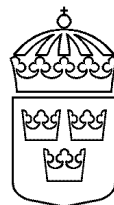


Skatteutskottets betänkande

1997/98:SkU7

Vägavgift för vissa tunga fordon



1997/98
SkU7

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet proposition 1997/98:12 om vägavgift för vissa tunga fordon och avstyrker en med anledning av propositionen väckt motion.

Vid betänkandet fogas en reservation (m, fp, kd).

Propositionen

Regeringen (Finansdepartementet) föreslår i proposition 1997/98:12

1. att riksdagen godkänner protokollet om Konungariket Sveriges anslutning till avtalet mellan Konungariket Belgien, Konungariket Danmark, Förbundsrepubliken Tyskland, Storhertigdömet Luxemburg och Konungariket Nederländerna om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar,

2. att riksdagen antar de i propositionen framlagda förslagen till

1. lag om vägavgift för vissa tunga fordon,

2. lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327),

3. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner protokollet om Sveriges anslutning till avtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar och antar en lag om vägavgift för vissa tunga fordon. Avtalsslutande parter är Sverige å ena sidan och Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland å andra sidan. Avsikten är att Sverige skall gå med i det gemensamma vägavgiftssystem som länderna infört.

Vägavgiftssystemet består av en del för svenska fordon och en del för utländska fordon. Vägavgiften föreslås tas ut på motorfordon eller motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram som är avsedda uteslutande för godstransport på väg. För svenska fordon föreslås att vägavgift tas ut för perioden av ett år och på hela vägnätet. För utländska fordon föreslås att vägavgift tas ut för dag, vecka, månad eller år och på alla motorvägar, väg E 10, E 12 och E 14 samt vissa sträckningar av E 4, E 22 och E 65. Vidare föreslås, för svenska fordon, att fordonsskatten sänks, dock högst med ett belopp som motsvarar kostnaden för ett vägavgiftsbevis.

Lagen om vägavgift för vissa tunga fordon föreslås träda i kraft den 1 januari 1998. Övriga ändringar föreslås träda i kraft den 1 februari 1998. 1997/98:SkU7

Lagförslagen har följande lydelse.

1997/98:Sk16 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen avslår regeringens förslag om att undanta väghållningsfordon från vägavgift i enlighet med vad som anförts i motionen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om svensk hållning avseende undantag från vägavgift vid utarbetande av nytt direktiv.

Yttrande från annat utskott

Trafikutskottet har yttrat sig i ärendet. Yttrandet (1997/98:TU2y) fogas som bilaga till detta betänkande.

Utskottet

I propositionen föreslår regeringen att Sverige ansluter sig till det gemensamma vägavgiftssystem som tillämpas i Tyskland, Danmark, Belgien, Nederländerna och Luxemburg.

I rådets direktiv (93/89/EEG) om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användning av vissa infrastrukturer finns regler som ger EU:s medlemsstater en rätt att införa vägavgifter på motorvägar, flerfiliga vägar av motorvägskaraktär, broar, tunnlar och bergspass. Direktivet gäller motorfordon och motorfordonskombinationer som uteslutande är avsedda för godstransporter på väg och som har en bruttovikt över 12 ton. Vägavgiften skall stå i relation till hur länge vägen, bron etc. används, men en medlemsstat får föreskriva att dess egna åkare skall erlägga vägavgift för hela vägnätet och för helt år. Vägavgiften kan högst uppgå till 1 250 ecu.

Tyskland, Danmark, Belgien, Nederländerna och Luxemburg har 1994 avtalat om ett gemensamt vägavgiftssystem, det s.k. Eurovinjettsystemet. Enligt avtalet skall en åkare som erlagt sin vägavgift kunna köra fritt inom hela avtalsområdet utan att behöva erlägga ytterligare avgift. Avtalet tillåter att länderna använder olika system för sina egna åkare. Danmark tar t.ex. ut en årlig avgift för hela det danska vägnätet. I Tyskland däremot erlägger de inhemska åkarna avgift endast för användning av motorvägsnätet och de har möjlighet att betala för dag, vecka, månad eller år. Eftersom varje land endast tar ut avgifter av sina inhemska åkare kan ett land med mycket trafik från andra avtalsländer få en i förhållande till trafiken lägre inkomst av vägavgifterna än andra avtalsländer. Avtalet innehåller därför särskilda kompensationsregler. De vägavgifter som tas ut av åkare från inte avtalsslutande länder fördelas mellan avtalsländerna enligt en särskild nyckel.

