

Nr 154

Av herr Pettersson, Karl, m. fl., om sänkning av fordonsskatten för lastbilar och släpvagnar i Norrland.

(Lika lydande med motion nr 176 i Andra kammaren)

Frågan om transportkostnadernas användande såsom lokaliseringspolitiskt instrument har utretts eller varit föremål för debatt under lång tid. Under de senaste trettio åren har frågan varit uppe i offentliga utredningar minst fem gånger.

Det kan konstateras att de regionala konsekvenserna skjutits åt sidan när det gäller transportkostnadernas lokaliseringspolitiska inverkan med konstaterandet att det inte har legat inom olika utredningars direktiv att diskutera dessa aspekter.

Detta sätt att argumentera kan illustreras genom 1953 års trafikutrednings konstaterande att »trafikutredningen har icke funnit sig böra uppdra riktlinjer för den statliga trafikpolitiken på grundval av något bestämt lokaliseringspolitiskt program. Trafikpolitiken syftar icke primärt till att i viss riktning påverka befolknings- och näringslivsutvecklingen, men utgör ett sekundärt hjälpmedel för lokaliseringspolitiken.»

Resultatet av sådana konstateranden har blivit att trafikpolitiken fungerat som det kraftigaste lokaliseringspolitiska styrmedlet och starkt bidragit till rådande koncentration och centralisering av näringsliv och boende till de stora tätortsregionerna.

På grund av de långa transportavstånden inom Norrland belastar transportkostnaderna produkter och råvaror särskilt hårt. Därtill kommer svårigheterna med glesheten i järnvägsnät och behovet av långa råvarutransporter till järnvägsterminaler eller industrier. Av denna anledning krävs omfattande landsvägstransporter. Dessa långa transportavstånd jämte svåra klimatförhållanden utgör därför en belastning av avsevärd omfattning för redan etablerade företag och vid nylokalisering. Därmed påverkas i negativ riktning möjligheterna till sysselsättning av arbetskraft.

Genom de svåra klimatförhållandena med lång tjällossningstid och därigenom avstängda vägar belastas såväl trafikutövarna som de transporterade produkterna av avsevärda merkostnader i Norrland om man jämför med förhållandena i övriga delar av landet.

Avstängning av vissa huvudvägar har förekommit i över två månader under tjällossningstid. Mindre sekundärvägar har varit avstängda ännu längre tid.

På grund av sådana vägvästängningar har fordonen inte kunnat trafikera aktuella transportvägar utan i regel varit stående utan sysselsättning. På grund av att avstängningstiden icke i förväg kunnat fastställas, har fordonsägarna i stor utsträckning icke kunnat utnyttja möjligheterna till avregistrering av fordonen under avstängningsperioden.

Till dessa kostnader kommer andra fördröjande orsaker på grund av klimatförhållanden, såsom högre driftkostnader genom högre bränsleåtgång, högre reparationskostnader genom materielskador på grund av kyla och snöförhållanden m. m.

Alla dessa samverkande faktorer bidrar till ökade transportkostnader för råvaror och produkter i Norrland.

Genom påverkan av de fasta kostnaderna för transporter i Norrland kan staten tillgodose kraven på att trafikpolitiken skall samverka med regional- och lokaliseringspolitiken.

En möjlighet till en sådan medverkan är att staten sänker beskattningen för lastbilar och släpvagnar i Norrland.

En sådan åtgärd skulle bl. a. bidra till att minska de s. k. 0-områdena inom skogsbruket och därmed öka råvarutillgången och även möjligheterna till sysselsättning i skogslänet. Det skulle också bidra till att motverka de negativa inverkningarna från transportkostnadssynpunkt, som nedläggningar av huvudflottleder har medfört.

En sänkning av dessa fordonsskatter med en tredjedel skulle ha en mycket positiv effekt från regional- och lokaliseringspolitisk synpunkt.

Med stöd av vad här anförts hemställs,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t, med beaktande av vad i motionen anförts angående avstängning av vägar vid tjällossning samt lokaliserings- och kostnadsmissiga synpunkter, måtte anhänga om förslag att fordonsbeskattningen av lastbilar och släpvagnar i Norrland sänkes med en tredjedel.

Stockholm den 21 januari 1970

Karl Pettersson (m)

Bertil Strandberg (m)

Gunvor Stenberg (m)
