

Nr 289.

Av herrar Osvald och Hansson, om lindring av beskattningen av gengasdrivna fordon.

När gengasdriften för bilar under mitten av 1930-talet kommit så långt, att den kunde användas i praktiskt bruk, troddes ganska allmänt, att man skulle kunna tjäna de nationella intressena därigenom att inhemskt drivmedel delvis finge ersätta importerade drivmedel, samtidigt som våra skogsägare skulle få ökad avsättning och ett relativt bättre pris för sekundaskog genom kolning. För att uppmuntra gengasdriften reducerades fordonsskatten med 50 procent. Vid krigsutbrottet med dess isolering, när allra motorfordon måste drivas med inhemska bränslen — främst gengas — var skattereduceringen slopad såsom meningslös.

Det torde vara onödigt att här framhålla vad gengasdriften under kriget betydde både för att hålla vår trafikapparat igång och för att trygga vår bränsleförsörjning. Från krigsåren kvarstår dock minnet av gengasdriften för många som en mardröm med ett hårt och smutsigt arbete, för en del yrkesutövare även förknippat med svåra kroppsliga sviter.

När kriget var slut och det flytande bränslet åter tillgängligt, var det en allmän uppfattning, att gengasdriften skulle försvinna — om möjligt för alltid. Den har dock inte helt försvunnit.

Någon skattereduktion finnes emellertid ej längre för gengasfordon utan deras ägare få i stället vidkännas högre fordonsskatt, eftersom vikten av det tunga gengasaggregatet inräknas i fordonsvikten. Trots detta finnes ännu ett mindre antal gengasbilar i drift.

Under de fyra egentliga »gengasåren» under kriget nådde gengastekniken en oanad utveckling såväl ifråga om ekonomi och driftsäkerhet som genom starkt minskad hälsovådlighet.

Många av våra konstruktörer och tillverkare av gengasaggregat ha helt upphört med sina experiment för ytterligare utveckling i syfte att utnyttja inhemska fasta bränslen såsom motorbränsle, emedan icke tillräckligt intresse härför finns.

Det finns dock enstaka konstruktörer, som icke släppt tidigare uppslag, och stimulerade av riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap ha även ett flertal företag börjat utarbeta nya gengaskonstruktioner. Så t. ex. har det förut såsom hopplöst ansedda startproblemet blivit såväl teoretiskt som praktiskt löst enligt bl. a. långvariga militära prov.

Gengasdriften är icke längre något »otyg», som man vill ha bort till vad

pris som helst, utan i händelse landet ånyo skulle råka ut för en avspärrning planeras av riksnämnden en mer eller mindre konsekvent genomförd återgång till gengasdrift.

Det räcker dock icke härmed, utan det krävs också yrkesmän, som helt behärska både driften och reparationsarbetena. Vidare äro också kommersiella prov med de nya konstruktionerna nödvändiga. De omfattande försök, som utföras för militärt ändamål — främst vid Svea trängregemente i Linköping — äro icke helt utslagsgivande, eftersom de utföras av synnerligen intresserad och skicklig personal. Man behöver även undersöka allmänhetens reaktion inför de nya konstruktionerna liksom ock våra bilreparatörers förmåga att efter långt uppehåll ånyo utföra gengasreparationer.

Bäst och billigast synes detta kunna ske, om gengasen med de nya förbättrade aggregaten åter finge en måttlig spridning till stimulans för både våra konstruktörer och tillverkare.

Även om redan vunna förbättringar i vissa fall kunna betecknas som stora, kan man dock ej begära, att våra gengaskonstruktörer under den korta tid, som gengasdriften varit i praktiskt bruk, och med de små medel, som stått dem till buds — endast i ett fall efter kriget har ett anslag på 15 000 kr. ur uppfinnarfonden beviljats till utexperimentering av den ovan antydda startkonstruktionen — skulle kunnat uppnå samma säkerhet och bekvämlighet som ifråga om driften med flytande bränslen.

Det krävs därför, att de, som önska fortsätta med gengasdriften i praktiskt bruk, erhålla ekonomisk uppmuntran. Enklast synes oss detta kunna ske på så sätt, att skattelättnader beredas ägare till motorfordon, som drivas med inhemska fasta bränslen, d. v. s. gengas, förslagsvis en sänkning av fordonsskatten med 50 %.

Även om stora skattelättnader lämnas, blir säkerligen övergången till gengasdrift av så ringa omfattning att skattelindringen knappast blir 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.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

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

Stockholm den 27 januari 1953.

Hugo Osvald.

Nils B. Hansson.