

Nr 58

Bevillningsutskottets betänkande med anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i förordningen (1922:260) om automobilskatt jämte motioner.

Propositionen

I proposition nr 138 har Kungl. Maj:t under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet för den 27 maj 1970 föreslagit riksdagen att anta vid propositionen fogat förslag till förordning om ändring i förordningen (1922:260) om automobilskatt.

På grundval av den i samband med 1963 års trafikpolitiska beslut antagna s. k. kostnadsansvarighetsprincipen föreslås i propositionen en omläggning av vägtrafikbeskattningen genom justering av den årliga fordonsskatten. Förslaget, som i huvudsak bygger på bilskatteutredningens betänkande Fordonsbeskattningen (SOU 1969:45), gäller endast sådana motorfordon och släpvagnar som har en totalvikt om tre ton eller däröver.

Förslaget innebär skattehöjningar för de tyngsta lastbilarna och för släpvagnarna och sänkningar för bussar samt för medeltunga och bensin- och gasolldrivna lastbilar. Skattesänkningarna berör ca 80 % av lastbilarna. Skatten föreslås genomgående beräknad med hänsyn till fordonets totalvikt och differentierad enligt antalet hjulaxlar.

I propositionen föreslås att reformen sker etappvis och att den i en första etapp genomförs till 10 %.

De ändrade bestämmelserna avses träda i kraft den 1 januari 1971.

Med hänsyn till att förslaget innebär en omfördelning av den årliga fordonsskatten inom ramen för nuvarande totala skatteuttag, beräknas ej någon ändring ske i skatteutfallet.

Författningsförslaget

Förslag

till

Förordning

om ändring i förordningen (1922: 260) om automobils katt

Härigenom förordnas i fråga om förordningen (1922: 260) om automobils katt,

dels att 5 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att till förordningen skall fogas en bilaga av nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

5 §.¹

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för tvåhjulig motorcykel med fyrtiofem kronor, om tjänstevikten icke överstiger sjuttiofem kilogram, och för tvåhjulig motorcykel utan sidvagn med sextio kronor, om tjänstevikten överstiger sjuttiofem kilogram;

b) för tvåhjulig motorcykel med sidvagn och för trehjulig motorcykel med nittio kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med etthundrasextiofem kronor dels ock tilläggsavgift med fyrtiotvå kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med etthundrasextiofem kronor dels ock tilläggsavgift med följande belopp:

om tjänstevikten icke överstiger tretusen kilogram, femtiofem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av tjänstevikten minskad med niohundra kilogram;

om tjänstevikten överstiger tretu-

För helt kalenderår utgår grundskatt och tilläggs skatt enligt bilaga till denna förordning. Fordon som framföres med annat drivmedel än bensin, gasol eller brännolja anses som brännoljedrivet.

¹ Senaste lydelse 1969: 609.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

sen men icke sjutusen kilogram, ettusenetthundrafemtiofem kronor för tretusen kilogram av tjänstevikten och nittiosex kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten; samt

om tjänstevikten överstiger sjutusen kilogram, fyratusenniohundra-nittiofem kronor för sjutusen kilogram av tjänstevikten och etthundra-åttio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten; ävensom

för omnibus dels grundavgift med etthundrasextiofem kronor dels ock tilläggsavgift med följande belopp:

om tjänstevikten icke överstiger femtusen kilogram fyrtionio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av tjänstevikten minskad med niohundra kilogram; samt

om tjänstevikten överstiger femtusen kilogram, tvåtusennio kronor för femtusen kilogram av tjänstevikten och åttiotvå kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten;

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med etthundrasextiofem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med etthundratjugu kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilogram, med etthundraåttio kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen-femhundra men icke tvåtusen kilogram, med tvåhundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med trehundrasextio kronor;

om totalvikten uppgår till tretusen men icke femtusen kilogram, med sexhundra kronor;

om totalvikten uppgår till fem-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

tusen men icke åttatusen kilogram,
med åttahundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till åttatusen men icke elvatusen kilogram,
med ettusenåttio kronor;

om totalvikten uppgår till elvatusen men icke fjortontusen kilogram,
med ettusenåttahundra kronor;

om totalvikten uppgår till fjortontusen men icke sjuttontusen kilogram,
med tvåtusenfemhundraatjugo kronor;

om totalvikten uppgår till sjuttontusen men icke tjugutusen kilogram,
med tretusentvåhundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till tjugutusen men icke tjugufemtusen kilogram,
med tretusenniohundra sextio kronor;

om totalvikten uppgår till tjugufemtusen men icke trettiotusen kilogram,
med femtusenyrahundra kronor;

om totalvikten uppgår till trettiotusen men icke trettiofemtusen kilogram,
med sextusenåttahundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till trettiofemtusen men icke fyrtyotusen kilogram,
med åttatusentvåhundraåttio kronor; samt

om totalvikten uppgår till fyrtyotusen kilogram eller mera,
med nio tusensjuhundraatjugo kronor.

Det åligger — — — — — av skatten.

Bilaga till förordningen (1922: 260) om automobils katt

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundra-tal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram	
1. Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	högst över	75 75	45 60	0 0	
2. Tvåhjulig motorcykel med sidvagn och trehjulig motorcykel			90	0	
3. Personbil		165	42	900	
4. Bensin- eller gasolldriven buss	högst över men högst över	3 000 3 000 7 000 7 000	165 697 2 057	38 34 39	1 600 3 000 7 000
5. Brännoljedriven buss	högst över men högst över men högst över men högst över men högst över	3 200 3 200 7 000 7 000 8 600 8 600 11 000 11 000 30 000 30 000	165 773 2 141 2 781 3 813 12 363	38 36 40 43 45 39	1 600 3 200 7 000 8 600 11 000 30 000
6. Bensin- eller gasolldriven lastbil	högst över men högst över men högst över	3 000 3 000 5 500 5 500 17 700 17 700	165 709 1 434 4 850	32 29 28 37	1 300 3 000 5 500 17 700
7. Brännoljedriven lastbil med två hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn	högst över men högst	3 000 3 000 5 500	165 709	32 31	1 300 3 000

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggs katt, kronor, för varje påbörjat hundratals kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över 5 500	1 484	30	5 500
	men högst 7 300			
	över 7 300	2 024	33	7 300
	men högst 10 200			
	över 10 200	2 981	37	10 200
	men högst 13 400			
	över 13 400	4 165	39	13 400
	men högst 15 500			
	över 15 500	4 984	40	15 500
	men högst 17 700			
	över 17 700	5 864	50	17 700
	men högst 20 000			
	över 20 000	7 014	37	20 000
8. Brännoljedriven lastbil med tre eller flera hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn				
	högst 3 000	165	32	1 300
	över 3 000	709	30	3 000
	men högst 8 000			
	över 8 000	2 209	31	8 000
	men högst 12 000			
	över 12 000	3 449	36	12 000
	men högst 17 700			
	över 17 700	5 501	47	17 700
	men högst 20 000			
	över 20 000	6 582	46	20 000
	men högst 27 000			
	över 27 000	9 802	37	27 000
9. Brännoljedriven lastbil med två hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn				
	högst 3 000	165	32	1 300
	över 3 000	709	30	3 000
	men högst 5 500			
	över 5 500	1 459	42	5 500
	men högst 10 700			
	över 10 700	3 643	46	10 700
	men högst 13 300			
	över 13 300	4 839	48	13 300
	men högst 14 500			
	över 14 500	5 415	75	14 500
	men högst 15 300			
	över 15 300	6 015	78	15 300
	men högst 19 000			
	över 19 000	8 901	85	19 000
	men högst 20 000			
	över 20 000	9 751	66	20 000

