

## Nr 12.

*Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner om sänkning av skatten för fordon, som drives med användande av inhemskt fast bränsle.*

(1:a avd.)

Till bevillningsutskottet har hänvisats följande inom riksdagen väckta, av utskottet till behandling i ett sammanhang upptagna motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 84 av herr *Werner* m. fl. och II: 110 av herr *Jonsson* i Skedsbygd m. fl.; samt

2) motionen I: 289 av herrar *Osvald* och *Hansson*.

I motionerna har hemställts, 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.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för det i motionerna framställda yrkandet, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna I: 289 och II: 110.

Den egentliga automobilskatten, fordonsskatten, utgår enligt förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt årligen för motorfordon eller släpvagn. Av bestämmelserna i 5 §, som innehåller skattesatserna, sådant detta författningsrum lyder enligt förordningen den 23 maj 1952, nr 328, må här nämnas följande. För personbilar, lastbilar och omnibussar utgår en grundavgift av 100 kronor. Därutöver utgår en tilläggsavgift för varje påbörjat tal av 100 kilogram av fordonets tjänstevikt med avdrag för 900 kilogram, vilken tilläggsavgift utgör 28 kronor för personbilar, 37 kronor för lastbilar och 33 kronor för omnibussar.

Frågan om skattelättnad för gengasdrivna fordon aktualiserades vid 1932 års riksdag i anledning av motionsvis framställda yrkanden. Sedan i proposition nr 174 till nämnda års riksdag framlagts förslag till bl. a. vissa ändringar i automobilskatteförordningen, yrkades beträffande automobiler, som inrättats för drift med träkolsgas, i motionen II: 499 av herr *Edberg* befrielse från fordonsskatt och i motionen II: 503 av herrar *Andersson* i Rasjön och *Pettersson* i Hällbacken nedsättning av skatten till hälften av de för automo-

<sup>1</sup> *Bihang till riksdagens protokoll 1953. 7 saml. Nr 12.*

biler i allmänhet föreslagna skattesatserna. I sitt av riksdagen godkända betänkande nr 32 anförde 1932 års bevillningsutskott i anledning av nämnda motionsyrkanden bl. a.

I likhet med motionärerna har utskottet funnit angeläget, att användningen av ett inhemskt motorbränsle befrämjas. Då emellertid träkolsdrivna automobiler icke träffas av bensinskatten, har utskottet icke ansett sig böra föreslå fullständig befrielse från fordonsskatt för dylika automobiler utan allenast den lindring i beskattningen, som påyrkats i motionen nr 503 i andra kammaren. Med hänsyn till svårigheten att för närvarande bedöma förutsättningarna för de träkolsdrivna automobilernas konkurrenskraft, har utskottet ansett skattelindringen böra gälla tills vidare och icke såsom i sistnämnda motion föreslagits under 5 år.

I enlighet härmed infördes i 5 § automobilskatteförordningen en bestämmelse av innehåll att för automobil, som vore inrättad för och dreves med träkolsgas, skatt utginge med hälften av de i paragrafen stadgade skattesatserna. Syftet med bestämmelsen var sålunda att främja användningen av inhemskt motorbränsle.

Frågan om gengasdrivna fordons beskattning behandlades därefter av *1937 års automobilskatteutredning* med anledning av framställning i ämnet från 1937 års gasgeneratorkommitté, som inom försvarsdepartementet biträdde med utredning rörande frågan om generatorgassystemets användning för drift av motorfordon. I sitt den 28 december 1937 avgivna betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande automobilbeskattningen (SOU 1937: 53) anförde utredningen i frågan om gengasfordonens beskattning bl. a.

