

Nr 1018

Av herr **Dahlgren 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.*

(Lika lydande med motion nr 893 i Första kammaren)

I proposition nr 10 föreslås en höjning av fordonsskatten på tunga släpvagnar. Skatten beräknas ge 40 milj. kronor under helt budgetår.

Fordons- och drivmedelsskatterna ger nära 3 miljarder kronor per år, och för bilismen i dess helhet ökar skatteuttaget inte mer än knappt 1,5 %. Räknat på lastbilstrafiken blir höjningen ca 5 %, och i det enskilda fallet kan skatten för de största släpvagnarna bli drygt femdubblad.

Som skäl för höjningarna åberopas behov av bättre överensstämmelse mellan fordonsskatt på lastbil och släpvagn med hänsyn till vägslitaget. Lastbilar har en skatt efter stigande tjänstevikt utan begränsning, medan släpvagnarna, som totalviktbeskattas, har samma skatt för totalvikter om 14 ton eller mera. Detta förhållande kompenseras dock delvis genom den ökande drivmedelsskatt, som drabbar dragfordonet vid tillkopplande av släpvagn och därav föranledd stegrad bränsleförbrukning.

I propositionen har inte redovisats uppgifter, som tillfredsställande styrker skäligheten ur vägslitagesynpunkt. Statistik saknas beträffande släpvagnarnas utnyttjandegrad i förhållande till dragbilarnas körsträcka. Ingen hänsyn synes ha tagits till att flertalet släpvagnar ej kan utnyttjas för fordonet tillåtna maximilasten och därmed totalvikten på grund av bestämmelserna om största tillåtna bruttovikt i VTF § 54 mom. C. Inte heller har utretts hur skatten kostnadsmissigt inverkar på näringslivets olika branscher. Till grund för propositionens förslag ligger således icke någon remissbehandlad utredning. Detta får anses vara anmärkningsvärt, då anskaffning av större lastbilar och släpvagnar med mångårig livslängd innebär betydande investeringar för enskilda företag och företagare. Kännbara förluster kan uppstå om vissa fordonskombinationer blir ekonomiska genom en beskattning, vilken dels beträffande inverkan inte analyserats, dels enligt förslaget skall genomföras med kort varsel.

Skatteändringarna berör omkring 16 000 släpvagnar. Av dessa används inemot 5 000 i fjärrtrafik, som därmed får skatteökningar på 12 à 15 milj. kronor, vilket i stort sett återverkar på konsumtionsvaror. Har med förslaget avsikten också varit att ernå en trafikpolitisk effekt med godsöverföring från väg till järnväg torde förändringarna bli små. Glesbygder samt

områden med tids- och turmässigt oförmånliga järnvägsförbindelser, där en sådan överföring icke sker, kommer därigenom i oförmånligt läge.

Merparten av en ökning av släpvnagsskatten kommer att drabba tunga men mestadels kortväga transporter. Inemot 15 milj. kronor torde komma på skogsbrukets transporter av rundvirke. Ytterligare några miljoner kommer på vidaretransporter av hel- och halvfabrikat inom skogsindustrin såsom massa, papper, sågade trävaror, fabriksstillverkade huselement m. m., där kostnaderna till stor del faller på bostadsproduktionen. De allra största släpvnagnarna, som används sporadiskt för transporter av grävmaskiner och schakttraktorer, föreslås få en beskattning som i hög grad fördyrar t. ex. schaktarbeten för egnahemsbebyggelse. Resterande del av de 40 miljonerna kommer på bl. a. transporter inom gruvindustrin, förnödenheter till men även produkter från jordbruket samt på transporter av bensin och eldningsolja.

Släpvnag har kommit att användas i allt större utsträckning och i takt med näringslivets strävanden att hålla transportkostnaderna så låga som möjligt. För transportsystem som konstruerats för systematiskt utnyttjande av en dragbil för 2 eller 3 alternerande kopplade släpvnagnar, vilket ofta är fallet inom skogs- och gruvindustrin, blir skattebelastningen mycket ogynnsam. Samma blir förhållandet i de trafiksystem (fishy-back, roll on-roll off) som bearbetats för trafikutbytet sjöledes mellan fastlandet och Gotland och mellan Sverige och Finland, Storbritannien samt Nederländerna. Fordon i gränsöverskridande trafik, vilka endast delvis utnyttjar vårt lands vägar men som trots detta måste fullt ut skattas, eftersom gällande bestämmelser för restitution av fordonsskatt ej medger återbetalning av erlagd skatt för kortare tid än en kalendermånad, befinner sig redan tidigare i en besvärlig situation. Även i den inrikes trafik där visst samarbete etablerats mellan åkerier och SJ i fråga om piggy-back trafik framstår en skatteökning som oriktig, eftersom endast registrerade och skattade släpvnagnar kan komma till användning.

Fordonsbeskattningen är under översyn. Bilskatteutredningen, tillsatt år 1965, torde komma att behandla släpvnagnsbeskattningen på grund av sitt uppdrag och pröva huruvida omfördelningar är befogade fordon och fordonsgupper emellan inom inte alltför avlägsen tid. Med hänsyn härtill och med hänvisning till här förut berörda verkningar hemställs,

att riksdagen uppskjuter behandlingen av proposition nr 10 i avvaktan på bilskatteutredningens förslag.

Stockholm den 4 februari 1969

Anders Dahlgren (cp) Bertil Jonasson (cp) Carl-Wilh. Lothigi (m)

Rolf Eliasson (m) Karl-Erik Eriksson (fp) Rolf Sellgren (fp)

i Moholm

i Arvika