

Nr 780

Av herr Börjesson i Glömminge m. fl., om undantag från mervärdeskatt för vissa sjötransporter av motorfordon.

(Lika lydande med motion nr 718 i Första kammaren)

Enligt 10 § 6 mom. förordningen om mervärdeskatt är transport av vara eller förmedling av sådan tjänst skattepliktig. Enligt 11 § 3 mom. är transport av vara till eller från utlandet undantagen från skatteplikt. Ej heller är resgodsbefordran skattepliktig tjänst. Något undantag för tjänst i form av transport av personbilar, bussar och motorcyklar finns inte angivet i nämnda § 11. Transport av dylika fordon t. ex. på fartyg är således att betrakta som skattepliktig tjänst.

Under 1968 års höstriksdag avlämnades motioner med begäran att transport av registrerade bilar, bussar och övriga för personbefordran avsedda fordon mellan område utan fast landförbindelse och fastlandet skulle undantagas från skatteplikt.

I sitt utlåtande över motionerna erinrade bevillningsutskottet om att de påtalade olägenheterna för Ölands del komme att elimineras genom det påbörjade brobygget. Vad Gotland angår anförde utskottet att ett preliminärt avtal slutits mellan å ena sidan staten och å andra sidan vissa gotländska kommuner och trafikföretag med syfte att få till stånd en tillfredsställande transportförsörjning för Gotland till lägsta möjliga kostnad.

Till detta kan anföras att olägenheterna för Ölands del icke kommer att försvinna förrän broförbindelsen står färdig och har trätt i funktion.

För Gotlands del är läget i korthet att det av bevillningsutskottet åsyftade avtalet av olika anledningar icke kommit till stånd, att anslag till statens preliminärt utlovade pekuniära insats icke upptagits i innevarande års riksstat och att utskottets avstyrkande av motioner i denna del således synes ha grundats på premisser som icke uppfyllts.

Principiellt betänkligt är att mervärdeskattens införande när det gäller nämnda transporter till sina praktiska verkningar innebär att en geografiskt verkande skatt därmed införts eller, om man så vill, en provinsbeskattning. Utfallet blir nämligen att den som med sin bil vill resa överallt inom landet där det finns vägar, broar eller avgiftsfria färjeleder kan göra detta utan att resan belägges med moms. Man kan också medföra bilen vid resa på avgiftsbelagda färjor till andra länder, t. ex. Finland, Danmark eller övriga kontinenten, utan att betala moms för bilen. Men om man reser medelst färja till Öland eller Gotland belägges bilen med moms. Det kan även anföras att det genom landtrafikens utveckling har kommit att innebära ett allt större handikapp för de medborgare som är hänvisade till båt eller färjeför-

bindelser för sina kommunikationer med övriga delar av landet. Till sina verkningar blir momsens i detta avseende en beskattning av ett redan förut betungande handikapp. Påpekas bör även att beskattningen i fråga kan sägas innebära en omvänd lokaliseringpolitik. Det kan icke bestridas att den påförda skatten kommer att medföra ytterligare minskade möjligheter till utveckling av berörda regioner. Just därför att kostnadstrycket redan tidigare är högt, drabbar skatten hårt. För Ölands del kommer påtalade olägenheter att försvinna då den nya bron står färdig, men för Gotlands del skulle dessa komma att bestå, såvida icke helt avgiftsfria färjor inrättas. Vid ett eventuellt framtida höjt momsuttag kan dessutom uppstå tröskel-effekter vilkas konsekvenser är svåra att nu överblicka.

Mellan Gotland och övriga delar av riket transporteras årligen cirka 87 000 personbilar och cirka 200 bussar. Transportkostnaderna för dessa uppgår f. n. till cirka 5 miljoner kr. per år. Mervärdeskatten skulle sålunda uppgå till drygt 500 000 kr. per år.

Mellan Öland och fastlandet beräknas antalet personbilstransporter till cirka 400 000 årligen, varav närmare 270 000 avser sträckan Kalmar–Färjestaden. Transportkostnaden är på de kortare sträckorna 8 à 10 kr. per bil beroende på storlek. Transportkostnaderna för enbart personbilar uppgår sannolikt till omkring 4 miljoner kr. vilket i sin tur innebär ett uttag av mervärdeskatt på 400 000 kr. årligen. Eftersom de här berörda transporterna varit undantagna från allmän varubeskattning kommer såväl den bofasta öbefolkningen som den i dessa områden betydande turisttrafiken att drabbas av en icke oväsentlig fördyring. Motsvarande ökning av transportkostnaderna inträffar givetvis överallt där broförbindelse med fastlandet saknas.

Om en gotlänning skall kunna använda sin personbil eller buss utanför det relativt begränsade område som Gotland utgör, måste vederbörande erlægga, icke enbart avgifter för personbiljetter för sig, och i förekommande fall för sin familj, utan även särskild avgift för bilen. För personbilar uppgår dessa avgifter till mellan 48 och 55 kr. och för bussar till mellan 75 och 140 kr. enkelresa och det dubbla för tur och retur. Det kan med skäl sägas att kostnaderna för att komma över till fastlandet och utnyttja bilen på riksvägnätet är betydande. Vidare kan erinras om att bilskatten, trots Gotlands och Ölands avgränsning och trots rese- och fraktkostnaderna, är lika hög som på fastlandet, där bilen utan extra avgifter kan användas på rikets omfattande vägnät.

Alltsedan år 1945 har riksdagen vid olika tidpunkter genom motioner haft frågan om gotlandstrafiken uppe till behandling. Tre utredningar har behandlat enbart denna fråga. Under tiden har, genom transportteknikens utveckling vad det gäller landtrafiken, det relativa avståndet till fastlandet fortgående förlängts. Vid 1963 års riksdag uttalade sammansatta stats- och tredje lagutskottet i ett utlåtande med anledning av motioner, att principen innebärande att staten skall lämna ekonomiskt stöd "så att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet blir i huvudsak lika med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd" bör förtjäna beaktande och

ägnas vederbörlig uppmärksamhet. Detta blev även riksdagens beslut. I stället för att åtgärder med syfte att förverkliga denna princip vidtagits, har mervärdeskattens införande, med geografiska verkningar för redan förut starkt avgränsade delar av landet, kommit att medföra att kostnaderna för transport av fordon över havet fördyrats med ytterligare 11,1 %.

Med stöd av ovan anförda hemställer vi,

att riksdagen med ändring i förordningen den 6 juni 1968 (nr 430) om mervärdeskatt måtte besluta om sådan komplettering av mervärdeskatteförordningens § 11 att transport av registrerade bilar, bussar och övriga för personbefordran avsedda fordon mellan områden utan fast landförbindelse och fastlandet undantages från skatteplikt; samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta erforderlig lagtext.

Stockholm den 28 januari 1969

Fritz Börjesson (cp)
i Glömminge

Nils Fridolfsson (s)
i Rödeby

Torsten Gustafsson (cp)
i Stenkyrka

Anders Dahlgren (cp)

Erik Hovhammar (m)

Nils Franzén (cp)
i Träkumla

Allan Åkerlind (m)

Bengt Arweson (s)