Ur vägsplitningssynpunkt torde träkolsdrivna motorfordon vara att likställa med andra motorfordon och borde följaktligen jämväl i beskattningshänseende behandlas lika. Vid beskattningens avvägning har utredningen icke funnit anledning att taga hänsyn till priset å olika slag av drivmedel för motorfordon, enär denna faktor ur vägsplitningssynpunkt saknar betydelse. Då träkolsgasdrivna motorfordon, åtminstone för närvarande, utgöras av lastbilar och omnibussar, för vilka gummiringsskatten utgör en betydande del av fordonens totala skatt, komma de träkolsgasdrivna motorfordonen vid gummiringsskattens borttagande att erhålla en avsevärd skattelättnad. Höjningen av drivmedelsskatterna torde jämväl verka till förmån för dessa fordon. Enär den principen torde böra upprätthållas, att samtliga motorfordon skola bidra till kostnaderna för vägväsendet, anser sig automobilskatteutredningen icke kunna biträda gasgeneratorkommitténs förslag om hel befrielse från fordonsskatt för träkolsgasdrivna automobiler. Utredningen får emellertid förorda, att den nuvarande skattelindringen för träkolsgasdrivna automobiler utsträcker sig att omfatta samtliga generatorgasdrivna fordon, vilka använda inhemskt bränsle. Därest denna skattelindring finnes icke tillräcklig för åstadkommande av ökad användning av generatorgasdrivna fordon, torde i stället statliga stödåtgärder böra vidtagas för att befordra en på detta område önskvärd utveckling.

I överensstämmelse med vad automobilskatteutredningen förordat genom-

fördes vid 1938 års riksdag den utvidgningen av skattelättnaden för gengasdrivna fordon att densamma skulle avse samtliga automobiler, som vore inrättade för och dreves med generatorgas, framställd av inhemskt bränsle.

Vid 1939 års urtima riksdag utvidgades i syfte att främja användningen av gengasdrivna fordon skattelättnaden för dylika fordon till att avse jämväl släpvagn, som vore inrättad för och huvudsakligen användes till uppbärande av generator för framställning av generatorgas (förordning den 31 oktober 1939, nr 774).

Den särställning med avseende å fordonsbeskattningen som gällt för gengasdrivna motorfordon och ovan omförmälda släpvagnar upphörde genom beslut av 1940 års urtima riksdag (förordning den 20 december 1940, nr 1 019). Anledningen härtill var att med hänsyn till den stora minskning i inkomsten av automobilskattemedlen som inträtt det i rådande statsfinansiella läge icke vore möjligt att bibehålla den dittills gällande skattelättnaden för omförmälda fordon.

Frågan om de gengasdrivna motorfordonens beskattning aktualiserades ånyo vid 1945 års riksdag (höstsessionen), som genom proposition nr 352 förelades förslag om bl. a. höjning av fordonsskatten. I de i anledning av propositionen väckta likalydande motionerna I: 408 av herr Heiding m. fl. och II: 621 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl. yrkades, att för motorfordon, som dreves med inhemskt fast bränsle, fordonsskatten skulle utgå med hälften av de för övriga motorfordon stadgade beloppen. Av 1945 års bevillningsutskott, som förordade en utredning rörande bilbeskattningen och vägkostnaderna så snart ett mera stabilt läge inträtt, anfördes i betänkande nr 62, att gengasdrivna motorfordon i beskattningshänseende intoge en särställning såtillvida, att skatt icke utginge å drivmedlet. Huruvida någon skattelättnad borde medgivas med avseende å fordonsskatten för sådana motorfordon vore en fråga, varom utskottet i sakens dåvarande läge icke kunde göra något uttalande, men utskottet förutsatte, att även detta spörsmål komme att ägnas uppmärksamhet vid den föreslagna utredningen. Det behov, som kunde förefinnas av ett bibehållande av gengasdriften åtminstone i någon mindre utsträckning, liksom även de vådor ur hälsosynpunkt, som därav kunde föranledas, borde — framhöll utskottet vidare — därvid beaktas. I enlighet härmed hemställde utskottet om avslag å ovannämnda motioner. Vid betänkandet fanns fogad bl. a. en av fyra ledamöter avgiven reservation, vari hemställdes om bifall till motionerna. Riksdagen beslöt emellertid i enlighet med utskottets hemställan.