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggs­skatt, kronor, för varje på­bör­jat hundra­tal kilo­gram av tjän­ste­vikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
10. Brännoljedriven lastbil med tre eller flera hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn				
	högst 3 000	165	32	1 300
	över 3 000			
	men högst 5 500	709	29	3 000
	över 5 500			
	men högst 8 800	1 434	40	5 500
	över 8 800			
	men högst 12 800	2 754	43	8 800
	över 12 800			
	men högst 14 500	4 474	47	12 800
	över 14 500			
	men högst 17 900	5 273	72	14 500
	över 17 900			
	men högst 20 600	7 721	79	17 900
	över 20 600			
	men högst 27 000	9 854	80	20 600
	över 27 000	14 974	66	27 000
11. Påhängsvagn med en hjulaxel				
	under 1 000	120	0	
	lägst 1 000			
	men under 1 500	180	0	
	lägst 1 500			
	men under 2 000	240	0	
	lägst 2 000			
	men under 3 000	360	0	
	lägst 3 000			
	men under 5 000	600	0	
	lägst 5 000			
	men högst 7 000	840	0	
	över 7 000			
	men högst 8 000	840	3	7 000
	över 8 000			
	men högst 11 000	1 086	3	8 000
	över 11 000			
	men högst 12 500	1 824	3	11 000
	över 12 500			
	men högst 14 000	1 869	5	12 500
	över 14 000			
	men högst 17 000	2 588	5	14 000
	över 17 000			
	men högst 19 400	3 377	5	17 000
	över 19 400			
	men högst 20 000	3 497	8	19 400
	över 20 000			
	men högst 22 000	4 187	8	20 000
	över 22 000			
	men högst 25 000	4 350	0	
	över 25 000			
	men högst 30 000	5 647	0	

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggs-skatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över 30 000	6 943	0	
	men högst 35 000			
	över 35 000	8 238	0	
	men högst 40 000			
	över 40 000	9 534	0	
12. Påhängsvagn med två eller flera hjulaxlar				
	under 1 000	120	0	
	lägst 1 000	180	0	
	men under 1 500			
	lägst 1 500	240	0	
	men under 2 000			
	lägst 2 000	360	0	
	men under 3 000			
	lägst 3 000	600	0	
	men under 5 000			
	lägst 5 000	840	0	
	men högst 7 000			
	över 7 000	840	3	7 000
	men högst 8 000			
	över 8 000	1 082	3	8 000
	men högst 11 000			
	över 11 000	1 808	3	11 000
	men högst 14 000			
	över 14 000	2 534	3	14 000
	men högst 17 000			
	över 17 000	3 260	4	17 000
	men högst 20 000			
	över 20 000	4 019	4	20 000
	men högst 21 600			
	över 21 600	4 083	7	21 600
	men högst 25 000			
	över 25 000	5 626	7	25 000
	men högst 27 900			
	över 27 900	5 829	8	27 900
	men högst 30 000			
	över 30 000	7 300	8	30 000
	men högst 31 000			
	över 31 000	7 380	0	
	men högst 35 000			
	över 35 000	8 674	0	
	men högst 40 000			
	över 40 000	9 970	0	
13. Annan släpvagn med en hjulaxel				
	under 1 000	120	0	
	lägst 1 000	180	0	
	men under 1 500			
	lägst 1 500	240	0	
	men under 2 000			
	lägst 2 000	360	0	
	men högst 3 000			

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över 3 000			
	men högst 5 000	576	3	3 000
	över 5 000			
	men högst 6 200	850	3	5 000
	över 6 200			
	men högst 8 000	886	5	6 200
	över 8 000			
	men högst 9 100	1 182	5	8 000
	över 9 100			
	men högst 11 000	1 237	6	9 100
	över 11 000			
	men högst 14 000	1 991	0	
	över 14 000			
	men högst 17 000	2 639	0	
	över 17 000			
	men högst 20 000	3 287	0	
	över 20 000			
	men högst 25 000	3 935	0	
	över 25 000			
	men högst 30 000	5 231	0	
	över 30 000			
	men högst 35 000	6 527	0	
	över 35 000			
	men högst 40 000	7 823	0	
	över 40 000	9 119	0	
14. Annan släpvagn med två hjulaxlar	under 1 000	120	0	
	lägst 1 000			
	men under 1 500	180	0	
	lägst 1 500			
	men under 2 000	240	0	
	lägst 2 000			
	men högst 3 000	360	0	
	över 3 000			
	men högst 5 000	576	3	3 000
	över 5 000			
	men högst 8 000	844	3	5 000
	över 8 000			
	men högst 9 200	1 138	3	8 000
	över 9 200			
	men högst 11 000	1 174	5	9 200
	över 11 000			
	men högst 13 000	1 902	5	11 000
	över 13 000			
	men högst 14 000	2 002	7	13 000
	över 14 000			
	men högst 17 000	2 709	7	14 000
	över 17 000			
	men högst 19 000	3 552	7	17 000
	över 19 000			
	men högst 20 000	3 692	9	19 000
	över 20 000			
	men högst 22 000	4 422	9	20 000

Fordonsslag	Tjänstevikt för motocykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggs­skatt, kronor, för varje på­bör­jat hundra­tal kilo­gram av tjän­stevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över 22 000			
	men högst 25 000	4 602	0	
	över 25 000			
	men högst 30 000	5 902	0	
	över 30 000			
	men högst 35 000	7 198	0	
	över 35 000			
	men högst 40 000	8 494	0	
	över 40 000	9 790	0	
15. Annan släpvagn med tre eller flera hjulaxlar				
	under 1 000	120	0	
	lägst 1 000	180	0	
	men under 1 500			
	lägst 1 500	240	0	
	men under 2 000			
	lägst 2 000	360	0	
	men högst 3 000			
	över 3 000	576	1	3 000
	men högst 5 000			
	över 5 000	820	1	5 000
	men högst 8 000			
	över 8 000	1 078	1	8 000
	men högst 9 100			
	över 9 100	1 089	3	9 100
	men högst 11 000			
	över 11 000	1 796	3	11 000
	men högst 14 000			
	över 14 000	2 532	3	14 000
	men högst 14 200			
	över 14 200	2 538	4	14 200
	men högst 17 000			
	över 17 000	3 306	4	17 000
	men högst 20 000			
	över 20 000	4 083	4	20 000
	men högst 20 200			
	över 20 200	4 091	6	20 200
	men högst 25 000			
	över 25 000	5 671	6	25 000
	men högst 26 900			
	över 26 900	5 785	8	26 900
	men högst 30 000			
	över 30 000	7 330	8	30 000
	men högst 32 000			
	över 32 000	7 490	0	
	men högst 35 000			
	över 35 000	8 788	0	
	men högst 40 000			
	över 40 000	10 084	0	

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1971.

