

Nr 891

Av herr Mattsson 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 1019 i Andra kammaren)

I proposition nummer 10/1969 föreslås en kraftig höjning av skatten på släpfordon med en totalvikt överstigande 11 ton. Antalet släpvagnar som berörs av skattehöjningen är, som framgår av propositionen, cirka 16 000. De föreslagna beskattningsnormerna är avsedda att träda i kraft den 1 januari 1970.

Enligt senast tillgängliga statistik, avseende den 1 januari 1968, finns det i vårt land 95 404 släpvagnar. Av dessa är 5 216 s. k. semitrailers (påhängsvagnar). Antalet dragbilar för semitrailers är 3 806. Detta betyder att det finns 1,36 påhängsvagnar på varje dragfordon. Huvuddelen av dessa har en totalvikt överstigande 14 ton och kommer sålunda att drabbas av den skärpta beskattningen. Dragfordonens mindre antal beror på att många lastbilsägare vill utnyttja dessa maximalt. Mer än en semitrailer anskaffas till samma dragfordon. En vagn under lastning och en under transport eller lossning är en vanlig modell som i stor utsträckning används inom gruv- och skogsindustrin. En lastbilsägare som har två påhängsvagnar till samma dragfordon betalar i dagens läge, om vagnarna har en totalvikt på 25 ton vardera, 3 600 kronor i släpvagnsskatt. Samme lastbilsägare kommer efter de föreslagna reglerna få betala inte mindre än 10 800 kronor. Kostnadsökningen blir alltså 7 200 kronor. Det är få branscher som utan vidare kan bära en sådan kostnadsstegring. I många fall kommer kostnadsökningen att medföra höjda frakttaxor. Där taxehöjningar inte är möjliga kommer verksamheten att få fortsätta med betydligt mindre lönsamhet eller kommer den att läggas ned. En del näringar, som redan är mycket kostnadstygda, kommer att ytterligare belastas.

Glesbygdsområdena, som redan har stora transport- och kommunikationsproblem, kommer att få det ännu svårare. Skogsindustrin kan komma i ett mycket svårt läge om transportkostnaderna stiger ytterligare. Hela 15 milj. kronor av de väntade intäkterna på 40 milj. kronor kommer att falla på skogsbruket.

Det finns anledning att särskilt uppmärksamma de konsekvenser den

föreslagna skattehöjningen får för gotlandstrafiken. För transporter till Gotland användes i stor utsträckning semitrailers, och de tidigare nämnda verkningarna av det föreliggande förslaget beträffande denna fordonskategori kommer sålunda att leda till kännbara prishöjningar vad avser kostnaderna för godstransporter till Gotland.

En förändring av släpfordonsbeskattningen bör ta hänsyn till de speciella problem som uppstår då ett dragfordon används till flera olika påhängsvagnar. Vägbanan slits endast av ett fordon åt gången, och det borde därför vara rimligt att skatt betalas endast för ett av släpfordonen. Kungl. Maj:t bör snarast förelägga riksdagen förslag till sådan ändring av automobilskatteförordningen, att dubbelbeskattning av flera semitrailers till samma dragfordon undviks.

I propositionen antyds det önskvärda i att tunga transporter förs över till andra transportmedel, främst då järnväg. Det är inte helt säkert att resultatet blir det väntade. Danska, norska och finska åkerifirmor kommer att utnyttjas för transporter till dessa länder i betydligt större utsträckning än vad som nu är fallet.

Sedan 1965 arbetar två statliga utredningar med de problem som berörs i propositionen. Det är dels vägkostnadsutredningen, som har att utreda vägtrafikens kostnadsansvar, dels bilskatteutredningen, som har att verkställa en översyn av vägtrafikbeskattningen och därmed sammanhängande problem. I väntan på att dessa utredningar framlägger sina förslag är det olämpligt att genomföra så stora skattehöjningar för en speciell grupp vägtrafikanter. Riksdagen bör därför avslå proposition nummer 10.

Med hänvisning till ovanstående hemställas,

att riksdagen måtte besluta

a) att avslå Kungl. Maj:ts proposition nummer 10/1969; samt

b) att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära förslag till ändring av automobilskatteförordningen så att endast en av flera påhängsvagnar till samma dragfordon beskattas.

Stockholm den 4 februari 1969

T. V. Mattsson (cp)

Thorsten Larsson (cp) Ivan Svanström (cp) Harald Pettersson (cp)