Vid 1948 års riksdag behandlades frågan om vissa skärpningar på den indirekta beskattningens område i syfte att åstadkomma en överbalanse-

ring av budgeten. Härvid föreslogs i proposition nr 5 en tillfällig höjning av såväl fordons- som drivmedelsskatterna, men endast en höjning av drivmedelsskatterna genomfördes.

I de i anledning av nämnda proposition väckta likalydande motionerna I: 34 av herr Gustaf Elofsson m. fl. och II: 59 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl. framställdes yrkande av samma innebörd som yrkandet i ovannämnda motioner I: 408 och II: 621 vid 1945 års riksdag. 1948 års bevillningsutskott, som behandlade ifrågavarande motionsyrkande i betänkande nr 8, anförde — efter erinran om vad i ämnet förekommit vid 1945 års riksdag — följande.

De av 1945 års bevillningsutskott anförda synpunkterna i fråga om fordonsskatten å gengasdrivna fordon äro i stort sett tillämpliga även nu; dock må framhållas, att någon tillverkning av gengasaggregat icke numera torde finnas inom landet och att vissa svårigheter kunna uppkomma, därest en tillverkning av sådant slag nu skulle sättas igång. Frågan om en återgång till användningen av gengasdrivna motorfordon sammanhänger närmast med spörsmålet, huruvida flytande bränsle i tillräcklig omfattning kan tillhandahållas lastbilstrafiken under det närmaste året. Med hänsyn till rådande ovisshet i sistnämnda hänseende anser utskottet sig icke för närvarande kunna taga slutlig ställning till den föreslagna skattelindringen för motorfordon. Då utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t vid en eventuell handelsreglering av drivmedlen till motorfordon ägnar uppmärksamhet jämväl åt frågan, i vad mån svårigheterna att anskaffa flytande drivmedel kunna elimineras genom övergång till användning av gengas, anser utskottet sig icke i detta sammanhang kunna föreslå vare sig att skattelättnader nu genomföras för gengasdrivna motorfordon eller att skrivelse avlåtes till Kungl. Maj:t med hemställan om närmare utredning i förevarande avseende. Utskottet avstyrker följaktligen de likalydande motionerna I: 34 och II: 59.

I enlighet härmed hemställde bevillningsutskottet att motionerna måtte lämnas utan åtgärd. I en vid utskottsbetänkandet fogad reservation av tre ledamöter hemställdes, såvitt nu är i fråga, att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 34 och II: 59 antaga ett av reservanternas framlagt förslag till ändring av automobilskatteförordningen. Riksdagen beslöt emellertid lämna motionerna utan åtgärd.

Av innehållet i de förevarande *motionerna* må här återgivas följande.

I de likalydande motionerna I: 84 och II: 110 har motionärerna framhållit, att vid bedömande av vår försvarsberedskap frågan om möjligheterna att vid en avspärrning upprätthålla transportapparaten framstode såsom en av de viktigaste faktorerna. Motionärerna erinrar vidare om att under senaste världskriget det endast varit genom införande av gengasdrift, som automobil- och traktordriften nödtorftigt kunnat upprätthållas. Utvecklingen därefter med ökat automobil- och traktorbestånd hade 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 som företagits och alltjämt planerades kunde endast räcka ganska begränsad tid. Följderna av en total avspärrning skulle drabba vårt jordbruk och dess möjligheter att upprätthålla driften synnerligen hårt. Samma vore förhållandet när det gällde transportväsendet i övrigt. Ej heller kunde lagren på längre sikt räcka för att tillfredsställa krigsmaktens behov. Motionärerna erinrar om att omställningen till gengasdrift under senaste kriget visat sig förenad med stora svårigheter. Materialbrist hade förelegat vid vissa tillfällen, de tillverkade aggregaten hade i många fall icke varit tillräckligt utexperimenterade, många berättigade anmärkningar hade kunnat riktas mot hållbarhet och kapacitet. Startmöjligheterna hade i vissa fall kunnat vara ytterst besvärliga. Först mot slutet av kriget hade vunna erfarenheter så småningom medfört förbättrade konstruktioner. Enligt vad för motionärerna vore bekant fortsatte vissa personer med att ytterligare söka förbättra konstruktionerna, särskilt i syfte att kunna åstadkomma kvalitativt bättre och driftsäkrare sådana. Dessutom sysslade man med och hade enligt uppgift kommit ganska långt när det gällde att åstadkomma bättre startmöjligheter. I sammanhang härmed vunne man att man — om inte helt så dock i mycket stor utsträckning — eliminerade faran för gengasförgiftning. Det torde nämligen vara känt att denna fara vore störst när det gällde att åstadkomma för starten nödvändig förgasning av bränslet. Utom dessa skäl talade enligt motionärernas förmenande nationalekonomiska och arbetsmarknadspolitiska skäl för att man sökte tillvarataga de stora massor av avfallsvirke, som för närvarande icke kunde vinna avsättning. Man skulle kunna i viss mån minska importen av utländskt bränsle till gagn för vår handelsbalans och öka arbetstillfällena i skogarna. Motionärerna ansåge, att statsmakterna redan nu borde 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 kunde 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.