Beträffande motiveringen för förslaget hänvisar utskottet till propositionen.

Motionerna

Yrkanden med anledning av propositionen

1) De likalydande motionerna I: 1269 av herr *Bengtson m. fl.* och II: 1479 av herr *Antonsson m. fl.*, vari hemställts,

att riksdagen avslår proposition nr 138 angående omfördelning av fordonsskatten;

2) de likalydande motionerna I: 1270 av herr *Gösta Jacobsson m. fl.* och II: 1480 av herr *Magnusson* i Borås *m. fl.*, vari hemställts,

att riksdagen beslutar

a) avslå propositionen, samt

b) att Kungl. Maj:t — sedan vägkostnadsutredningen slutfört sitt uppdrag — framlägger ny proposition i ämnet, i vilken samtidigt övergången till kilometerbeskattning aktualiseras och även frågan om beskattningen av utlandstrafiken med tunga fordon och därmed sammanhängande restitutionsproblem ges sin lösning;

3) motionen I: 1271 av herr *Karl Pettersson*, vari hemställts,

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

b) att riksdagen avslår Kungl. Maj:ts proposition nr 138.

Yrkande vid riksdagens början

4) de likalydande motionerna I: 100 av herr *Karl Pettersson* samt II: 114 av herrar *Petersson* i Gäddvik och *Nilsson* i Agnäs, vari hemställts,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att bilskatteutredningens förslag om ändringar i fordonsbeskattningen inte genomförs förrän vägkostnadsutredningen, som har att belysa de totala samhällsekonomiska konsekvenserna av sådana ändringar, har framlagt sitt betänkande.

Motivering

I: 100 (jfr I: 86) och II: 114

Beträffande motiveringen hänvisar motionärerna till av dem väckta motioner angående trafikpolitiken i Norrland. I fråga om beskattningen anförs bl. a. följande i sistnämnda motioner.

I utredningen "Fordonsskattningen" (SOU 1969: 45) har föreslagits en betydande omfördelning av det nuvarande fordonsskattetrycket. I korthet

innebär förslaget att beskattningen skärps för de tyngsta fordonen och fordonskombinationerna, medan mellanskiktet får skattelättnader. Utredningens mål har varit att bättre anpassa prisstrukturen till kostnadsstrukturen. Vad som emellertid är betänkligt är att utredningen inte ansett sig kunna ta hänsyn till annat än en begränsad del av de samhällsekonomiska konsekvenserna av en ändrad fordonsbeskattning. I detta avseende hänvisar utredningen till den sittande vägkostnadsutredningen. Vägkostnadsutredningen har ännu icke avgivit något betänkande över sitt arbete.

Utredningens förslag innebär att vitala delar av det norrländska näringslivet, främst skogsbruket, drabbas av betydande kostnadsökningar. Även andra betydelsefulla områden inom det norrländska näringslivet kommer att drabbas hårt, därest fordonsbeskattningsutredningens förslag genomföres. Möjligheterna att anpassa sig till en förändrad kostnadssituation är också begränsade eftersom alternativa transportmedel till lastbilstrafik i många områden saknas.

Såväl väganlagens fördelning som beslutade och föreslagna fordonsskatteändringar innebär kostnadsökningar för skogsbrukets råvaruförsörjning som, förutom lägre lönsamhet för skogsindustrin, medför att de s. k. 0-områdena ökar och att skogsindustrins råvarubas därmed reduceras. Detta kan belysas med följande exempel för ett skogsindustrieföretag i Norrland.

Exemplet bygger på följande förutsättningar:

1. Den beslutade släpvnagsskatten belastar företaget i full utsträckning. Hänsyn har icke tagits till eventuellt möjliga restitutioner.

2. Fordonsskattehöjningarna enligt bilskatteutredningens förslag har helt slagit igenom. Hänsyn till någon eventuell "speciallösning för Norrland" har ej tagits.

3. Vägpolitikens *alt. 1* antar att vägnätet i genomsnitt bibehålles vid nuvarande standard, d. v. s. ingen upprustning sker som resulterar i bättre bärighet och bättre framkomlighet. Löneökningarna skär då igenom och resulterar i 2—4 % kostnadshöjningar per år.

4. Vägpolitikens *alt. 2* förutsätter att det sekundära vägnätet försämras och att större delen av det vägnät som skogsbruket utnyttjar blir lågbärigt 8/12 tons belastning samt att allt fler vägar avstängs under tjällossningsperioden.

	Kostnadsökning		Glidn. av 0-gr. km	Red. av rå- varubas %
	Öre/f ³ tr	tot. Mkr		
Släpvnagsskatten	1,6	1,8	8	5,5
Bilskatteutredningen	1,4	1,5	7	5,0
Vägpolitik, alt. I	1,0	1,1	5	3,5
Vägpolitik, alt. II	5,0	5,5	25	17,5
Summa alt. I	4,0	4,4	20	14
Summa alt. II	8,0	8,8	40	28

Vad en sådan förskjutning av 0-gränsen av den storleksordning som anges i exemplet innebär för sysselsättningen inom skogsbruket har klart framgått i samband med de senaste årens låga virkespriser.

Det måste starkt understrykas vikten av att större hänsyn tas till de illustrerade negativa verkningarna av förslagen till vägnslagens fördelning.

Likaså måste det framhållas att bilskatteutredningens förslag om ändringar i fordonsbeskattningen inte bör genomföras förrän vägkostnadsutredningen närmare har belyst de totala samhällsekonomiska konsekvenserna av sådana ändringar. Denna utredning skall nämligen enligt direktiven bl. a. pröva behovet av regionala differentieringar.

I: 1269 och II: 1479

I propositionen framläggs förslag som innebär skattehöjningar för de tyngsta lastbilarna och för släpvagnarna och sänkningar för bussar samt för medeltunga och bensin- och gasolldrivna lastbilar.

Tillräckligt starka skäl har dock inte anförts för en skatteomläggning nu. Ytterligare utredningar krävs för att en rättvis fördelning av fordonsbeskattningen skall kunna göras. Det tillhör vägkostnadsutredningens uppgifter att ange efter vilka grunder ifrågavarande fördelning bör ske.

Den nu framlagda propositionen bygger på bilskatteutredningens förslag i betänkandet Fordonsbeskattningen (SOU 1969: 45). Utredningen har vid sin bedömning av olika fordonskategoriers del i kostnaderna för vägslitaget använt sig av de s. k. AASHO-försöken. Resultatet av dessa försök, vilka ursprungligen inte gjordes för att få fram bestämmelser angående fordonsbeskattning, kan inte anses vara tillämpligt på svenska förhållanden. Både bilskatteutredningen och departementschefen medger att tveksamhet kan råda i det avseendet. Förändringar av fordonsbeskattningen bör grundas på tillförlitligare material.

