

Nr 59.

Av herr **Jonsson** i Skedsbygd **m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om särskild automobilskatt, *m. m.*

I proposition nr 5 föreslår Kungl. Maj:t riksdagen att besluta en avsevärd höjning av nu utgående skatter å personbilar, bensin och annat motorbränsle. Förslaget motiveras bl. a. med nödvändigheten att spara utländska valutor. Oavsett att denna besparing enligt gjorda beräkningar endast kommer att utgöra ett relativt ringa belopp, då importpriset å bensin endast utgör omkring 10 öre pr liter och icke i nämnvärd grad påverkar vår handelsbalans, kommer den föreslagna skattehöjningen sammantagen att rikta ett knockoutslag mot landsbygdens transportväsen. I en annan samtidigt avlämnad motion ha vi påpekat automobilens betydelse för landsbygdens transportväsen, särskilt i de på andra trafikmedel sämst lottade orterna. Vi ha även påpekat, att de föreslagna skattehöjningarna komme att ogynnsamt påverka prisnivån på jordbrukets och skogsbrukets produkter. I enlighet med denna uppfattning ha vi yrkat avslag å den kungl. propositionen. Vi anse emellertid, att om det är nödvändigt att åstadkomma bensinbesparing denna åtgärd kan nås på andra vägar. Vi vilja i detta sammanhang erinra om att under kriget och den därigenom avskurna transporten av bensin vår transportapparat nödtorftigt uppehölls genom införande av gengasdrift.

Utvecklingen på detta område var sådan, att en allt större driftssäkerhet och driftsekonomi uppnåddes genom ständigt fortgående förbättring av konstruktionen av de erforderliga aggregaten. Framställningar gjordes i motion från vårt håll om en gynnsammare behandling av de gengasdrivna fordonen även sedan bensinimporten kommit i gång. Avsikten härmed var att uppmuntra till fortsatt användning av inhemskt bränsle, varigenom även en avsevärd valutabesparing kunde åstadkommas, samt att lämna möjligheter för tillverkarna av gengasapparater att förbättra och fullständiga dessa. Härigenom hade man även vunnit ur beredskapssynpunkter värdefulla tillgångar. Riksdagen avslög emellertid dessa motioner. I dagens läge torde väl ingen förneka att det varit värdefullt, om vi haft ett större antal gengasdrivna fordon. Vår handelsbalans hade säkerligen sett något gynnsammare ut om så varit fallet.

Frågan om återinförandet av gengasdrift torde enligt vår mening nu böra upptagas till förnyad prövning i samband med frågan om åtgärder för att stabilisera valutaläget. Ur denna synpunkt finna vi det önskvärt, att riksdagen genom skattesänkningar å motorfordon, som framföres med

inhemskt, fast bränsle, uppmuntrar till övergång till gengasdrift. Detta kunde enligt de erfarenheter som vunnits med fördel ske beträffande särskilt lastbilar och personbussar, som äro sysselsatta med transporter på längre avstånd, men det borde givetvis stå fritt för alla bilägare som så önska, att övergå till gengasdrift.

Visserligen har genom avmontering och nedskrotning av gengasaggregat efter krigets slut, då man praktiskt taget levde i den föreställningen att vi hade råd till allt vad vi önskade, stora värden gått till spillo, och få torde de fordonsägare vara, som tillvaratagit sina avmonterade apparater. Men på grund av under denna tid vunna erfarenheter torde en produktion relativt snabbt komma igång. De nyframställda apparaterna torde på grund av under tiden vunna erfarenheter kunna bli betydligt bättre och driftsäkrare än som var fallet under de första åren då sådana användes.

Om man tilldelade de gengasdrivna fordonen en relativt ringa mängd startbensin, skulle de största olägenheterna bortfalla.

Uppmuntran till införande av gengasdrift skulle kunna ske genom att vidtaga en kraftig sänkning av fordonskatten. För att nå målet, vilket ur såväl trafik- som valutavårdande synpunkt vore önskvärt, borde skattesänkningen uppgå till minst 50 % av det belopp, bensindrivet fordon erlägg. Bindande garantier borde samtidigt lämnas, att denna lägre skatt bleve bestående i minst fem år, varigenom vederbörande fordonsägare icke nödgades slå ut omkostnaderna för montering av aggregaten på allt för kort tid.

Med stöd av vad vi ovan anfört få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att skatten å motorfordon, som framdrives med fast, inhemskt bränsle, skall utgå endast med hälften av det belopp, som skall erläggas för fordon, drivet med flytande bränsle.

Stockholm den 19 januari 1948.

Arvid Jonsson
i Skedsbygd.

J. Onsjö.

K. A. Ryberg.

Osc. Werner.

C. O. Carlsson
i Bakeröd.

Harald Johnsson
i Skoglösa.

Rob. L. Jansson,
Aspeboda.

Axel Rubbestad.

Nils Jönsson
i Rosshol.

P. J. Edberg.

I. Pettersson
i Rosta.

Anders Pettersson,
Dahl.

Gustaf Svensson
i Vä.

E. Pettersson,
Ersbacken.

J. H. Johansson
i Norrfors.

Aron Gustafsson
i Lekåsa.

David Boman
i Stavsund.

Hj. R. Nilson
i Spånstad.

Nils G. Hansson
i Skegrie.

Gunnar Larsson
i Luttra.

Per Persson
i Norrby.