Regeringens förslag om en anslutning till Eurovinjettsystemet innebär att vägavgift skall tas ut för motorfordon och motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 ton om fordonet är avsett uteslutande för godstransport på väg.

Utländska åkare skall erlägga vägavgift för alla motorvägar, väg E 10, E 12 och E 14 samt vissa sträckningar av E 4, E 22 och E 65. Vägavgiften uppgår till 6 257 kr per år för motorfordon med högst tre axlar och till 10 429 kr per år för övriga motorfordon. Vägavgift kan också erläggas för månad eller vecka. Vägavgiften för dag är enhetlig och uppgår till 55 kr.

För de svenska åkarnas del föreslår regeringen att övergången till Eurovinjettsystemet genomförs inom ramen för nuvarande fordons-skatteuttag och att reglerna om uttag av vägavgift hålls så enkla som möjligt. För de svenska motorfordonen föreslås en årlig vägavgift för användningen av hela det svenska vägnätet, och alla lastbilar som kan ingå i ett ekipage med en totalvikt på minst 12 ton tas med i systemet. Det ökade skatteuttaget neutraliseras genom en motsvarande sänkning av fordonsskatten. Vissa svenska lastbilar har emellertid en så låg fordonsskatt att det inte finns utrymme för en fullständig kompensation. Av de 53 000 lastbilar som får tillgång till Eurovinjettsystemet kommer därför en mindre del att få vidkännas en skattehöjning.

I enlighet med bestämmelserna i avtalet föreslås att fordon som tillhör Försvarsmakten, civilförsvaret, brandväsendet och andra räddningstjänster, polisen och väghållningen undantas från vägavgift. Med fordon som tillhör väghållningen avses fordon som tillhör Vägverket, kommun och annan väghållare och som uteslutande eller så gott som uteslutande används för väghållningsändamål.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 1998 och vägavgift tas ut fr.o.m. den 1 februari 1998.

I motion Sk16 av Bo Lundgren m.fl. (m) hemställer motionärerna om avslag på förslaget såvitt avser undantaget för väghållningsfordon (yrkande 1). Motionärerna anför att skattebefrielsen för Vägverkets och kommunernas fordon gör det svårt för privata entreprenörer att konkurrera på detta område. Sverige bör enligt motionärerna verka för att de undantag som finns i direktivet blir färre. Så få undantag som möjligt bör eftersträvas för att garantera konkurrensneutraliteten gentemot statliga och kommunala verksamheter. Det anförda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna (yrkande 2).

Trafikutskottet har anförut att en anslutning till Eurovinjettsystemet har stora fördelar inte minst i fråga om möjligheterna för svensk åkerinäring att stärka sin internationella konkurrenskraft och att dessa fördelar synes klart överväga den nackdel som det innebär för näringen att ett relativt litet antal lastbilar får en ökad kostnadsbelastning. Trafikutskottet har vidare anförut att Svenska åkeriförbundet tillstyrkt att Sverige tillträder avtalet. Med hänvisning till det anförda, och då de undantag som föreslås av regeringen har sin grund i det avtal som gäller mellan länderna, tillstyrker trafikutskottet för sin del propositionen och avstyrker motionen.

Enligt skatteutskottets mening innebär regeringens förslag att de svenska åkarna nu befrias från en allvarlig konkurrensnackdel. Trots att Eurovinjettländernas åkare kan köra i Sverige utan att betala vägavgift har svenska åkare tvingats erlägga vägavgifter i Eurovinjett-området. Genom att en del av fordonsskatten omvandlas till en vägavgift får de svenska åkarna nu fri tillgång till hela Eurovinjettområdet. Som trafikutskottet anför medför

regeringens förslag stora fördelar när det gäller möjligheterna för svensk åkerinäring att stärka sin internationella konkurrenskraft.

