

Nr 1020

Av herr **Stridsman m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 10, med förslag till förordning om ändring i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.*

I proposition nr 10 föreslås en höjning av fordonsskatten på tunga släpvagnar. Höjningen beräknas f. n. inbringa 40 milj. kronor per år. I förhållande till de totala intäkterna av fordons- och drivmedelsskatterna, ca 3 miljarder kronor per år, verkar detta belopp inte avskräckande högt. Det rör sig om knappt 1,5 procent av de nämnda totala intäkterna. Redan vid en jämförelse med enbart skatterna på lastbilstrafiken blir dock utfallet väsentligt annorlunda, nämligen ca 5 procent. Ser man till de transportområden som särskilt drabbas av den föreslagna skattehöjningen blir utfallet ännu mera markant. Skogsbrukets virkestransporter torde f. n. bära en fordonsskatt för släpvagnar på ca 8 milj. kronor per år. Skattehöjningen kan beräknas öka detta belopp med inemot 15 milj., d. v. s. med mellan 150 och 200 procent. I det enskilda fallet, slutligen, rör det sig om upp till en femdubbling av nuvarande skatt på släpvagn.

Om den föreslagna kraftiga höjningen omodifierad genomföres på en gång, torde inte menliga verkningar kunna undvikas, vare sig i det enskilda fallet eller ur samhällsekonomisk synpunkt. I många enskilda fall kommer redan gjorda fordonsanskaffningar att framstå som felkalkyleringar, eftersom man vid valet av fordonstyp utgått från nu gällande skattesatser. Det måste också befaras att höjningen — med hänsyn till skatteutformningen i övrigt — kommer att motverka samhällsekonomiskt önskvärda rationaliseringar inom transportväsendet. Enligt vår mening bör sådana ändringar vidtagas i det framlagda förslaget att dylika menliga inverkningsverkningar kan undvikas.

Det säger sig självt att en höjning av skatten för släpvagn från 1 800 kronor per år till t. ex. 8 000 eller 9 000 kronor väsentligt måste påverka de ekonomiska förutsättningarna för redan anskaffade släpvagnar — utan att man haft någon möjlighet att förutse detta i den kalkylering som legat till grund för anskaffningen. Särskilt markant framträder detta om man beaktar att gällande bestämmelser rörande maximilast medför att de tyngre fordonen kan utnyttjas till fullo endast på en mindre del av vägnätet. Så länge övre skattegränsen för släpvagnar gått vid 17 ton totalvikt kan en viss kompensation sägas ha utgått härför. Om den övre gränsen — såsom föreslagits — drages vid 40 ton totalvikt, bortfaller denna kompensation.

Här anförda omständigheter talar enligt vår mening för att försiktighet iakttages beträffande den föreslagna höjningens fulla ikraftträdande, så att en övergångs- eller omställningstid erhålles och de generösare bestämmelser rörande maximilast, som bör vara att vänta, hinner träda i kraft. Vi förordar att om propositionens behandling ej kan uppskjutas, tredjedelen av den föreslagna höjningen uttages.

Som ett led i rationaliseringen av transportererna förekommer särskilt inom skogsbruket och gruvindustrin system som är uppbyggda för två eller tre släpvagnar (trailers) per dragbil, varvid släpvagnarna utnyttjas en i taget. Dylika system förekommer också i den internationella trafiken och synes över huvud taget öka i omfattning. Så länge övre skattegränsen gått vid 17 ton totalvikt har det funnits vissa skäl för en skattebeläggning av samtliga släpvagnar i dylika fall, trots att de kommit till användning endast en i taget. Dessa skäl bortfaller med den höjning av övre skattegränsen som nu föreslås. Vissa ändringar i grunderna för skatteuttaget är därför erforderliga, om inte en bl. a. samhällsekonomiskt önskvärd rationalisering av transportererna skall motverkas.

En möjlighet vore att reducera fordonsskatten för släpvagnar utöver vad som kan kopplas till dragfordonet på en och samma gång.

Beskattningen för vägväsendets behov sker emellertid enligt två olika principer. Fordonsskatten kan sägas vara en årlig avgift, som är betingad av den s. k. baskostnad fordonstypen kan anses åsamka vägväsendet. Drivmedelsbeskattningen, vars omfattning för envar av de olika fordonstyperna är beroende av nyttjandintensiteten, kan sägas vara betingad av det vägslitage som uppkommer genom nyttjandet. Det säger sig självt att kombinationen dragbil—en släpvagn blir intensivare utnyttjad vid alternering med olika släpvagnar, medan väntetider för släpvagnens (trailerns) lastning/lossning då kan undvikas. Därmed får också en högre drivmedelsskatt erläggas för det ökade vägslitage som uppkommer då mer än en släpvagn hålles för en och samma dragbil. Någon ökad baskostnad kan däremot inte påvisas i de fall det för dragbilen alternerande användes flera släpvagnar. Vi föreslår därför att fordonsskatt ej skall utgå för släpvagn utöver det antal, som av dragbilen i fråga kan utnyttjas på en och samma gång. Om det i dylika fall till samma dragbil finns släpvagnar i olika skatteklasser, bör givetvis skatt utgå för den eller de släpvagnar som ligger i högsta skatteklass.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen uppskjuter behandlingen av propositionen nr 10 i avvaktan på pågående utredningars förslag, därest detta inte vinner riksdagens bifall

att riksdagen vid sin behandling av proposition nr 10 måtte

- a) besluta att den i propositionen föreslagna skattehöjningen skall uttagas till en tredjedel,
- b) besluta att fordonsskatt ej skall erläggas för släpvagn utöver det antal som av dragbilen i fråga kan nyttjas på en och samma gång samt
- c) beakta vad i övrigt i motionen anförts; samt
att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderlig författningstext.

Stockholm den 4 februari 1969

Torsten Stridsman (cp) Tage Sundkvist (cp) Anna-Lisa Nilsson (cp)