En skatteomläggning av det slag som föreslås i propositionen fördyrar frakterna i de delar av landet som har långa avstånd. Norrland men också delar av Götaland och Svealand kommer att drabbas av stigande kostnader om förslaget genomföres. Detta blir särskilt kännbart för skogsnäringen. Skogsbrukets s. k. nollzon kommer att vidgas. Frågan om hur avståndsfaktorns betydelse skall kunna elimineras måste lösas innan skatteändringar bör komma i fråga. Det finns i detta sammanhang också anledning erinra om den skärpning av kostnadsläget för här ifrågavarande delar av landet som blir en följd av det nyligen framlagda förslaget om höjning av den särskilda skatten på motorbränslen.

Bilskatteutredningen har tidigare i år lagt fram förslag till kilometerbeskattning (SOU 1970: 36). Ställning bör tas till detta förslag innan ändringar av den omfattning som föreslås i propositionen genomförs. Om kilometerbeskattning införs, synes det både onödigt och olämpligt att nu fast-

ställa en omläggning av vägtrafikbeskattningen, vars genomförande utsträcks över hela 1970-talet.

I: 1270 och II: 1480

Av propositionen framgår att bilskatteutredningens betänkande i remissförfarandet gjordes till föremål för åtskillig kritik. Motionärerna ansluter sig i väsentliga stycken till denna kritik och ställer sig sålunda kritiska jämväl till propositionen. Först och främst är det anmärkningsvärt att propositionen — liksom på sin tid motsvarande proposition om släpvagnsbeskattningen — framlagts utan att avvakta resultatet av vägkostnadsutredningens överväganden om vilka kostnader för det allmänna, som med utgångspunkt i 1963 års trafikpolitiska beslut bör hänföras till vägtrafik, och hur dessa kostnader lämpligen bör fördelas på olika trafikantkategorier. Det hade varit rimligt att vägkostnadsfrågan varit ordentligt klarlagd innan en reformering av fordonsskatterna kommer till stånd. Utan att dessa problem blivit vederbörligen belysta hänger nämligen den föreslagna övervältringen av skattebördan på den tyngre trafiken i viss mån i luften. Departementschefen åberopar sig visserligen på den amerikanska AASHO-testen från åren 1958—1961; denna har emellertid underkänts av flera remissinstanser. Osäkerheten av beräkningarna av slitagekostnaderna har också satts i fråga bl. a. av ett så sakkunnigt remissorgan som Svenska vägföreningen. Nämda förening anser att det av utredningen valda potensvärdet (2,5) lika gärna kunde ha fastställts till 2, vilket skulle ha resulterat i en lägre progressivitet i skatten för de tyngre fordonen och fordonskombinationerna än som följer av utredningens förslag. Ett betydande osäkerhetsmoment föreligger uppenbarligen beträffande underlaget för fordonsskatternas fördelning.

Den invändningen kan vidare göras att propositionen framlagts utan hänsynstagande till det nyligen framlagda förslaget om övergång till kilometerbeskattning. Det må erinras om att bevillningsutskottet så sent som år 1969 strök under att kilometerskatten synes erbjuda en lämplig lösning av frågan om fordonsbeskattningen. Även om kilometerbeskattningen erbjuder vissa ovisshetsmoment, talar övervägande skäl för att ställningstagandet till frågan om en ändrad fordonsbeskattning i hela dess vidd äger rum i ett sammanhang. Eljest kommer lastbilstrafiken att undergå två olika anpassningsprocesser på skatteområdet med därav följande taxeställning för näringslivet.

Den allvarligaste invändningen mot propositionen gäller emellertid att den av allt att döma i ett väsentligt hänseende utgår ifrån felaktiga förutsättningar. När departementschefen uppger att förslaget endast innebär en omfördelning av den årliga fordonsskatten inom ramen för det nuvarande totala skatteuttaget, att den totala skattebördan på lastbilstrafiken avses bli i huvudsak oförändrad samt att vad som åsyftas är skattehöjningar för

de tyngsta lastbilarna och för släpvagnarna, medan bussarna och bensin- och gasol drivna lastbilar uppges skola få sänkningar, är detta tydligen en sanning med betydande modifikation.

Enligt vad från sakkunnigt håll har uppgivits är nämligen det rätta förhållandet att lastbilstrafiken redan år 1971 får vidkännas en ökad total skattebelastning å ej mindre än inemot 90 miljoner kronor samt att nämnda år inga lastbilskategorier över 3 ton över huvud taget får lättnader utan i stället större eller mindre skattehöjningar. Detta beror sannolikt därpå att man icke tillräckligt beaktat vad övergången från tjänstevikt till totalvikt siffermässigt betyder och förbisett att fordonsparken undergått väsentliga förändringar under tiden efter den 1/1 1966, då de till grund för bilskatteutredningens förslag liggande kalkylerna gjordes på basis av fordonsparkens dåvarande sammansättning och fordonsvikter. På grund av den tekniska utvecklingen på lastbilsområdet har nämligen totalvikten ökat med i genomsnitt 800 kg per vagn sedan år 1966, medan tjänstevikten närmast varit oförändrad. Ändringar har även skett i fråga om axel- och boggietryck och den fordonstekniska utrustningen. Angivna förhållanden synes oavsiktligt ha lett till kraftiga skattehöjningar för den nyare delen av lastvagnsbeståndet. Förnyelsen av vagnparken har de senaste åren varit betydande; 40—45 % av dagens lastvagnar fanns inte 1966.

Enligt från angivna sakkunnighåll överlämnade beräkningar, som inte har kontrollräknats men vars vederhäftighet motionärerna utgår ifrån, fördelar skatten sig för olika fordonskategorier enligt nedanstående tabell.

3—6 ton (6 000 st. vagnar)	höjning från 13 milj. kr. till 18,6 milj. kr. = + 5,6 milj. kr.
6—10 ton (17 000 st. från 41,3 till 63 milj. kr.)	= + 21,7 milj. kr.
10—12 ton (15 000 st.) från 38,5 till 51,5 milj. kr.	= + 13 milj. kr.
12—16 ton (10 000 st.) från 42 till 55,4 milj. kr.	= + 13,4 milj. kr.
16—22 ton (10 000 st.) från 78,6 till 94,8 milj. kr.	= + 16,2 milj. kr.
22—32 ton (kombination 5 000 st.)	23,4 till 23,8 milj. kr. = + 0,4 milj. kr.
32—40 ton (kombination 5 000 st.)	43,8 till 54,6 milj. kr. = + 10,8 milj. kr.
40—50 ton (kombination 5 000 st.)	35,4 till 44,6 milj. kr. = + 26 milj. kr.

Anmärkningsvärt är att, trots att ändringarna förutsättes äga rum i etapper och att riksdagen uppenbarligen kommer att fatta ett principbeslut som berör samtliga etapper fram till år 1979, beräkningarna i propositionen endast tar sikte på första etappen 1971; däremot saknas uppgifter vad det kostar i övriga etapper. Sådana uppgifter borde ha kunnat lämnas även om reservation gjorts för eventuellt nytillkommande omständigheter.

En märklig konsekvens av övergången till totalvikt blir att för samtliga fordonskategorier skattehöjningarna till huvudsaklig del inträder vid första etappen 1/1 1971. För de lättare och medeltunga vagnarna sjunker därefter skattebelastningen fram till 1/1 1979. För de tyngre fordonen sker däremot

en fortsatt successiv stegring för de olika etapperna fram till 1979. Så gott som genomgående synes skatten för dessa fordon i slutetappen bli icke oväsentligt högre än vad bilskatteutredningen förutsatte.

