

Nr 358.

Av herr **Hansson** i Skediga, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 250, med förslag till förordning om visst undantag från bestämmelserna i 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 250 behandlas frågan angående omändring av lastbilarna till boggievagnstyp, därigenom att bakre hjulaxeln skulle utbytas mot en tvåaxlad boggievagnsanordning för att därigenom bruket av mindre ringdimensioner skulle möjliggöras. Sakkunniga ha i sitt utlåtande anfört, att åtgärder böra vidtagas för en viss stimulans, så att lastbilägarnas intresse för denna kostnad skulle ernås.

Denna stimulans kunde enligt de sakkunnigas förslag ernås genom en förhöjning av den fria tjänstevikten, från nuvarande 900 kg. till 1.100 kg., vilket för lastbilägarna utgör en skattelättnad av 36 kr. årligen. Frågan blir i detta fall om dessa lättnader liksom tidigare lämnade medgivanden ha någon varaktighet. Erfarenheten visar att så icke är fallet. De oerhörda kostnader och förordningar av olika slag, som biltrafikens män fått vidkännas senare år, ha nästan för hårt prövat intresset för att de nu ånyo skulle binda sig för kostnader, som röra sig om cirka 2.000 kr.

Kostnaden för övergång från flytande till gengasbränsle blev en utgift av i många fall upp till 4.000 kr. Till detta har nu kommit den höjda vikt, som bilarna med aggregat erhållit, vilket medfört en högre skatteutgift, då viktökningen rört sig omkring 400—500 kg. med 18 kr. pr 100 kg. tjänstevikt. Löftet om halvskatt för gengasmonterade bilar blev ju av mycket kort varaktighet.

Att här ånyo åberopa lindringar för att öka intresset kan av nu gjorda erfarenheter icke vinna full tilltro för varaktighet. Den företagarkår det här rör sig om kan icke bära de utgifter, som en ommontering av lastbilarna till boggievagnstyp föra med sig, då i de flesta fall de föregående stora kostnaderna knappast äro betalade. Erfarenheten har visat att reparationskostnaderna på de gengasdrivna bilarna ökat väsentligt. Till detta ha kommit förordningar av olika slag, och det största ekonomiska trycket är de skärpta lastnings- och hastighetsbestämmelserna.

Till detta har för många lastbilägare kommit den av staten påfordrade inkallelsen av lastbilarna, varför i många fall deras möjligheter till amorteringar av skulder blivit rätt så besvärliga.

Då det är av mycket stor vikt att trafikmöjligheterna bibehållas i den omfattning som nu är, och detta är så helt beroende av lastbilägarnas insats

för trafikens uppehållande, så är det säkerligen av mycket vital betydelse att dessa trafikmedel icke för hårt belastas, ty denna merkostnad måste då överföras på fraktkostnaden, och detta återverkar sedan på andra områden; särskilt blir detta fallet för mjölktransporter och vid transport av slaktdjur och ved.

Med anledning av vad som anförts vill jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att lastbilägare efter ombyggnad av lastbil till boggievagnstyp lämnas befrielse från bilskatt för den ombyggda bilen under fem år framåt.

Stockholm i maj 1942.

K. E. Hansson,
Skediga.
