

Nr 232**Av herrar Munktell och Agerberg, om sänkning av fordonsskatten för bärgningsbilar.**

Trots att frågan om skattelindring för bärgningsbilar tidigare motionsvis framförts i riksdagen, vill vi åter fästa uppmärksamheten på de vanskligheter, som den nuvarande beskattningen medför.

Särskilt under de sista åren har antalet inregistrerade motorfordon ökat mycket starkt i vårt land, och motorfordonstrafiken har fått en allt större samhällelig betydelse. Ökningen av antalet fordon har även stegrat risken för trafikolyckor. Behovet av bärgningsbilar har blivit allt större, men antalet sådana har i stort sett förblivit oförändrat.

Från samhällets synpunkt är det viktigt att ingripanden och uppröjning efter trafikolyckor snabbt kan ske. Trafiksäkerheten fordrar bärgningsbilar i erforderligt antal — dessutom förhållandevis jämnt fördelade över riket. Risken för att en stockning av trafiken skall medföra nya olyckor är uppenbar. Det är likaledes samhällsekonomiskt betydelsefullt att landsvägs- trafiken kan fortgå så störningsfritt som möjligt.

Orsaken till att bärgningsbilar icke finns i tillräckligt antal torde främst vara den hårda beskattningen, vilken medfört att innehav av dylikt fordon i många fall är ekonomiskt förlustbringande. Detta är avhängigt av beskattningens tyngd i förhållande till de inkomster, vilka reparationsverkstäderna kan erhålla vid nyttjandet av fordonen. Företagna undersökningar visar att de årliga körsträckorna i flertalet fall är omkring 500 mil, vilket är vida lägre än de siffror som redovisas för lastfordon i motsvarande viktklasser.

1951 års utredning om beskattningen av motorfordonstrafiken föreslog att skattelindring skulle tillerkännas denna fordonstyp. Utredningen anför den sist påtalade synpunkten om kostnadsansvaret såsom det starkaste argumentet för en särbeskattning. Detta förslag upptogs beklagligtvis icke i propositionen.

Vidare medför den ständigt fortgående motoriseringen inom armén ett ökat behov av bärgningsbilar. Redan tidigare har i flera sammanhang framställning gjorts från militära myndigheter om skattenedsättning eller skattebefrielse för de bärgningsvagnar, vilka uppfyller uttagningsförordningens villkor att vara försedda med uteliggare och förlängningsstykke eller med kran. Tillgången på för militärt bruk lämpade civila bärgningsfordon är fortfarande synnerligen bristfällig. Ur beredskapssynpunkt framstår det därför som synnerligen angeläget att åtgärder vidtages för att underlätta anskaffandet av dylika fordon.

I den tidigare omnämnda motionen gjordes icke någon åtskillnad mellan

olika typer av bärgningsbilar. För att säkerhet skall erhållas att missbruk ej kan ske, föreslås att skattenedsättning endast tillerkännes beträffande fordon av viss tyngd och utrustade med speciell, enbart för bärgningsarbete brukbar, fast utrustning.

Dessa två villkor torde på lämpligaste sätt uppfyllas genom att särbeskattningen får avse fordon med en tjänstevikt av lägst 2 000 kilogram samt att fordonet å besiktningsinstrumentet skall vara betecknat såsom »Bärgningsbil».

Hänvisande till det ovan anförda föreslås att skatten för dessa fordon nedsättes till hälften. En dylik särbeskattning kommer säkerligen även att utgöra ett psykologiskt incitament för ökad anskaffning av bärgningsbilar.

Under återopande av ovanstående får vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta

att fordonsskatten för bärgningsbilar med en tjänstevikt av lägst 2 000 kilogram skall utgå med hälften av skatten för lastbil i samma viktklass samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta härför erforderlig lagtext.

Stockholm den 26 januari 1956

Henrik Munktell

Nils Agerberg