Inom EU:s ram utvecklas nu kostnadsansvaret för den tunga trafiken på ett sätt som skapar likvärdiga konkurrensförutsättningar gentemot andra transportmedel m.m. Sveriges anslutning till avtalet kan ses som ett första och nödvändigt steg mot ett system för att ta ut ersättning för de kostnader som den tunga trafiken orsakar.

Utskottet är medvetet om att de svenska motorfordon som i dag har en låg fordonsskatt inte har kunnat kompenseras fullt ut genom en sänkning av fordonsskatten och att inträdet i Eurovinjettsystemet i dessa fall föranleder en kostnad som i några fall kan närma sig vägavgiftens hela belopp. Denna effekt kan inte undvikas vid en övergång till den mer enhetliga beskattning som tillämpas i Eurovinjettsystemet och får därför accepteras. Även om det kan röra sig om betydande belopp är det viktigt att erinra om att de lastbilar som berörs har en så låg fordonsskatt att en ytterligare sänkning inte är möjlig med hänsyn till de minimiregler som gäller inom EU.

En annan grupp fordon som får en skattesköpning är lastbilar med en årsmodell som är trettio år eller äldre och som i dag är helt befriade från fordonsskatt. Syftet med befrielsen från fordonsskatt har varit att underlätta innehav av samlarfordon (prop. 1983/84:178, SkU 1983/84:40 samt prop. 1993/94:181, 1993/94:SkU27). Det rör sig om ca 2 000 äldre lastbilar som kommer att ingå i Eurovinjettsystemet. Även om vägavgiften tas ut för helt år har fordonsinnehavaren en rätt till återbetalning av vägavgiften för det antal hela månader som återstår när fordonet inte längre skall brukas. En avgift på 230 kr tas dock ut. Det finns således en möjlighet att anpassa vägavgiftsuttaget i de fall då ett fordon används under kortare perioder.

Avtalet (artikel 4.2) och direktivet (artikel 6.3 andra stycket) lämnar ett visst utrymme för att undanta veteranbilar från vägavgift. Det skall röra sig om fordon som endast tillfälligt körs på allmänna vägar och som används av personer vars huvudsysselsättning inte är godstransport. En förutsättning är att kommissionen samtycker.

Enligt utskottets mening finns det anledning att iaktta en viss försiktighet när det gäller den typ av generella undantag som trettioårsregeln utgör. Konkurrensneutralitetsskäl, trafiksäkerhetsskäl och miljöskäl talar för att man bör söka undvika skattebefrielser som riskerar att leda till att trettio år gamla lastbilar börjar användas kommersiellt. I detta sammanhang bör också beaktas att en avgiftsbefrielse inom Eurovinjettsystemet får betydligt större effekt än den nuvarande befrielsen från fordonsskatt när det gäller lastbilar i de nedre viktclasserna. Samtidigt har utskottet förståelse för önskemålet om en fortsatt befrielse för de mer genuina samlarfordonen.

Ett annat problem som har påtalats i skrivelser till utskottet gäller motorfordon inom tivoli- och cirkusverksamhet som inte används för godstransport eller används endast för verksamhetens egna transporter. Även om övergången från fordonsskatt till vägavgift är neutral för den helt övervägande delen fordon är utrymmet för att anpassa skattebelastningen till korta användningsperioder mer begränsat inom Eurovinjettsystemet och detta kan medföra en ökad skattebelastning. När det gäller cirkus- och tivoli- fordon som inte är inrättade för godstransporter på väg framgår det av propositionen

(s. 30n) att vägavgiftsplikt inte föreligger även om de är registrerade som lastbilar. Det påtalade problemet gäller således endast cirkus- och tivolidfordon som är inrättade för godstransport. Enligt utskottets bedömning måste ett eventuellt undantag för denna fordonskategori följa avtalets regler och således uppfylla kraven i artikel 4.2.