Genom sin utformning står skatteförslaget sålunda i motsättning till vad som uttalas i detaljavsnittet, om etappvis upptrappning av skattehöjningarna, där det sägs ifrån att transportväsendet och näringslivet i övrigt skall beredas tillfälle successivt anpassa sig till de nya skatteförhållandena. Skattehöjningarna kommer att sätta in med sin största skärpa redan med 1971 års ingång.

I förbigående må som ett kuriosum antecknas att departementschefen så till vida avvikit från kostnadsansvarighetsprincipen som de tvåaxliga bussarna fått en skattelindring på 20 %. Skattebortfallet till följd därav synes ha helt kompenserats statsverket genom en övervälträng på lastbilarna utan egentlig motivering. Avsikten har varit att gynna tätortstrafiken.

Motionärerna anser det uteslutet att ett skatteförslag som det föreliggande, med en sådan oförutsedd kostnadsbelastning på lastbilstrafiken som blir följd, kan komma att antagas av riksdagen, och utgår ifrån att en omräkning av skattesatserna under alla förhållanden måste komma att äga rum.

Över huvud taget ställer motionärerna sig betänksamma till den ökade kostnadsbelastningen på den tunga trafiken som är propositionens syfte; denna får dessutom ett extra tillskott genom den ökade brännolja-skatt å 8 öre per liter, som föreslås i proposition nr 156 och som beräknas öka lastbilstrafikens skattebörda med ytterligare ca 100 milj. kr. per budgetår.

Genom den nyckelposition som den tunga lastbilstrafiken intager sprider sig kostnadshöjningarna för densamma från transportsektorn över hela fältet och blir därigenom inflationsdrivande. Den ökade kostnadsbelastningen kommer att drabba produktionen såväl som distributionen. Särskilt kommer den emellertid att få ogynnsamma konsekvenser för skogsbruket, sedan transporter för denna näring lagts om till vägarna. I dagens samhällsekonomiska läge är konsekvenserna för den allmänna kostnadsnivån sådana att ett positivt beslut i ärendet icke nu bör komma till stånd.

Departementschefens uttalande om att totalvikten får ökad betydelse som underlag för skatteberäkningen och att reglerna för fastställande av totalvikt därför måste justeras med hänsyn till de ändrade förhållandena, vill motionärerna särskilt understryka. Nuvarande metod för fastställande av totalvikt medför nämligen olägenheter i olika hänseenden. Om propositionen till äventyrs skulle komma att av riksdagen antas, bör riksdagen samtidigt uttala att dithörande regler snarast måste göras till föremål för överarbetning.

Slutligen framhålls att en viss harmonisering av fordons- och brännolja-beskattningen för de nordiska länderna är av behovet påkallad. Den nuvarande ordningen med olika beskattningsregler för dessa fyra länder medför

nämligen en ogynnsam konkurrenssituation för den svenska lastbilstrafiken. En översyn av reglerna för internordisk förhandlingsbas brådskar.

I: 1271

Målsättningen anges i propositionen vara en omfördelning; således inte någon skatthöjning 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 uttagningsprocenten från 100 % till 80 % för bussarna. Dessa två saker medverkar till en höjning i det totala skatteuttaget i stället för enbart den omfördelning, som anges 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 lastbilscentral 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 i 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 inlan-

det 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.

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.

Utskottet

I propositionen föreslås att den årliga fordonsskatten för motorfordon och släpvagnar med en totalvikt om tre ton och däröver justeras så att de tyngsta lastbilarna samt släpvagnarna får höjd skatt, medan övriga fordonskategorier får sänkningar, allt inom ramen för ett oförändrat skatteuttag. Förslaget bygger på bilskatteutredningens betänkande Fordonsbeskattningen (SOU 1969: 45) och ingår som en första etapp, avseende 10 %, av en slutlig skatteomfördelning, som avses vara genomförd den 1 januari 1979. De väsentligaste nyheterna i förslaget är att skattesatserna differentierats med hänsyn till fordonens totalvikt och antalet hjulaxlar. Härigenom erhålls en enligt den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen rättvisare beskattning.

Utskottet har tidigare i samband med ändringar av den årliga fordonsskatten uttalat sitt beklagande av att denna skatt inte hållit jämna steg med den trafiktekniska utvecklingen. Det finns därför enligt utskottets mening anledning att se det nu framlagda förslaget som en nödvändig och riktig reform på vägen mot en mera tidsenlig och effektiv vägtrafikbeskattning. Frågan om fordonsskattens fördelning mellan olika fordonsslag med hänsyn till deras ansvar för vägkostnaderna inrymmer onekligen den typ av avvägningsproblem, som kan väntas framkalla mycket bestämda och lätt förutsebara reaktioner från de närmast berörda intressegrupperna. Remissbehand-

lingen av bilskatteutredningens förslag visar emellertid att de negativa yttrandena varit färre än man kunnat vänta i fråga om utredningens huvudprinciper, vilket tyder på att utredningen funnit en godtagbar lösning på en invecklad och kontroversiell fråga.

I de motioner som väckts med anledning av propositionen yrkas avslag på densamma med hänvisning främst till vissa regionalpolitiska effekter av förslaget och till att vägkostnadsutredningen ännu inte avgivit något förslag. I ett par motioner görs gällande att propositionen skulle få andra skattemässiga verkningar än de departementschefen redovisat. Ett vid vårriksdagen väckt motionsyrkande att bilskatteutredningens tidigare nämnda betänkande med hänsyn till förslagets konsekvenser för den norrländska trafiken tills vidare inte bör föranleda någon proposition behandlar utskottet också i detta sammanhang.

Vad först angår de anmärkningar som i motionerna I: 100 och II: 114 samt I: 1269 och II: 1479 riktas mot att författningsförslaget inte tillgodoser de lokaliseringspolitiska strävandena får utskottet erinra om att innevarande års vårriksdag på utskottets förslag avvisat tanken på regionala beskattningsregler i fråga om bl. a. vägtrafikbeskattningen. De invändningar som utskottet då anförde i fråga om konkurrenssnedvridningar och kontrollsvårigheter som en följd av sådana skatteregler gör sig i hög grad gällande med avseende på den nuvarande formen för fordonsskatt. Om man inom beskattningens ram vill söka lösa de speciella transportekonomiska problem, som de långa avstånden inom glesbygderna skapar, ligger det närmare till hands att — utan att utskottet förordar en sådan lösning — i samband med införandet av en väglängdsbeskattning överväga någon form av vad man skulle kunna kalla kvantitetsrabatt, dvs. att skattesatsen sänks efter visst antal körda mil.