I motionen I:289 har motionärerna erinrat om de gengasdrivna fordonens tidigare beskattning samt om gengasdriftens betydelse under krigsåren. Härefter framhåller motionärerna bl. a. följande. När kriget var slut var det en allmän uppfattning att gengasdriften skulle försvinna. Den hade dock inte helt försvunnit. Någon skattereduktion funnes emellertid ej längre för gengasfordon, utan deras ägare finge i stället vidkännas högre fordonsskatt, eftersom vikten av det tunga gengasaggregatet inräknades i fordonsvikten. Trots detta funnes ännu ett mindre antal gengasbilar i drift. Under kriget nådde gengastekniken en oanad utveckling såväl i fråga om ekonomi och driftsäkerhet som genom starkt minskad hälsovådlighet. Många

av våra konstruktörer och tillverkare av gengasaggregat hade helt upphört med sina experiment, emedan icke tillräckligt intresse härför funnes. Det funnes dock enstaka konstruktörer, som icke släppt tidigare uppslag, och stimulerade av riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap hade även ett flertal företag börjat utarbета nya gengaskonstruktioner. Så t. ex. hade det förut såsom hopplöst ansedda startproblemet blivit såväl teoretiskt som praktiskt löst enligt bl. a. långvariga militära prov. Gengasdriften vore icke längre något »otyg», som man ville ha bort, utan i händelse landet ånyo skulle råka ut för en avspärrning planerades av riksnämnden en mer eller mindre konsekvent genomförd återgång till gengasdrift. Det räckte dock icke härmed, utan det krävdes också yrkesmän, som helt behärskade både driften och reparationsarbetena. Vidare vore också kommersiella prov med de nya konstruktionerna nödvändiga. De omfattande försök, som utfördes för militärt ändamål, vore icke helt utslagsgivande. Man behövde även undersöka allmänhetens reaktion inför de nya konstruktionerna liksom ock våra bilreparatörers förmåga att efter långt uppehåll ånyo utföra gengasreparationer. Bäst och billigast syntes detta kunna ske, om gengasen med de nya förbättrade aggregaten åter finge en måttlig spridning till stimulans för både våra konstruktörer och tillverkare. Det krävdes därför, att de, som önskade fortsätta med gengasdriften i praktiskt bruk, erhöles ekonomisk uppmuntran. Enklast syntes detta kunna ske på så sätt, att skattelättnader bereddades ägare till motorfordon, som dreves med gengas, förslagsvis en sänkning av fordonsskatten med 50 %. Även om stora skattelättnader lämnades bleve säkerligen övergången till gengasdrift av så ringa omfattning att skattelindringen knappast bleve skönjbar i den totala statliga fordonsskatten och sålunda utan betydelse för budgeten. En måttligt ökad privat gengasdrift skulle emellertid vara till ovärderlig nytta för att öka vår beredskap under en avspärrning.