Utskottet är inte nu berett att ta ställning till frågan om ett svenskt undantag för veteranfordonen eller andra fordon. I förevarande ärende kan något undantag inte heller beslutas eftersom en sådan åtgärd måste godkännas av kommissionen. Utskottet förutsätter dock att regeringen uppmärksammar de nu aktuella frågorna.

När det gäller väghållningsfordon vill utskottet understryka att de fordon som tillhör Vägverket, kommunerna och de privata entreprenörerna följer samma regler och att dessa regler innebär att endast fordon som uteslutande eller så gott som uteslutande används för väghållningsändamål befrias från vägavgift. När det gäller den befarade konkurrenssnedvridningen har utskottet redan redovisat att de fordon som blir vägavgiftspliktiga också erhåller en motsvarande sänkning av fordonsskatten. Enligt utskottets mening har regeringen vid sin utformning av undantaget för väghållningsfordon tagit särskild hänsyn till det faktum att det är vanligt med privata entreprenörer på området och därför avvikit från den modell som gäller undantagen för militära och andra fordon. Syftet har varit att inom rimliga praktiska gränser tillgodose behovet av konkurrensneutrala regler. Enligt utskottets mening finns det mot denna bakgrund inte någon anledning att vare sig avslå regeringens förslag i denna del eller rikta tillkännagivanden till regeringen om behovet av konkurrensneutrala regler i de fall då statliga och kommunala verksamheter möter konkurrens från privata entreprenörer.

Regeringen har i propositionen anfört att de vägavgiftsbelopp m.m. som föreslås kan behöva justeras om ecu-kursen den första arbetsdagen i oktober 1997 avviker från den kurs som använts i propositionen. En sådan avvikelse föreligger och utskottet föreslår därför att avgiftsnivåerna justeras på det sätt som redovisas i hemställan. Utskottet föreslår en motsvarande justering av fordonsskattebeloppen. Vidare föreslår utskottet den ändrade utformning av förslaget om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. som framgår av hemställan.

Med det anförda tillstyrker utskottet propositionen med angivna justeringar och avstyrker motion Sk16 yrkandena 1 och 2.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *Eurovinjettsystemet*
att riksdagen godtar proposition 1997/98:12 i denna del och avslår motion 1997/98:Sk16 yrkandena 1 och 2,

res. (m, fp, kd) - delvis

2. beträffande *lagförslagen, m.m.*
att riksdagen med anledning av proposition 1997/98:12 i denna del *dels* godkänner protokollet om Konungariket Sveriges anslutning till

avtalet mellan Konungariket Belgien, Konungariket Danmark, Förbundsrepubliken Tyskland, Storhertigdömet Luxemburg och Konungariket Nederländerna om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar,
dels antar regeringens förslag till
 1. lag om vägavgift för vissa tunga fordon, med
dels den ändringen att 11 § erhåller följande som utskottets förslag betecknade lydelse,

Regeringens förslag

Utskottets förslag

11 §

För motorfordon eller ledad motorfordonskombination med högst tre axlar tas vägavgiften ut med 6 257 kronor per år, 692 kronor per månad, 184 kronor per vecka och 55 kronor per dag. För motorfordon eller ledad motorfordonskombination med fyra eller flera axlar tas vägavgiften ut med 10 429 kronor per år, 1 154 kronor per månad, 304 kronor per vecka och 55 kronor per dag.

För motorfordon eller ledad motorfordonskombination med högst tre axlar tas vägavgiften ut med 6 314 kronor per år, 631 kronor per månad, 168 kronor per vecka och 50 kronor per dag. För motorfordon eller ledad motorfordonskombination med fyra eller flera axlar tas vägavgiften ut med 10 524 kronor per år, 1 052 kronor per månad, 277 kronor per vecka och 50 kronor per dag.

För svenskt fordon med draganordning bestäms vägavgiften efter det största möjliga antalet axlar och den högsta totalvikten som fordonskombinationen kan ha.

dels den ändringen i 17 och 22 §§ att beloppet ”230 kronor” ersätts med beloppet ”210 kronor”,

2. lag om ändring i fordonsskattelagen (1998:327), med den ändringen att bilaga 1 till fordonsskattelagen (1988:327) erhåller följande som utskottets förslag betecknade lydelse.

