

Nr 120.

Av herr **Mellén**, *angående lastbilars och automobilomnibusars deltagande i kostnaderna för vägväsendet.*

Det sista årtiondets utveckling på bilismens område inom vårt land torde främst kunna karateriseras av tillkomsten av en massa fasta busslinjer landet runt ävensom av lastbilarnas övertagande av all viktigare verkkörning, främst i städerna men även på landsbygden, för så vitt det gäller körning på landsvägar och ej i terräng.

Utän att vilja underkänna värdet av den insats, som den tunga biltrafiken gjort i vårt kommunikationsväsende, måste dock påkallas uppmärksamhet på därigenom framkallade missförhållanden, som böra avhjälpas, då andra legitima intressen hava blivit lidande genom den utveckling, den nya trafiken fått.

Vad som framför allt gör lastbilarna så konkurrenskraftiga är, att den tunga bilen i alltför ringa mån beskattas med hänsyn till det fördyrade vägunderhåll, den förorsakar.

I fråga om de fasta busslinjerna finnes här möjlighet att utöva en viss kontroll, då man jämförelsevis lätt kan beräkna den körda vägsträckan och lasten.

Utgår man från en given erfarenhetssiffra för vägslitningen av 1,4 öre per tonkm., finner man, att en någorlunda väl sysselsatt omnibus för sitt vägsplitage borde utgiva 3 à 4 gånger den summa, som nu kräves av densamma i gummiskatt och direkt skatt tillsammans.

Lastbilarna med sina genomsnittligt högre hjultryck torde för vägunderhållet ställa sig än ogynnsammare, medan personbilarna, vilkas direkta skatt utgår efter samma grunder som för de tunga bilarna, betala större procent av den vägsplitning, de framkalla.

Då övriga kommunikationsföretag, närmast järnvägar och kanaler, själva få bestrida hela underhållet för sin trafik, vilket givetvis blir relativt dyrare i den mån trafiken till följd av konkurrensen från bilarna går tillbaka, är det ur dessa företags synpunkt angeläget, att en rättvisare beskattning på grund av bilarnas vägsplitning kommer till stånd.

Även från det allmännas synpunkt synes det ofrånkomligt, att den tyngre bilismen i dess helhet får betala högre andel i kostnaderna för vägväsendet än vad nu är fallet.

En väg, som härvid synes vara framkomlig, är införandet av högre skatt på automobilgummiringar, »bildäck». En sådan skatt ställer sig ju proportionell mot vägslitningen och träffar dessutom endast dem det vederbör.

Huru stor höjning av den nu till 2 kronor per kg. utgående gummiskatten, som bör företagas, kan vara vanskligt att avgöra. Det torde genom en utredning böra utrönas. Under en dylik utredning visa sig måhända andra vägar vara mera framkomliga för ernående av motionens syfte, såsom t. ex. införande av särskild skatt å lastbilar och automobilomnibusar. Möjligen skulle en utredning även visa, att själva automobilskatten för lättare bilar i viss mån kan sänkas.

En annan sak, som gör i denna motion föreslagen utredning önskvärd, är den omständigheten, att den tid, då bensen uteslutande användes som motorbränsle måhända snart är förbi. Det är ej uteslutet, att de tyngsta bilarna snart genom användandet av annat bränsle komma att undgå bensinskatten. Deras beskattning blir då än ytterligare oproportionerligt ringa.

I anledning av vad jag sålunda anfört får jag hemställa,

att riksdagen ville besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning, huruvida icke genom förhöjning av skatten å automobilgummiringar eventuellt i sammanhang med sänkning av automobilskatten för lättare bilar, genom särskild skatt å lastbilar och automobilomnibusar eller genom annan åtgärd dessa fordon, såsom framför alla andra vägslitande, må i högre grad än vad nu är fallet deltaga i kostnaderna för vägarna och deras underhåll, ävensom att Kungl. Maj:t därefter ville snarast avlåta nådig proposition i ärendet med de förslag till ändringar i angivet syfte, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 22 januari 1931.

Karl Mellén.
