

Nr 892

Av herr Nilsson, Ferdinand, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 10, med förslag till förordning om ändring i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

I proposition nr 10 till innevarande års riksdag föreslås ändring i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt. Ändringen åsyftar höjning av den årliga fordonsskatten för registrerad släpvagn med totalvikt av 11 000 kg eller därutöver. Skatthöjningen avser viss successiv upptrappning och beräknas för helt år ge 40 milj. kr. Då emellertid de nya skattesatserna avses att tillämpas från och med den 1 januari 1970 skulle de i budgeten för 1969/70 ingå med 20 milj. kr. Beloppets storleksgrad belyses av att före 1968/69 fordonsskatten beräknats ge 1 000 000 000 kr.

Propositionen omnämner att en generell uppräknings av den årliga fordonsskatten skedde med verkan från och med år 1968. Skattesatserna uppräknades i samband härmed med hela 50 procent (förordning 24 februari 1961). Redan ur denna synpunkt är en ändring 1969 med verkan från 1 januari 1970 anmärkningsvärd. Det är riktigt att hittills gällande skattesatser gynnade frakter med släpvagn inklusive påhängsvagn, men detta torde ha varit myndigheterna välbekant. Lastbilarnas godstransporter har ökat, och deras andel i den totala godstransporten som för 1961 anges till något över 40 procent anslås för 1967 till 52 procent samt har otvivelaktigt under 1968 fortsatt att växa. I propositionen anges att antalet släpvagnar inklusive påhängsvagnar mer än fyrdubblats sedan 1952 och nu utgör omkring 100 000. Därav ca 16 000 beräknats ha en totalvikt över 14 000 kg. Det är uppenbart att myndigheternas avvägning av fordonsbeskattningen har en väsentlig andel i denna utveckling. Då skattejusteringar gjorts för så pass kort tid sedan som 1967, synes de många företagare som nu hotas av skatthöjning ha rätt att begära något mindre ryckighet i beskattningen. Flera ännu icke slutförda statliga utredningsuppdrag gör ett motsvarande omdöme motiverat.

Lastbilarnas godstransporter är för huvudparten av vårt land — för de vidsträckta glesbygderna — av väsentligt värde. Det gäller utnyttjande av de tillgångar naturen där ger, det gäller förutsättningarna för en livsduglig lokalisering av näringslivet dit och det gäller över huvud taget om människor där skall kunna leva, avyttra resultat av sitt arbete och erhålla dit förnödenheter som erfordras för arbete liksom för livsuppehälle.

Järnvägarna reducerar sin service när det gäller mindre järnvägsstationer när de inte helt enkelt nedläggs. Detta senare är fallet både när det gäller stationer och järnvägslinjer. Järnvägar har dessutom aldrig varit någonting som annat än mycket indirekt tjänat mycket stora delar av vårt land, och de lär inte komma att göra det i ökad omfattning i framtiden. Här har motorfordonen när det gäller kommunikationsväsendet en uppgift som inte behöver konkurrera med statens järnvägar. Vad som skapat en vis konkurrens är framför allt den genom statliga åtgärder tillkomna avvägningen av vägstandard. Här synes "de samlade väg- och gatubyggnadsbehoven i och mellan tätorterna" ha taxerats till en omfattning som låtit den gamla tanken åter bli aktuell att när staten inte tror sig om att klara en uppgift — i detta "det mera finmaskiga vägnätet utanför de större tätorterna" — griper man till utvägen att lägga denna uppgift på kommunerna — landskommunerna. Annars är det inte svårt att räkna ut att när man utrustar vissa vägar med en standard som gör den tillåtna belastningen högre, då kommer också den tyngre trafiken att ta dessa vägar i anspråk. Det är dock ett ofrånkomligt faktum att den i propositionen föreslagna skattehöjningen till en mycket stor del kommer att drabba rundvirkestransporter och långväga transporter av vissa jordbruksprodukter.

I kommunikationsdepartementets "Översikt" (bil. 8) till årets statsverksproposition säges:

"Den yrkesmässiga lastbilstrafiken har i likhet med järnvägstrafiken fått möjlighet att utvecklas mera fritt än tidigare. Det trafikpolitiska reformprogrammet är beroende av bl. a. bilskatteutredningens prövning om beskattningen av de tunga lastbilarna — — —. Särskilda insatser för att upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning i områden med svagt trafikunderlag är en betydelsefull del av den nya trafikpolitiken."

Lastbilstrafiken — inte minst den tyngre delen med släpvagn eller påhängsvagn — är som berörts av stor betydelse just för glesbygdernas näringsliv. Ej blott bilskatteutredningen utan även vägkostnadsutredningen, som har att utreda vägtrafikens kostnadsansvar, synes kunna lämna värdefulla bidrag till bedömande av ett problem som för en aktiv lokaliseringspolitik i glesbygderna betyder så mycket.

Inom riksdagens utskottsarbete utgör pågående utredningar ett ofta anlitat skäl att avvisa initiativ som man funnit opåkallade. Till och med underhandsuppgifter att "Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet fäst på frågan" har gärna åberopats som avslagsanledning. I här föreliggande fall rör det sig om en utveckling som direkt stimulerats fram av den förda beskattningspolitiken. Skattesatserna har nyligen justerats så kraftigt som med 50 procent, och åtminstone två statliga utredningar arbetar med

frågan och borde mänskligt att döma snart vara färdiga. Det är märkligt att under sådana förhållanden förslaget nu framförts. Den anförda motiveringen (Statsverkspropositionens Finansplan s. 32): "Motiven för att belasta tyngre dragfordon med högre skatt är bl. a. det ökade slitaget på vägarna som uppkommer vid stigande fordonstyngd" är väl inte alldeles någon ny upptäckt.

Därför föreslås,

att riksdagen måtte avslå proposition nr 10 om höjning av fordonsskatt på släpvagnar; samt

att förslag om beskattning av den tyngre motortrafiken på landsvägar sedan 1965 års vägkostnadsutredning och 1965 års bilskatteutredning fullgjort erhållna utredningsuppdrag som därmed sammanhänger och under beaktande av i motionen berörda lokaliseringspolitiska problem måtte föreläggas riksdagen.

Stockholm den 2 februari 1969

Ferdinand Nilsson (cp)

i Kungsängen

Nr 893

Av herr **Peterson, Eric, 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 1018 i Andra kammaren)

Stockholm den 4 februari 1969

Eric Peterson (fp) Karl Pettersson (m) Holge Ottosson (m)

Anders Axelsson (fp) Ernst W. Olsson (cp) Egon Andreasson (cp)