**Utskottet.** I de förevarande motionerna har hemställts, att riksdagen måtte besluta att skatten för motorfordon, som drives med användande av inhemskt fast bränsle, skall utgå med hälften av de belopp, varmed skatten för övriga fordon utgår.

Såsom av den tidigare lämnade redogörelsen framgår infördes genom beslut av 1932 års riksdag, i anledning av framställda motionsyrkanden, i automobilskatteförordningen en bestämmelse om lindring i fordonsskatten för vissa gengasdrivna motorfordon. Enligt denna bestämmelse skulle skatten för automobil, som vore inrättad för och dreves med träkolsgas, utgå med hälften av de för övriga fordon stadgade skattesatserna. Syftet med denna skattelindring var att främja användningen av inhemskt motorbränsle. Den sålunda införda skattelättnaden utvidgades genom beslut av 1938 års riksdag till att avse alla gengasdrivna automobiler samt genom beslut av 1939 års urtima riksdag till att omfatta jämväl vissa släpvagnar.

Den särställning i beskattningshänseende som de gengasdrivna fordonen alltså intagit upphörde emellertid genom beslut av 1940 års urtima riksdag. Anledningen härtill var att, med hänsyn till den stora minskning i inkomsten av automobilskattemedlen som inträtt, det i rådande statsfinansiella läge icke vore möjligt att bibehålla den dittills gällande skattelättnaden för omnämnda fordon. Några särbestämmelser rörande de gengasdrivna fordonens beskattning har därefter icke funnits i automobilskatteförordningen.

Frågan om återinförande av dylika särbestämmelser har dock varit föremål för riksdagens prövning. Sålunda framställdes i motioner vid såväl 1945 som 1948 års riksdagar yrkanden om skattelättnad för de gengasdrivna motorfordonen av enahanda innebörd som i de nu föreliggande motionerna. Dessa yrkanden föranledde emellertid icke någon åtgärd från riksdagens sida.

Syftet med de nu föreliggande motionerna är att till gagn för utvecklingen på gegasområdet stimulera till ökad användning av gengasdrivna motorfordon. Enligt motionärernas mening skulle detta bäst kunna ernås genom att för dessa fordon bereddес lättnad i fordonsskatten. Till stöd för det av motionärerna ställda yrkandet har i de likalydande motionerna I:84 och II:110 starkt understrukits gegasdriftens betydelse ur försvarsberedskapssynpunkt; det vore ett samhällsintresse att sådana åtgärder i tid vidtoges att under en avspärrning landets jordbruksdrift och transportapparat kunde upprätthållas. Därjämte har i samma motioner hänvisats till betydelsen ur nationalekonomiska och arbetsmarknadspolitiska synpunkter att avfallsvirke tillvaratoges såsom gegasbränsle. I motionen I: 289 har särskilt framhållits angelägenheten av att pågående strävanden att förbättra konstruktionerna på gegasdriftens område understöddes med åtgärder i syfte att ernå ökad användning av gegasdriften i allmänna marknaden.

I likhet med motionärerna finner utskottet, att gegasdriftens betydelse för landets försvarsberedskap under nuvarande förhållanden påkallar särskild uppmärksamhet från statsmakternas sida. I enlighet med denna uppfattning anser utskottet det vara en angelägen uppgift för staten att som ett led i olika åtgärder i syfte att stärka vår försvarsberedskap stödja pågående strävanden av både myndigheter och enskilda att befrämja utvecklingen på gegasdriftens område. Utskottet ställer sig emellertid synnerligen tveksamt till huruvida ett genomförande av den utav motionärerna yrkade lättnaden i beskattningen för de gengasdrivna fordonen skulle på ett mera verksamt sätt stödja avsedda strävanden. Utskottet har därvid fäst särskilt avseende vid det förhållandet, att en skattelättnad i yrkad omfattning icke torde för den enskilde fordonsägaren uppväga de nackdelar som gegasdriften medför ur andra synpunkter. Mot bakgrunden av vad här anförts och då utskottet anser förevarande angelägenhet väsentligen äga samband med frågan om landets beredskap på försvarets och folkförsörjningens område, hör det närmast ankomma på riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap att stödja pågående experimentarbeten och tillvarataga de allmänna

