

Nr 1270

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

(Lika lydande med motion nr 1480 i Andra kammaren)

I anslutning till Kungl. Maj:ts proposition nr 138 med förslag till förordning om ändring i förordningen om automobilskatt får vi anföra följande.

I propositionen föreslås en omfördelning av skattebördan mellan motorfordon och släpvagnar med minst 3 tons totalvikt med en samtidig övergång från tjänstevikts- till totalviktsbeskattning för därav berörda fordon. Propositionen grundar sig i huvudsak på bilskatteutredningens betänkande. Omfördelningen anges uttryckligen skola genomföras inom ramen för det nuvarande totala skatteuttaget. Det är på denna förutsättning hela propositionen bygger. Förslaget anges utgå från den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen, vilken antagits av riksdagen; angivna princip innebär att varje trafikgren skall svara för de kostnader som den förorsakar det allmänna. Bilskatteutredningens kalkyler över körlängder, vikter m. m. för fordonen baseras i sin tur på en utredning, gjord på bilbeståndet 1966 och 1967 och redovisad i finansdepartementets stencil 1: 1969 "Lastbilar och lastbilstrafik m. m."

Av propositionen framgår att bilskatteutredningens betänkande i remissförfarandet gjordes till föremål för åtskillig kritik. Vi ansluter oss i väsentliga stycken till denna kritik och ställer oss sålunda kritiska jämväl till propositionen. Först och främst finner vi det anmärkningsvärt att propositionen — liksom på sin tid motsvarande proposition om släpvnagsbeskattningen — framlagts utan att avvakta resultatet av den utredning, som år 1965 anförtroddes åt vägkostnadsutredningen att utreda frågan 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 sistnämnda avsnittet av utredningsuppdraget är i detta sammanhang särskilt att observera. 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 under hänvisning till att angivna test avsett vägar med delvis annat undergrundsmaterial men inte omfattat prov på tjälade vägar och att dessa omständigheter uteslöte försökens tillämplighet på svenska förhållanden. Osäkerheten av beräkningarna av slitagekostnaderna har också satts i fråga bl. a. av ett så sakkunnigt remissorgan som Svenska vägföreningen. Nämnade 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. Med de av utredningen gjorda antagandena i denna punkt må vara hur som helst; ett betydande osäkerhetsmoment föreligger uppenbarligen beträffande underlaget för fordonskatternas fördelning.

Den invändningen kan vidare göras att propositionen framlagts utan hän-synstagande 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, finner vi likväl övervägande skäl tala för att ställningstagandet till frågan om en ändrad fordonsbeskattning i hela dess vidd äger rum i ett sammanhang och att frågan alltså tills vidare bör läggas på hyllan. Som det nu är kommer lastbilstrafiken eljest att undergå två olika anpassningsprocesser på skatteområdet med ty åtföljande taxeställning för näringslivet.

Den allvarligaste invändningen mot propositionen gäller emellertid den omständigheten att propositionen av allt att döma i ett väsentligt hänseende utgår ifrån felaktiga förutsättningar. När departementschefen uppger att förslaget endast innebär en omfördelning av den årliga fordons-skatten 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 för oss 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. Såvitt vi kan bedöma beror detta därpå att man i departementschefens beräkningar 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 ha oavsiktligt 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 till oss från angivna sakkunnigehåll överlämnade beräkningar, som vi självfallet inte varit i tillfälle kontrollräkna men vars vederhäftighet vi utgår ifrån, fördelar sig skatten 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 förutsattes skola 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 lämnats även om reservation gjorts för eventuellt nytillkommande omständigheter.

En märklig konsekvens av övergången till totalvikt blir att för samtliga fordonskategorier skattehöjningarna till huvudsaklig del med ett enda språng inträder vid första etappen 1/1 1971. För de lättare och medeltunga vagnarna sjunker däremot 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 skattehöj-

ningarna, 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 kompenseras statsverket genom en övervältring på lastbilarna utan egentlig motivering. Avsikten har varit att gynna tätortstrafiken.

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

Över huvud taget ställer vi oss betänksamma till den ökade kostnadsbelastningen på den tunga trafiken som är propositionens syfte; denna får dessutom ett extra tillskott genom den ökade brännoljaeskatt å 8 öre per liter, som föreslås i proposition nr 156 och som beräknas öka lastbilstrafikens skattebörd 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 transportererna för denna näring lagts om till vägarna. I dagens samhällsekonomiska läge finner vi konsekvenserna för den allmänna kostnadsnivån sådana att ett positivt beslut i ärendet icke nu bör komma till stånd.

Departementschefens å s. 39 nederst gjorda påyrkande, att eftersom totalvikten vid en skattereform får ökad betydelse som underlag för skatteberäkningen måste reglerna för fastställande av totalvikt justeras med hänsyn till de ändrade förhållandena, vill vi särskilt understryka. Nuvarande metod för fastställande av totalvikt medför nämligen olägenheter i olika hänseenden. Om propositionen till äventyrs skulle komma att av riksdagen antagas bör riksdagen samtidigt uttala att dithörande regler snarast måste göras till föremål för överarbetning.

Slutligen vill vi framhålla att en viss harmonisering av fordons- och brännoljaeskattningen 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 på internordisk förhandlingsbas brådskar.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta

att avslå förevarande proposition, samt

att Kungl. Maj:t måtte — sedan vägkostnadsutredningen slutfört sitt uppdrag — framlägga 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 gives sin lösning.

Stockholm den 27 oktober 1970

Gösta Jacobsson (m) *N. Yngve Nilsson (m)* *Bertil Strandberg (m)*

Karl Pettersson (m) *Gunnar Wallmark (m)* *Ingvar Andersson (m)*
