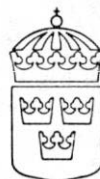


Motion till riksdagen

1987/88:Sk28

av Sten-Ove Sundström m. fl. (s)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88:50)



Mot.
1987/88
Sk28—30

Regional differentiering och omfördelning av fordonsskatten

I proposition 1987/88:50 föreslås en rad viktiga åtgärder för en ny och bättre trafikpolitik. En kraftfull satsning sker på att rusta upp såväl person- som godstrafiken. Det är av värde för Sverige som helhet och kan, enligt vår bedömning, bidra till en positiv utveckling i skilda delar av landet.

Dock kan det hävdas att tyngdpunkten i de nu föreslagna åtgärderna ligger på de tätt befolkade delarna av landet. Kollektivtrafiken i tätorterna, främst då i storstadsområdena, är redan nu avsevärt mycket bättre utbyggd än annorstädes. Dess standard och kapacitet höjs ytterligare i och med genomförandet av propositionens förslag.

Merparten av upprustningen av Statens järnvägar och av vägnätet finansieras genom en höjning av bensinskatten med 25 öre per liter. För att kompensera bilägare i Norrlands inland, som har en genomsnittligt längre körsträcka per år och som inte har några alternativa färdmedel för arbetsresor och liknande, föreslås en ytterligare nedsättning av fordonsskatten inom de sammanlagt 36 inlandskommuner där sådan reduktion redan tillämpas.

Enligt vår uppfattning är det lovligt att regeringen numera omfattar åsikten att en bensinskattehöjning slår hårdare mot befolkningen i glesbygderna. Detta synsätt kommer till uttryck också på andra punkter i propositionen, och de berörda delarna av landet torde under de närmaste åren komma att tillföras ansevärda resurser bl. a. för förbättring av vägnätet. Också "profilen" i förslaget till reformerat skatteutjämnningssystem måste i detta sammanhang noteras som något positivt.

I samband med tidigare höjningar av bensinskatten har en differentiering av den diskuterats. En sådan lösning har dock avvisats eftersom den skulle skapa ett administrativt otympligt uppbörds- och kontrollsystem. Inte heller i nuläget finner vi det tilltalande att flytta skatteplikten från grossist- till detaljistledet. En sådan nyordning rymmer inom sig oanade möjligheter att kringgå försöket att skapa ökad rättvisa.

Mera tilltalande är att ytterligare differentiera fordonsskatten. En nedsättning med ytterligare 300 kronor skulle komma också ägarna till bilar av tämligen vanliga — nu relativt hårt beskattade — märken till del. För att inte undergräva finansieringen av den trafikpolitiska reformen finner vi det försvarligt att bortfallet av skatteintäkter från berörda områden av landet kompenseras genom en höjning av fordonsskatten i storstadsområdena. Antalet bilar registrerade där är jämförelsevis mycket stort och en höjning skulle kunna bli relativt måttlig per fordon. En omför-

delning enligt den princip vi förordar skulle också kunna ge möjligheter att studera i vad mån skatteinstrumentet kan brukas för att påverka trafikvolymen och därmed miljöbetingelserna.

Mot. 1987/88

Sk28

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ytterligare regional differentiering av fordonsskatten.

Stockholm den 26 januari 1988

Sten-Ove Sundström (s)

Ture Ångqvist (s)

Nils-Olof Gustafsson (s)

Jarl Lander (s)

Leo Persson (s)