Fordonsskatt

Regeringens förslag
(se s. 17 f.)

Utskottets förslag

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar				
1	Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0- 76-	75 110 137	0 0
2	Annan motorcykel	0-	220	0
B Personbilar				
1	Personbil som inte kan drivas med dieselolja	0- 901-	900 585 734	0 149
2	Personbil som kan drivas med dieselolja			
	2.1 som enligt bilregistret har års- modellsbeteckning 1993 eller äldre	0- 901-	900 1 172 1 468	0 297
	2.2 annan personbil	0- 901-	900 2 245 2 814	0 569
C Bussar				
1	Bussar som inte kan drivas med dieselolja	0- 1 601- 3 001-	1 600 3 000 984	0 40 0
2	Bussar som kan drivas med dieselolja	0- 1 601- 3 001-	1 600 3 000 775 1 545	0 55 0
D Lastbilar				
1	Lastbil som inte kan drivas med diesel- olja	0- 1 601- 3 001-	1 600 3 000 984	0 40 0
2	Lastbil som kan drivas med dieselolja			
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar			
	2.1.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungt fordon	0- 1 601- 3 001- 6 001- 10 001- 14 001-	1 600 3 000 6 000 10 000 14 000 12 842	869 929 1 776 3 426 6 066 298

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.1.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	7 000- 10 000- 13 000- 14 000-	9 999 12 999 13 999	400 632 1 474 2 318	0 10 74 298
2.2 med anordning för påhängsvagn med tre eller flera hjulaxlar				
2.2.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	0- 1 601- 3 001- 6 001- 11 001- 15 001- 18 001- 23 001-	1 600 3 000 6 000 11 000 15 000 18 000 23 000	869 907 1 446 3 525 7 485 11 533 15 097 25 932	0 38 69 79 101 119 217 185
2.2.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	7 000- 14 000- 15 000- 18 000- 23 000-	13 999 14 999 17 999 22 999	500 500 1 009 4 573 15 408	0 49 119 217 185
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar				
2.3.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	0- 1 601- 3 001- 6 001- 10 001- 14 001- 17 001-	1 600 3 000 6 000 10 000 14 000 17 000	720 775 1 545 1 677 2 821 6 737 11 984	0 55 4 29 98 175 229
2.3.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	7 000- 13 000- 14 000- 15 000- 17 400-	12 999 13 999 14 999 17 399	300 800 1 100 2 307 2 376	0 30 30 2 229
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar				
2.4.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	0- 1 601- 3 001- 6 001- 11 001- 15 001- 18 001-	1 600 3 000 6 000 11 000 15 000 18 000	682 731 1 424 1 556 2 271 5 351 9 443	0 49 4 14 77 136 172

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.4.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	7 000- 17 000- 19 000- 20 000-	16 999 18 999 19 999	500 1 000 1 212 2 359	0 0 109 172
2.5 utan draganordning med två hjulaxlar				
2.5.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	0- 1 601- 3 001- 6 001- 10 001- 14 001- 17 001-	1 600 3 000 6 000 10 000 14 000 17 000	720 775 1 545 1 677 2 821 6 737 11 984	0 55 4 29 98 175 229
2.5.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	12 000- 15 000- 16 000- 17 000-	14 999 15 999 16 999	300 2 307 3 923 5 670	59 160 175 229
2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar				
2.6.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	0- 1 601- 3 001- 6 001- 11 001- 15 001- 18 001-	1 600 3 000 6 000 11 000 15 000 18 000	682 731 1 424 1 556 2 271 5 351 9 443	0 49 4 14 77 136 172
2.6.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	12 000- 16 000- 17 000- 18 000-	15 999 16 999 17 999	500 500 1 757 3 129	0 125 136 172
2.7 utan draganordning med fyra eller flera hjulaxlar				
2.7.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	0- 1 601- 3 001- 6 001- 11 001- 15 001- 18 001-	1 600 3 000 6 000 11 000 15 000 18 000	682 731 1 424 1 556 2 271 5 351 9 443	0 49 4 14 77 136 172
2.7.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	12 000- 19 000- 20 000-	18 999 19 999	1 229 1 229 2 359	0 113 172

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	

1997/98:SkU7

E Traktorer m.m.