En fråga som tas upp i samtliga motioner gäller omläggningens inverkan på skogstransporterna. Det hävdas genomgående att förslaget skulle om det genomförs komma att fördyra transportkostnaderna för skogsbruket och att den s. k. 0-zonen, där avverkningar inte längre är lönsamma, skulle vidgas i inte obetydlig grad. I motionen I: 86, som åberopas som motivering för yrkandena i de vid vårriksdagen väckta motionerna I: 100 och II: 114, sammanställs de skattemässiga verkningarna av förslaget och av den tidigare skärpningen av släpvagnsskatten med effekterna av olika trafikpolitiska alternativ. Motionärerna anser sig härigenom kunna påvisa väsentliga kostnadsökningar för bl. a. skogsbruket. Utskottet, som inte har anledning att behandla de trafikpolitiska frågorna, vill erinra om att den ändrade avvägning av beskattningen mellan olika fordonstyper som förslaget går ut på måste medföra att de skatteförmåner — som särskilt den mycket tunga trafiken tidigare åtnjutit — avvecklas för att beskattningen skall bli likformig med hänsyn till kostnadsansvaret. Utskottet vill också understryka vikten av att beskattningen blir så rättvis och väl avvägd som möjligt och att det

stöd som skogsbruket kan behöva lämnas inte genom lättnader i beskattningen utan genom direkta bidrag. Frågan om bidrag till skogsbruket är som departementschefen framhållit f. n. föremål för överväganden av skogspolitiska utredningen. Det kan inte vara en rimlig lösning att låta en angelägen reform av fordonsbeskattningen anstå enbart av det skälet att en viss näring får kostnadsökningar genom en mer rättvis skatteavvägning.

Även frågan om införande av kilometerbeskattning har återopats som skäl för att inte nu besluta om den i propositionen förordade ändringen av fordonsbeskattningen. Sålunda görs i flertalet motioner gällande att en omläggning sådan som den nu föreslagna bör genomföras i samband med införandet av en kilometerbeskattning. Enligt bilskatteutredningens betänkande *Kilometerbeskattning* (SOU 1970: 36) kan en sådan reform komma till stånd tidigast 1974. I sak innebär alltså detta yrkande att man skulle senarelägga den förevarande skattereformen minst tre år. Utskottet har tidigare starkt understrukit betydelsen av en övergång till kilometerbeskattning, eftersom denna kan förväntas lösa åtskilliga skattefrågor rörande främst den tunga trafiken, och utskottet har inte funnit anledning till något ändrat ståndpunktstagande i denna fråga. Oberoende av om och när en kilometerbeskattning införs måste först en avvägning ske i fråga om hur fordonen skall beskattas med hänsyn till vägkostnadsansvaret. Att, sedan den nu föreslagna reformen genomförts, fastställa med vilka belopp kilometerskatten skall utgå är inte förenat med några svårigheter, och den ändrade beskattningsmetoden kan i denna del knappast medföra några olägenheter eller besvär för fordonsägaren. De invändningar som med utgångspunkt i en eventuellt blivande kilometerbeskattning rests mot det föreliggande författningsförslaget kan utskottet alltså inte tillerkänna någon vikt.

Utskottet anser — i motsats till flertalet motionärer — inte heller det förhållandet att vägkostnadsutredningen ännu inte slutfört sitt uppdrag utgöra något hinder för skattereformen. Denna utredning behandlar främst sådana frågor som trafikträngsel i tätorter och bilismens kostnadsansvar för miljöförstöring och trafikolyckor. Även om dessa överväganden skulle leda till ändringar av beskattningen kan sådana förslag knappast påverka fördelningen av vägkostnadsansvaret mellan fordonstyperna inom den tunga trafiken. En modernisering av vägtrafikbeskattningen innebär en omfattande och tidsödande omställningsprocess som ytterligare skulle kompliceras om man reser krav på att samtliga åtgärder skall genomföras på en gång. Det måste enligt utskottets mening vara av värde att man genomför ändringarna i etapper, vilket medför möjligheter till korrigeringar av eventuella misstag och till en successiv anpassning inom näringslivet.

Bland övriga invändningar i motionerna kan här även nämnas att vissa tvivel uttalas i fråga om värdet av de s. k. ASSHO-försöken som grund för bedömningen av olika fordonskategoriers vägsplitage. Utskottet skall här inte närmare gå in på detta invecklade tekniska spörsmål utan nöjer sig med att

ansluta sig till departementschefens uttalande att bilskatteutredningens slutsatser på grundval av dessa försök måste bedömas som försiktiga.

I motionerna I: 1270 och II: 1480 görs gällande att ett genomförande av förslagen i propositionen skulle innebära en skattehöjning med ca 25 % för de därav berörda lastbilarna eller med ca 90 milj. kr. och att alla kategorier av de tyngre lastbilarna skulle få skatteskärpningar. Motionärerna grundar sina påståenden på uppgifter från branschhåll och hävdar att det under sådana förutsättningar får anses uteslutet att genomföra skatteomläggningen, eftersom departementschefen i fråga om förslagets verkningar redovisat lättnader för betydande grupper av lastbilar och ett sammanlagt oförändrat skattetryck.

Då samma invändningar också framförts inför utskottet och för företrädare för utskottet av representanter för de två ledande inhemska lastbilstillverkarna har utskottet funnit det angeläget att få frågan närmare belyst. Utskottet har därför uppdragit åt den expert inom bilskatteutredningen, som närmast svarat för utredningens statistiska och matematiska beräkningar, att granska underlaget för de i motionerna och av bilindustrin framförda invändningarna. En sammanfattning av resultatet av granskningen fogas som bilaga till betänkandet.

Det skulle föra för långt att redovisa alla synpunkter som anförts i frågan, men en kortfattad redogörelse för diskussionen synes motiverad. Utgångspunkten för bilbranschens påstående är i första hand att bilskatteutredningens förslag i huvudsak bygger på uppgifter om 1966 års lastbilsbestånd och att förslaget i propositionen utgår från de relationer som då rådde mellan tjänstevikt och totalvikt och alltså inte beaktar de relativa sänkningar av tjänstevikterna som ägt rum efter år 1966. Effekterna av förslaget i propositionen har av biltillverkarna — med ledning av hur ändringarna kommer att verka för vissa fordonstyper — beräknats till visst belopp, och den nu gällande sammanlagda fordonsskatten för lastbilarna har beräknats med ledning av vissa approximativa värden. Skillnaden mellan blivande och gällande skattetryck har sedan på grund av dessa ungefärliga värden uppskattats till ca 90 milj. kr. Av den i bilagan redovisade granskningen framgår att den nuvarande skatten för ifrågavarande lastbilar — på grundval av bilregistrets uppgifter om lastbilarnas tjänstevikter per den 1 januari 1970 — måste vara ca 75 milj. kr. högre än vad bilbranschen antagit och också att det finns en felmarginal men att denna endast bör uppskattas till mellan 10 och 20 milj. kr. Vid bedömningen av frågan om vilken betydelse man skall tillmäta de förändringar i fråga om lastbilarnas tjänste- och totalvikter som ägt rum efter år 1966 får man inte bortse från att ca 60 % av de bilar som då var i bruk allttjämt går i trafik och att för dessa fordon bilskatteutredningens beräkningar kan antas vara korrekta. Den förmodade skatteskärpningen på ca 90 milj. kr. skulle då vara att hänföra till återstående 40 % som sammanlagt inte kan antas