intressena. Utskottet kan därför icke förorda den av motionärerna yrkade ändringen i fordonsbeskattningen. Utskottet avstyrker sålunda ifrågavarande motioner.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1) att de likalydande motionerna I:84 av herr Werner m. fl. och II:110 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl. om sänkning av skatten för fordon, som drives med användande av inhemskt fast bränsle, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

2) att motionen I:289 av herrar Osvald och Hansson om lindring av beskattningen av gengasdrivna fordon icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 24 februari 1953.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

---

*Närvarande:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Sjödahl, Heüman, Spetz, Velander, Falk, Söderquist, Einar Eriksson, Snygg, Werner och Patrick Nilsson; samt

från a n d r a kammaren: herrar Olsson i Gävle, Kristensson i Osby, Orgård, Sundström, Sjölin, Olofsson, Jonsson i Skedsbygd, Brandt, Kollberg och Nilsson i Svalöv.

---

**Reservationer:**

I) av herrar *Werner, Patrick Nilsson* och *Jonsson* i Skedsbygd, som ansett att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

»I de — — — (= utskottet s. 6 rad 14 nedifrån — s. 7 rad 5 nedifrån) — — — andra synpunkter. Då emellertid utskottet anser förevarande angelägenhet väsentligen äga samband med frågan om landets beredskap på försvarets och folkförsörjningens område, bör det närmast ankomma på riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap att stödja pågående experimentarbeten och tillvarata de allmänna intressena.



Med hänvisning till vad utskottet sålunda anfört och då frågan synes utskottet vara av stor betydelse ur såväl beredskaps- som samhällsekonomisk synpunkt, hemställer utskottet,

att riksdagen i anledning av de likalydande motionerna I: 84 av herr Werner m. fl. och II: 110 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl. om sänkning av skatten för fordon, som drives med användande av inhemskt fast bränsle, samt motionen I: 289 av herrar Osvald och Hansson om lindring av beskattningen av gengasdrivna fordon måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om proposition till nästkommande års riksdag med förslag till sådana lättnader i beskattningen av gengasdrivna motorfordon vilka, jämte i övrigt erforderliga åtgärder, kan vara ägnade att stimulera till en vidgad användning av inhemskt fast bränsle såsom drivmedel för motorfordon.»

II) av herrar *Velander* och *Nilsson* i Svalöv, som ansett att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

»I de — — — (= utskottet s. 6 rad 14 nedifrån — s. 7 rad 18 nedifrån) — — — allmänna marknaden.

I likhet med motionärerna finner utskottet, att gengasdriftens betydelse för landets beredskap i fråga om försvaret och folkförsörjningen under nuvarande förhållanden påkallar särskild uppmärksamhet från statsmakternas sida. I enlighet med denna uppfattning anser utskottet det vara en angelägen uppgift för det allmänna att såsom ett led i olika åtgärder i syfte att stärka denna beredskap stödja olika strävanden av myndigheter och enskilda att främja utvecklingen på gengasdriftens område.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1) att riksdagen måtte i anledning av de likalydande motionerna I: 84 av herr Werner m. fl. och II: 110 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl. om sänkning av skatten för fordon, som drives med användande av inhemskt fast bränsle, samt motionen I: 289 av herrar Osvald och Hansson om lindring i beskattningen av gengasdrivna fordon i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville efter närmare övervägande av vad i motionerna samt av utskottet i det föregående anförts för riksdagen framlägga de förslag, vartill detta övervägande må föranleda; samt

2) att samtliga ifrågavarande motioner måtte, till den del de icke kan anses besvarade genom vad utskottet under punkt 1) föreslagit, av riksdagen lämnas utan åtgärd.»