1	Traktor klass I (trafiktraktor)	0-	1 300	370	0
		1 301-	3 000	425	55
		3 001-	7 000	1 360	95
		7 001-		5 160	168
2	Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0-		225	0
3	Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1–2	2 001-		1 000	0
4	Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 2				
	med två hjulaxlar	2 001-	6 000	300	35
		6 001-	14	1 700	70
		14 001-	000	7 300	200
	med tre eller flera hjulaxlar	2 001-	6 000	300	30
		6 001-	14	1 500	50
		14 001-	000	5 500	130
		18 001-	18	10	170
			000	700	

F Släpvagnar

1	Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0-	1 000	150	0
		1 001-	3 000	170	21
2	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil ¹ som inte kan drivas med dieselolja med en hjulaxel	3 001-		580	11
	med två hjulaxlar	3 001-	13	580	9
		13 001-	000	1 480	0
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001-	13	580	6
		13 001-	000	1 180	0
3	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om				
	3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjulaxel	3 001-	5 000	630	78
		5 001-	8 000	2 190	107
		8 001-		5 400	198

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor, av ett motorredskap som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn som beskattas enligt E4 tas

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen

1997/98:SkU7

skatt ut enligt 4.

med två eller flera hjulaxlar	3 001-	8 000	610	42
	8 001-	11 000	2 710	76
	11 001-	14 000	4 990	114
	14 001-		8 410	160
3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001-	8 000	320	36
	8 001-		2 120	64
med två hjulaxlar	3 001-	8 000	310	23
	8 001-	11 000	1 460	38
	11 001-	14 000	2 600	58
	14 001-	17 000	4 340	76
	17 001-		6 620	84
med tre eller flera hjulaxlar	3 001-	11 000	300	14
	11 001-	17 000	1 420	30
	17 001-	25 000	3 220	50
	25 001-		7 220	65
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafik- traktor ² eller ett motorredskap ² som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn ² som beskattas enligt E4 med en hjulaxel	3 001-	8 000	550	45
	8 001-		2 800	120
med två hjulaxlar	3 001-	8 000	550	20
	8 001-	11 000	1 550	50
	11 001-	17 000	3 050	170
	17 001-		13 250	250
med tre eller flera hjulaxlar	3 001-	11 000	550	20
	11 001-	14 000	2 150	40
	14 001-	20 000	3 350	75
	20 001-	25 000	7 850	105
	25 001-	30 000	13 100	120
	30 001-		19 100	45

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja tas skatt ut enligt 3.

dels avslår det vid propositionen fogade förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och antar följande förslag till

1997/98:SkU7

Lag om ändring i lagen (1997:501) om ändring i lagen (1996:1346) om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. i paragrafens lydelse enligt lagen (1997:501) om ändring i lagen (1996:1346) om ändring i nämnda lag skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Utskottets förslag

2 §

Under indrivningen gäller bestämmelserna i 7 kap. 14 § utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten samt för fordringar som påförts enligt bestämmelserna i

1. lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
3. lagen (1976:339) om saluvagnsskatt,
4. lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter,
5. fordonsskattelagen (1988:327),
6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,
7. lagen (1994:419) om brottsofferfond, *eller*
8. skattebetalningslagen (1997:483). *eller*
7. lagen (1994:419) om brottsofferfond,
8. skattebetalningslagen (1997:483),
9. *lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tunga fordon.*

res. (m, fp ,kd) - delvis

Utskottet hemställer vidare att ärendet skall avgöras efter endast en bordläggning.

Stockholm den 25 november 1997

På skatteutskottets vägnar

Lars Hedfors

I beslutet har deltagit: Lars Hedfors (s), Sverre Palm (s), Karl Hagström (s), Karl-Gösta Svenson (m), Rolf Kenneryd (c), Björn Ericson (s), Inger Lundberg (s), Per Rosengren (v), Ulla Wester-Rudin (s), Jan-Olof Franzén (m), Ronny Korsberg (mp), Lars U Granberg (s), Ingibjörg Sigurdsdóttir (s), Carl Erik Hedlund (m), Ola Sundell (m), Karin Pilsäter (fp) och Michael Stjernström (kd).

