

Nr 587

Av herr Wallmark m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 7, med förslag till förordning angående ändring i förordningen den 1 december 1959 (nr 507) om allmän varuskatt, m.m.

(Lika lydande med motion nr 699 i Andra kammaren)

Genom beslut vid 1963 års riksdag har riksdagen antagit nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. Detta reformprogram har sedermera bekräftats även vid 1965 års riksdag då vissa ändringar bl. a. av yrkestrafikförordningen behandlades.

De sålunda beslutade riktlinjerna syftar till att skapa ett mera konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. De konkurrenshämmande regleringarna skall i möjlig mån avvecklas. Varje trafikgren bör enligt samma program i princip svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Även i övrigt bör förutsättningar skapas för konkurrens på lika villkor.

Mot bakgrund av de trafikpolitiska kraven på konkurrens på lika villkor har chefen för finansdepartementet tillkallat en utredning rörande vägtrafikbeskattningens framtida utformning (bilskatteutredningen) och chefen för kommunikationsdepartementet en utredning av vägtrafikens kostnadsansvar (vägkostnadsutredningen).

Det säges i propositionen att höjningen av bilskatten i avvaktan på bilskatteutredningens resultat ej bör rubba den avvägning mellan fordon av olika slag och tyngd som nu gäller. Därför har föreslagits att uppräkningsgraden av skattesatserna genomgående sker med samma procenttal, 50 %. Då emellertid fördelningen mellan drivmedels- och fordonsskatt skiljer sig väsentligt mellan personbilar och andra lätta fordon å ena sidan och tunga fordon å den andra innebär skatteförslaget i själva verket en radikal omfördelning av skattebördan. Medan skatteökningen sålunda för personbilar som regel endast torde uppgå till mellan 10 % och 15 % av den totala bensin- och drivmedelsskatten, trafikomläggningsskatten ej inräknad, drabbas de tyngre fordonen för vilka den viktsprogressiva fordonsskatten dominerar av skattehöjningar på uppskattningsvis mellan 30 % och 35 %.

Denna skattehöjning för den tunga trafiken drabbar därtill direkt näringslivets och samhällets transportkostnader. Enligt tillgängliga beräkningar krävs taxeökningar inom åkerinäringen på mellan 2 % och 8 % beroende på fordonens utrustning och körningarnas karaktär. Kostnadsökningen är

särskilt markant för vissa transporter med specialfordon med tungt karoseri, tippar, lastapparater etc. Inte minst torde exportindustrierna komma att drabbas då transporterna exempelvis för virke och malm ingår som en betydande, ofta dominerande, del av produktionskostnaden.

Med anledning av vad som ovan anförts vill vi föreslå att förslaget om höjning av motorfordonsskatten utformas så, att den starka viktsprogressiviteten i den föreslagna skatteskalen reduceras. Då detta av statsfinansiella skäl ej synes kunna ske utan kompensation på inkomstsidan förordar vi i stället en något större höjning av skatten för de lätta fordonen, förslagsvis med 60 % i stället för av finansministern föreslagna 50 %.

För personbilar skulle skatten härigenom komma att utgå med en grundavgift av 176 kr. för fordon med 900 kg tjänstevikt och med en tilläggsavgift av 45 kr. per tillkommande 100 kg.

De ytterligare kostnadsstegringar som härigenom skulle komma att drabba personbilsägarna skulle för drygt 70 % av bilägarna inte uppgå till mer än 15 kr. per år, för drygt 90 % inte till mer än 23 kr. per år. Däremot skulle skatten på tyngre fordon med exempelvis 7 resp. 10 tons tjänstevikt i jämförelse med finansministerns förslag kunna reduceras med 11 % resp. 14 %.

Vi föreslår därför att skattesatserna för lastbilar i intervallet upp till 3 tons tjänstevikt ökas på samma sätt som för personbilarna med 60 %. Grundavgiften för fordon med 900 kg tjänstevikt skulle härigenom komma att uppgå till 176 kr. och tilläggsavgiften till 59 kr. för varje tillkommande 100-tal kg.

För lastbilar med 3 000 kg tjänstevikt skulle tilläggsavgiften uppgå till 1 239 kr. för att därefter öka med 80 kr. för varje påbörjat ytterligare 100-tal kg.

För lastbilar med 7 000 kg tjänstevikt skulle tilläggsavgiften uppgå till 4 439 kr. för att öka med 150 kr. för varje påbörjat ytterligare 100-tal kg.

Gjorda beräkningar visar att de föreslagna ändringarna av finansministerns förslag fullt ut motsvaras av de föreslagna ökningarna för de lättare fordonen.

När det gäller släpvagnar vill vi ej föreslå någon ändring av Kungl. Maj:ts förslag.

Med åberopande av vad som ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte besluta om ändring av Kungl. Maj:ts förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen om automobilskatt i enlighet med vad som ovan an-
givits.

Stockholm den 25 januari 1967

Gunnar Wallmark (h) Johan A. Olsson (cp) Bo Skårman (fp)

Fordonsskatt för lastbilar