

Arvid Jonsson,
Skedsbygd.

K. E. Hansson,
Skediga.

E. Pettersson,
Ersbacken.

J. V. Pettersson
i Norregård.

Osc. Werner.

Gustaf Svensson
i Vä.

Anders Pettersson,
Dahl.

J. H. Johansson
i Norrfors.

Per Persson,
Norrby.

Hj. R. Nilson
i Spånstad.

Sven J. Vigelsbo.

C. O. Carlsson,
Bakeröd.

Harald Johnsson
i Skoglösa.

J. Onsjö.

Ivar Johansson.

P. J. Edberg.

Lars E. Andersson,
Hedensbyn.

G. Hedlund.

Victor J. Mattson.

Axel Rubbestad.

Emil Gustafson.

Aron Gustafsson,
Lekåsa.

David Boman
i Stafsund.