svara för mer än högst 175 milj. kr. i skatt. Omläggningen skulle alltså — om de till grund för invändningarna liggande beräkningarna var riktiga — innebära en genomsnittlig skatteskärpning för dessa fordon med mer än 50 %. I de typfall som redovisas i bilindustrins beräkningar har endast i ett ytterlighetsfall påvisats en skatteskärpning på 30 %, medan i flera fall ökningarna går upp till endast någon eller några procent. Slutsatsen blir följaktligen att den i motionerna och av bilindustrin antagna skatteskärpningen inte kan bli av den storleksordning som vederbörande befarat utan att den sannolikt kommer att ligga under 20 milj. kr. och alltså motsvara mindre än 5 % av den sammanlagda skatten. En sådan skillnad finner utskottet godtagbar med hänsyn bl. a. till att man i dag inte kan exakt fastställa vad det reella skattetrycket kommer att vara vid årsskiftet, då de nya bestämmelserna skall träda i kraft. Skulle å andra sidan det senare framkomma att utskottet underskattat de av bilindustrin befarade effekterna eller att det under innevarande år inträffat sådana svängningar i bilbeståndet att omläggningen verkligen kommer att innebära en påtaglig skatteskärpning, bör beskattningen givetvis återställas till den avsedda nivån. Detta kan utan större svårigheter ske i samband med genomförandet av 1973 års etapp i skatteomläggningen.

Frågan om författningsförslagets inverkan på det totala skattetrycket för lastbilarna har för bilindustrins del närmast varit en sidofråga, som kommit att uppmärksammas i samband med att man granskat reglerna för fastställande av totalvikt. Sistnämnda fråga tas också upp i motionerna I: 1270 och II: 1480, vari motionärerna understryker angelägenheten av att tillfredsställande regler skapas för fastställande av fordonens totalvikt. Utskottet delar på denna punkt helt motionärernas uppfattning. Enligt vad utskottet erfarit kommer vissa bestämmelser rörande de övre gränserna för totalvikterna att meddelas inom en relativt snar framtid, medan frågor i övrigt rörande viktberäkningen kommer att i den mån så erfordras överses av bilskatteutredningen.

Vissa frågor rörande den internationella lastbilstrafiken, vilka inte behandlas i propositionen, tas upp i några av motionerna. Sålunda yrkas i motionerna I: 1270 och II: 1480 att frågan om beskattningen av utlands- trafikerna med tunga fordon och därmed sammanhängande restitutionsproblem skall få sin lösning. Ett liknande yrkande framställs i motionen I: 1271. Vad som främst oroar motionärerna är att svenska lastbilar som kör till orter i Norge — förutom den svenska fordonsskatten — får betala norsk vägskatt med betydande belopp, medan norska åkare i Sverige inte betalar någon avgift motsvarande den svenska fordonsskatten och knappast heller någon drivmedelsskatt på grund av de mycket generösa svenska bestämmelserna om införsel av obeskattade drivmedel.

Utskottet finner den nuvarande situationen otillfredsställande och anser därför i likhet med motionärerna en skyndsamt ändring av den nuvarande

ordningen påkallad. Frågan kan visserligen få sin lösning vid en övergång till kilometerbeskattning, men då en sådan omläggning inte kan förväntas förrän tidigast 1974, anser utskottet att tillfälliga åtgärder i syfte att rätta till missförhållandena bör vidtas snarast möjligt. Utskottet är väl medvetet om att bilskatteutredningen i betänkandet Fordonsbeskattningen behandlat vissa av de frågor som sammanhänger med den internationella trafiken och särskilt belyst de konkurrenssnedvridningar som uppstår i samband med den svensk-norska gränstrafiken. Utredningens förslag beträffande den internationella trafiken går i huvudsak ut på att ett fordon som under ett kalenderår använts utomlands under minst tolv dygn skall kunna — oavsett om utlandskörningen varat helt dygn eller del därav — få en på visst sätt beräknad restitution av fordonsskatt. Vidare föreslår utredningen att högst 50 liter obeskattade drivmedel skall få införas vid varje tillfälle. Restitutionsrätten i förening med den föreslagna begränsningen av rätten att införa skattefritt drivmedel skulle kunna eliminera de ifrågavarande problemen till stor del. Utskottet, som med det anförda inte velat föregripa Kungl. Maj:ts prövning av utredningens förslag beträffande den internationella trafiken, vill starkt framhålla angelägenheten av att frågan tas upp till behandling utan dröjsmål. Den av riksdagen nyligen beslutade skärpningen av beskattningen av brännolja är visserligen inte avsedd att täcka vägväsendets behov men måste uppenbarligen bidra till att ytterligare försämra konkurrensläget för de svenska åkarna.

Med det anförda anser utskottet sig ha besvarat motionerna I: 1270 och II: 1480 samt motionen I: 1271 i vad de avser skattemässiga gränstrafikproblem.

Sammanfattningsvis kommer utskottet alltså fram till att de invändningar som i motionerna och från bilbranschens sida rests mot propositionen inte motiverar några ändringar däri eller något uppskov med dess genomförande. Såvitt utskottet kan finna präglas förslaget och den i propositionen angivna fortsatta omläggningen fram till 1979 av mycket stor försiktighet. Med det förordade successiva genomförandet av omfördelningen kommer näringslivet att i god tid kunna inrätta sig efter de ändrade bestämmelserna samtidigt som statsmakterna får möjligheter att korrigerera eventuella felberäkningar eller oförutsedda verkningar.

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet,
att riksdagen

- A) med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 138 antar det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobilskatt,
- B) avslår följande motioner, nämligen
 - 1) motionerna I: 100 och II: 114,
 - 2) motionerna I: 1269 och II: 1479,

- 3) motionerna I: 1270 och II: 1480,
 4) motionen II: 1271,
 i den mån motionerna inte kan anses besvarade genom
 vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 12 november 1970

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

Närvarande

från första kammaren: herr John Ericsson (s), fröken Ranmark (s), herrar Wärnberg (s), Sundin (cp), Levin (fp), Gösta Jacobsson (m), Arne Pettersson (s), Ove Karlsson (s), Karl Pettersson (m) och Österdahl (fp); samt

från andra kammaren: herrar Carlstein (s), Eriksson i Bäckmora (cp), Wikner (s), Josefsson i Halmstad (s), Larsson i Umeå (fp), Enarsson (m), Sundkvist (cp), Leander (s), Green (s) och Westberg i Hofors (s).

Reservation

av herrar Sundin (cp), Levin (fp), Gösta Jacobsson (m), Karl Pettersson (m), Österdahl (fp), Eriksson i Bäckmora (cp), Larsson i Umeå (fp), Enarsson (m) och Sundkvist (cp), vilka ansluter sig till utskottsmajoritetens uttalande på s. 22 och 23 beträffande de skattemässiga gränstrafikproblemen och i övrigt

dels anfört följande:

”Det föreligger enligt vår mening inte tillräckliga skäl för att nu företa en sådan omläggning av skatten på tunga motorfordon, som föreslås i propositionen. Frågan hur fordonsskatten bör vara fördelad med hänsyn till kostnadsansvaret mellan olika slag av fordon prövas f. n. av vägkostnadsutredningen. Dessutom har bilskatteutredningen lagt fram förslag om övergång till s. k. kilometerbeskattning för tyngre fordon. Det är enligt vår uppfattning nödvändigt att dessa frågor prövas i ett sammanhang för att man skall kunna uppnå en rättvis avvägning av fordonsbeskattningen.