Eurovinjettsystemet (mom. 1 och mom. 2 i motsvarande del)

Karl-Gösta Svenson (m), Jan-Olof Franzén (m), Carl Erik Hedlund (m), Ola Sundell (m), Karin Pilsäter (fp) och Michael Stjernström (kd) har

dels anfört följande:

I propositionen har regeringen inte med ett ord berört de problem som övergången till Eurovinjettsystemet medför för olika fordonstyper.

Veteranfordonens skattebefrielse raderas ut i ett enda slag. Samtidigt minskar möjligheten att begränsa skattekostnaden genom att ställa på ett fordon under en kort period. Ett hobbyfordon som skall visas på utställningar och köras till träffar vid en handfull tillfällen under sommarhalvåret kommer i praktiken att drabbas av en vägavgift för hela sommarhalvåret och dessutom av den avgift som tas ut vid återbetalning av vägavgift. Den som innehar en hobbylastbil med högst tre axlar måste således börja säsongen med att erlägga mer än 6 000 kr i vägavgift för att till hösten få tillbaka hälften minus 210 kr. För ett veteranfordon innebär detta en skatteökning på 3 367 kr. Om det rör sig om en större lastbil blir skatteökningen 5 472 kr.

Skattebefrielsen för hobbyfordon har tillkommit för att underlätta innehavet av samlarfordon och har hitintills inte givit upphov till några tillämpningsproblem. De skäl som har motiverat införandet av skattebefrielsen gäller alltså.

Eurovinjettsystemet syftar till en konkurrensneutral beskattning av transportföretag inom Europa och har därför särskilda regler som gör det möjligt att undanta fordon som faller utanför detta syfte. Hit hör bl.a. samlarfordon som inte används för transporter. Regeringen har haft goda möjligheter att vid förhandlingarna om Sveriges tillträde till Eurovinjettsystemet ta upp frågan om en fortsatt befrielse för veteranfordonen men har låtit bli detta. Resultatet är att riksdagen – som fattat beslutet om en skattebefrielse för veteranfordonen – nu ställs inför valet att antingen underkänna avtalet i dess helhet eller acceptera avtalet och därmed att den beslutade skattebefrielsen upphör. Detta är enligt vår mening oacceptabelt.

En annan fordonskategori som får negativa effekter av de försämrade möjligheterna till korttidsavställning är *cirkus- och tivolverksamhet*. Ambulerande nöjesfält och cirkusar använder i dag en mängd specialfordon och flera av dessa kommer sannolikt att klassas som vägavgiftspliktiga, trots att de endast används för transport av de inventarier som hör till verksamheten. Anledningen är att de har en konstruktion som gör det möjligt att använda dem för godstransport. Möjligheten till korttidspåställning har stor betydelse för dessa verksamheter och övergången till Eurovinjettsystemet medför därför en kostnadsökning. Också andra verksamheter där möjligheten till korttidspåställning har betydelse för ekonomin kommer att drabbas.

En tredje kategori som får försämringar är de lastbilar som i dag har en fordonsskatt som är lägre än vägavgiften. Särskilt stor är skattehöjningen för

tvåaxlade lastbilar med draganordning som har en totalvikt mellan 7 och 17 ton. Närmare fem tusen lastbilar får skattehöjningar som börjar vid 8 000 kr och går ner till några tusen kronor. En motsvarande försämring inträffar också för tvåaxlade lastbilar utan draganordning med en totalvikt mellan 12 och 15 ton.

