

**Nr 228**

Av herr Wallmark, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 10, med förslag till förordning om investeringsavgift för vissa byggnadsarbeten.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 10 år 1967 om investeringsavgift för vissa byggnadsarbeten föreslås, att den som under tiden den 1 mars 1967—30 september 1968 påbörjar vissa byggnadsarbeten skall betala en investeringsavgift motsvarande 25 % av byggnadskostnaden. Syftet är att säkerställa en lugn utveckling av den inhemska efterfrågan.

Investeringsavgift skulle utgå för bl. a. bensinstationer, reparationsverkstäder för motorfordon, parkeringshus eller sådan parkeringsanläggning som ej inrättas i anslutning till bostadsbebyggelse m. m., medan industribyggen ej skulle belastas med den selektiva investeringsavgiften. Denna investeringsavgift kommer att drabba bilismen speciellt hårt.

Då produktionen principiellt undgår den föreslagna skattebelastningen, erinras om dess beroende av rationella transporter såväl för tillförsel av råvaror m. m. som för distribution av resp. produkter. Transportkostnaderna påverkar därför direkt produktpriserna.

Lastbilarna spelar i detta fall en avgörande och kontinuerligt ökande roll. Den föreslagna investeringsavgiften bör med tanke härpå också sättas i samband med den föreslagna uppräknningen av fordonsskatten, som kommer att medföra betydande kostnadsökningar för den tunga trafiken. För busstrafiken väntas dessa bli ca 10 mkr. och för lastbilstrafiken ca 40 mkr./år.

På lastbilssektorn väntas som konsekvens taxeeökningar varierande från 3—8 % beroende på biltyper och transportlängd. Stora delar av exportindustrin, t. ex. skogsindustrin, kommer att speciellt beröras av sådana kostnadshöjningar. Dessa kan svårligen mötas med snabbverkande rationaliseringsåtgärder, då vägar och fordon ej alltid får användas på sätt som ur transportörernas synpunkt vore önskvärt. Vägarnas bärighet anses utnyttjad till det yttersta, och skärpt övervakning har införts med axeltryck- och bruttoviktskontroller.

I detta läge är av största vikt att lastbilsunderhållet ej behöver eftersättas. Detta innebär krav på lämpligt lokaliserade och för lastbilsägarna lättillgängliga verkstäder. Härigenom förkortas transporttiderna till och från reparation och minskas kostnaderna för drivmedel och slitage i samband med reparationer. Stillestånd för reparationer innebär förluster för lastbilsägarna och därmed indirekt för uppdragsgivarna.

En fortsatt systematisk utbyggnad av nätet av numera erforderliga, specialbyggda lastbilsverkstäder är därför nödvändig. Utvecklingen på lastbils- och maskinområdet har nämligen varit exceptionellt snabb. Detta innebär att äldre och allroundbetonade verkstäder ej längre kan användas för reparationer av tunga och långa lastekipage. Härför behövs specialutformade byggnader med tillräckligt höga portar, direkta genomfarter, speciella lyftanordningar och taktraverser för att hantera tunga fordonsdelar och aggregat. Utan sådana hjälpmedel blir reparations- och väntetiden orimlig om arbetet över huvud taget kan utföras.

Det krävs vidare särskild utrustning och utrymme för reparation av de speciella hjälpmedel varmed fordonen numera utrustas för lastning, tippning etc. Av vikt är att alla arbeten på lastbilar kan utföras vid samma verkstad.

Fortsatt utveckling på detta område synes starkt önskvärd också ur allmän och militär beredskapssynpunkt.

Starka betänkligheter måste sålunda anmälas med tanke på kostnadsökningarna till följd av en investeringsavgift för lastbils-, traktor-, gräv- och jordbruksmaskinverkstäder. Denna uppfattning stöds även av att det här rör sig om antals- och värdemässigt så små volymer att de i större sammanhang saknar betydelse. Närmast såsom en kvalificerad gissning noteras här att antalet sådana anläggningar som skulle vara aktuella under den för investeringsavgiften föreslagna perioden torde begränsas till ca 10-talet per år. Kostnaden per enhet torde i genomsnitt ej överstiga 1 mkr.

Med hänvisning till förenämnda omständigheter och skäl hemställs,

- 1) att riksdagen måtte besluta att bil- eller maskinreparationsanläggning, speciellt inrättad för underhållsarbeten på tyngre lastfordon, maskiner och traktorer, hänförs till sådana byggnadsarbeten för vilka igångsättningstillstånd eller investeringsavgift icke skulle krävas, samt
- 2) att riksdagen alternativt uttalar att sådana verkstäder medges dispens från den föreslagna investeringsavgiften efter framställning till finansdepartementet.

Stockholm den 24 januari 1967

*Gunnar Wallmark (h)*