Propositionens förslag innefattar betydande osäkerhetsmoment såväl i fråga om faktaunderlaget för fördelningen av skatten olika fordonskategorier emellan som i fråga om det totala skatteutfallet.

Som grund för den nu föreslagna omläggningen åberopas i första hand erfarenheter från vissa amerikanska undersökningar. Det måste, som också bilskatteutredningen och departementschefen medgett, anses osäkert i vilken utsträckning dessa är tillämpliga på svenska förhållanden.

Vid en omläggning av fordonsbeskattningen måste också stor hänsyn tas

till de lokaliseringpolitiska verkningarna. En skatteomläggning av det slag som föreslås i propositionen skulle fördyra frakterna i de delar av landet som har långa avstånd. Norrland men också delar av Götaland och Svealand skulle drabbas av ökade kostnader om förslaget genomfördes. Detta skulle vara särskilt kännbart för skogsnäringen. Skogsbrukets s. k. nollzon skulle vidgas. Frågan hur avståndsfaktorns betydelse skall kunna elimineras måste därför lösas innan skatteändringar av det här slaget kommer i fråga. Det finns i detta sammanhang också anledning att erinra om den skärpning av kostnadsläget för dessa delar av landet, som blir en följd av den nyligen genomförda höjningen av skatten på motorbränslen.

Som framhållits i motionerna I: 100 och II: 114, I: 1269 och II: 1479, I: 1270 och II: 1480 samt I: 1271 bör därför frågan om omläggning av beskattningen av tunga fordon anstå tills dess vägkostnadsutredningens förslag föreligger och frågan om övergång till kilometerbeskattning hinner prövas ytterligare. De lokaliseringpolitiska verkningarna av en omläggning av fordonsskatten kan därvid också bättre överblickas. Riksdagen bör sålunda avslå den föreliggande propositionen.”

dels ansett att utskottet bort hemställa,
att riksdagen

A) med bifall till motionerna I: 1269 och II: 1479, I: 1270 och II: 1480 samt motionen I: 1271 i vad motionerna innebär avslag på propositionen och med anledning av motionerna I: 100 och II: 114 avslår Kungl. Maj:ts proposition nr 138,

B) avslår följande motioner, nämligen

1) motionerna I: 100 och II: 114,

2) motionerna I: 1270 och II: 1480,

3) motionen I: 1271,

i den mån motionerna inte kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt.

Sammanfattning av byrådirektör T. Grahns beräkningar med anledning av Volvos uppgifter till utskottet om verkningarna av förslagen i prop. 1970: 138

Resultaten av en kalkyl över skatteintäkterna för bilbeståndet den 1 januari 1970 utvisar följande:

Fordonskategori	Skatteintäkter enligt nuvarande skatter milj kr	Skatteintäkter enligt föreslagna skatter milj kr	Över- resp underskatt milj kr
(1)	(2)	(3)	(4)
Bensindrivna bussar (exkl brandbilar)	0,7	0,6	— 0,1
Brännolja drivna bussar	39,1	36,9	— 2,2
Bensindrivna lastbilar (exkl brandbilar)	19,4	19,3	— 0,1
Brännolja drivna lastbilar med anordning för påhängsvagn	23,5	25,3	+ 1,8
Brännolja drivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn	355,9	353,3	— 2,6
Påhängsvagnar	26,4	29,5	+ 3,1
Övriga släpvagnar	66,0	72,0	+ 6,0
Summa	531,0	536,9	+ 5,9

Kalkylen har som framgått utförts dels för nuvarande fordonsskatter, dels för föreslagna skatter den 1 januari 1971. Tabellen visar att omstrukturen av bilbeståndet fört med sig att de föreslagna skatterna för de fordonskategorier förslaget berör sammanlagt ger en ökning av skatteintäkterna i storleksordningen 5 milj. kr.

De exakta skatteintäkterna för lastbilsbeståndet den 1 januari 1970 är 411 milj. kr. Intäkterna för lastbilar med totalvikt större än eller lika med 3 ton är 398 milj. kr. Till detta kommer intäkterna från lastbilar med totalvikt mindre än 3 ton som är ca 25 milj. kr. Siffrorna visar att användningen av sambandskurvorna från 1966 fört till intäkter som ligger ca 10 milj. kr. högre än de korrekta.

De brister, som föreligger i det använda materialet, medför att kalkylen är behäftad med vissa fel. Beräkningar och kontroll av sifferuppgifter har emellertid gjorts så fullständiga och noggranna som möjligt.

Med beaktande av detta kan ökningen i intäkterna med föreslagna skatter — på grund av omstrukturering av bilbeståndet och förändrat samband mellan tjänstevikt och totalvikt — uppskattas till mellan 10 och 20 milj. kr.

Huvudargumentet mot prop. 1970: 138 är att på grund av de förändringar i lastbilsparken efter den 1 januari 1966, dess sambandskurvor mellan tjänstevikt och totalvikt inte är tillämpliga. Den tekniska utvecklingen har enligt Volvo inneburit att för givna totalvikter en allt mindre andel upptas av tjänstevikten och en allt större av nyttolasten. Denna tendens är, vilket

också framgår av ovanstående kalkyl, säkert riktig i princip. Fråga är hur accentuerad tendensen är. Innebörden av Volvos "bedömningar" av tjänstevikterna för givna totalvikter blir att för en given lastbilspark — Volvo har utfört kalkylen för 150 000 lastbilar som antagits utgöra 1970 års lastbilspark — kommer beräkningarna av nuvarande skatt att ge väsentligt lägre intäkter än vad som — fortfarande enligt Volvo — skulle bli fallet med de tjänstevikter prop. 1970: 138 använder.

Nu föreligger emellertid möjlighet till en exakt beräkning på denna punkt. Som ovan framhållits har bilskatteutredningen tillgång till uppgifter från riksrevisionsverket om den exakta tjänsteviktsfördelningen per 100 kg bl. a. för lastbilsparken. Detta medger alltså en exakt beräkning av skatteintäkterna från lastbilarna per den 1 januari 1970.

Volvo har funnit att 150 000 lastbilar ger 354 milj. kr. i intäkter med nuvarande skatter. Det rätta förhållandet är att 142 603 lastbilar ger 411,18 milj. kr.

Volvos kalkyl är utförd med uppskattningar och avrundningar av fordonsbeståndet i olika storleksklasser,

med storleksklasser om 3 tons intervall, vilket måste betraktas som alltför grovt för att ge kalkylen precision,

med för varje storleksklass "bedömda" totalvikter och tjänstevikter.

I propositionen har däremot totalvikter och tjänstevikter beräknats för samtliga fordon i resp. klass.

Volvo har inte tagit hänsyn till att olika skattesatser föreligger för olika antal axlar och axelarrangemang.

De anförda faktorerna torde ge de väsentliga orsakerna till att Volvos resultat så starkt avviker från beräkningarna i prop. 1970: 138 och ovanstående kalkyl.