

Nr 1271

Av herr **Pettersson, Karl**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 138, med förslag till förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobilskatt.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 138 år 1970 föreslås en ändring av fordonsskatter mellan olika grupper av lastfordon.

Målsättningen anges vara en omfördelning, således icke någon skattehöjning i totaluttag. Lastfordonsparkens sammansättning har stor betydelse vid den tidpunkt när jämförelsen sker. Det material, som ligger till grund för propositionens förslag, har vissa brister därvidlag. Bilskatteutredningens material bygger på 1966 års fordonspark. En väsentlig förändring i fordonsparken har inträffat under tiden efter år 1966 genom en förskjutning av antalet fordon från lättare till ett ökat antal tyngre fordon och fordonskombinationer. Hänsyn därtill har icke tagits vid utformningen av propositionens förslag. En överföring har också vidtagits i propositionen av beskattning av de tyngre fordonen genom en reducering av uttagsprocenten från 100 % till 80 % för bussarna. Dessa två saker medverkar till en höjning i det totala skatteuttaget i stället för enbart den omfördelning, som angives vara propositionens syfte.

En avgörande kostnadsfaktor för en av våra viktiga basnäringar, skogsbruk och skogsindustri, är transportkostnaderna. Ökar dessa kostnader, ökar också de s. k. 0-områdena, dvs. de områden inom vilka skogsbruk icke går att driva ekonomiskt lönsamt.

I propositionen anförs att skogspolitiska kommittén kommer att lägga fram förslag för att motverka de ökade transportkostnaderna. Något sådant förslag finnes emellertid icke framlagt för närvarande, varför någon bedömning icke kan göras huruvida de ökade kostnader skogsbruket skulle få genom propositionens förslag kommer att elimineras.

En annan mycket viktig fråga, som endast berörs helt ytligt i propositionen, är den utländska trafiken. I Norge får de svenska lastbilarna, utöver automobilskatten i Sverige, erlægga vägskatt till de norska myndigheterna. Inom stora områden av inlandet går stora transporter av trä, såväl förädlat som råvara, till norska industrier och utlastningshamnar. Enbart från en lastbilcentral i västra Jämtland transporterade elva fordon råvara till norska massafabriker kontinuerligt under år 1969. Dessa elva fordon erlade tillsammans 165 000 kronor i norsk vägskatt, således 15 000 kronor per fordon. Norska fordon, som användes i samma trafik, erlade enbart vägskatt till de norska myndigheterna. Således icke väg- eller automobilskatt till Sverige.

I propositionen hänvisas till det av riksdagen beslutade transportstödet. Olägenheterna skulle försvinna genom transportstödet. Detta är emellertid icke förhållandet.

För det första utgår icke något transportstöd för råvaran, massaved eller sågtimmer. För det andra får icke transportsträckan bortom riksgränsen räknas med. För det tredje kommer de flesta tvärtransporterna inom inlandet icke heller i åtnjutande av något transportstöd vid transport av halv- eller helfabrikat, sågat virke bl. a., på grund av att den stipulerade minimivägsträckan icke uppnås. Olägenheten och den snedvridna konkurrensen kvarstår i lika hög grad trots det genomförda transportstödet. Till dessa påpekanden kommer också, att utredningen om de olika trafikmedlens vägkostnadsansvar icke föreligger. Den utredningen bör ligga till grund för en omfördelning i automobilskatteuttag.

Bevillningsutskottet har tidigare starkt understrukit behovet av en övergång till kilometerbeskattning av lastbilar och släpvagnar. I propositionen förmodas en sådan övergång kunna ske fr. o. m. den 1 januari 1974. Vid den tidpunkten måste propositionens förslag, innebärande förändringar med olika procenttal vid olika tidpunkter, ske enligt andra förutsättningar.

I propositionens lagförslag och tabeller anges enbart skatteförändringarna för åren 1970—1971. Någon redovisning av de förändrade skatteuttagen vid förslaget genomförande för åren fram till år 1979 redovisas icke.

Ett bifall till propositionen i oförändrat skick innebär ett principbeslut med en fördelning av bilskatterna utan att hänsyn tagits till de olika trafikmedlens kostnadsansvar, miljöförstörelse, trängselfaktorer eller andra frågor, vilka i dag icke är klarlagda.

Med hänsyn till dessa betydelsefulla invändningar förefaller det vara riktigt att Kungl. Maj:ts proposition nr 138 avslås och att Kungl. Maj:t får utarbeta nytt förslag att föreläggas riksdagen, varvid hänsyn måste tagas till i motionen berörda frågor.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anholder om Kungl. Maj:ts förslag till en lösning av den tunga landsvägstrafikens automobil- och vägskattefrågor vid trafik till och från utlandet, samt

att riksdagen avslår Kungl. Maj:ts proposition nr 138 av år 1970.

Stockholm den 27 oktober 1970

Karl Pettersson (m)