Vi anser att den kostnadsökning som drabbar dessa fordonskategorier är helt oacceptabel. Ägarna är i många fall småföretagare med en verksamhet där man överhuvudtaget inte har någon nytta av en möjlighet att köra fritt på tyska motorvägar. Fördyringen för dessa företagare genomförs utan någon som helst kommentar i propositionen. Uppenbarligen har regeringen inte fäst någon större vikt vid att åkerinäringens behov av kostnadsminskningar nu medför en kraftigt försämrad situation för många småföretagare. Vi anser att alla möjligheter nu måste användas för att komma till rätta med detta problem. Möjligheterna att få till stånd en ändring av avtalet och eventuellt också direktivet måste nu undersökas noggrant och Sverige måste härvid med kraft framhålla att det rör sig om en lokal trafik som inte har någon inverkan på transporterna mellan medlemsländerna. Härigenom lämnas ett utrymme för den lokala trafik som överhuvudtaget inte berörs av de överväganden beträffande åkerinäringens konkurrenskraft som ligger bakom Sveriges anslutning till Eurovinjettsystemet. Också andra möjligheter som kan lindra effekten bör övervägas. Ett anmälningsförfarande skulle omedelbart kunna införas så att de lastbilar som har en totalvikt mellan 7 och 12 ton blir vägavgiftspliktiga först när de används i en kombination som väger 12 ton.

Slutligen är det principiellt felaktigt att fordon som kan användas i konkurrensutsatt verksamhet undantas från vägavgift på det sätt som nu sker när det gäller *väghållningsfordon*. Sverige bör inom EU verka för att sådana undantag inte tillåts.

Det avtal som träffats undanröjer en konkurrenssnedvridning som verkat till nackdel för den svenska åkerinäringen sedan Eurovinjettsystemet infördes. Det kan därför inte undvikas att avtalet nu måste godkännas och vägavgiftssystemet genomföras i Sverige.

De problem som vi påtalat när det gäller veteranfordonen måste lösas med det snaraste. Ett undantag för veteranfordonen enligt nuvarande regler och med effekt fr.o.m. den 1 februari 1998 bör prövas i förhandling med de övriga länderna och hos kommissionen.

Vidare måste problemen med det begränsade utrymmet för korttidsavställningar åtgärdas. Eurovinjettavtalets konstruktion med en särskild reglering av när och hur återbetalning kan ske lägger här hinder i vägen och det är svårt att snabbt få till stånd en ändring av dessa regler. Däremot hindrar avtalet inte att de svenska åkarna får möjlighet att erlagga vägavgift för dag, vecka och månad. En sådan ordning står i god övenssstämmelse med målet om en riktig prissättning för den tunga trafiken. Också miljöskäl talar för en sådan utveckling.

Som vi anført är det oacceptabelt med de skattehöjningar som inträffar i för vissa fordonskategorier. I avvaktan på att regeringen vidtar åtgärder för att komma till rätta med detta problem kan möjligheten att erlagga vägavgift för dag vecka och månad erbjuda en lindring.

Vi föreslår att regeringens förslag antas med den ändringen att svenska åkare erbjuds samma möjligheter att köpa vinjett för kortare tid som skall gälla för de utländska åkarna. Vidare bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna vad som ovan anförts om ett omedelbart undantag för veteranbilarna, om att undantag i konkurrensutsatt verksamhet bör undvikas och om åtgärder i syfte att undvika skattehöjningar för småföretagarna.

dels vid moment 1 och moment 2 i motsvarande del hemställt

1. beträffande *Eurovinjettsystemet*

att riksdagen med anledning av proposition 1997/98:12 i denna del och motion 1997/98:Sk16 yrkandena 1 och 2

dels godtar vad som ovan anförts om en möjlighet för svenska åkare att köpa korttidsvinjetter,

dels som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

2. beträffande *lagförslagen, m.m.* såvitt avser korttidsvinjetter för svenska åkare

att riksdagen antar regeringens förslag till lag om vägavgift för vissa tunga fordon med den ändringen att 10 § erhåller följande som Reservanternas förslag betecknade lydelse.

Regeringens förslag

Reservanternas förslag

10 §

För svenskt fordon betalas vägavgift för en avgiftsperiod om ett år. *Vägavgift betalas för kalenderdag, vecka, månad eller år. Längsta avgiftsperiod är ett år.*

För utländska fordon betalas vägavgift för kalenderdag, vecka, månad eller år. Längsta avgiftsperiod är ett år.

Vägavgift för vissa tunga fordon

Till skatteutskottet

Skatteutskottet har den 9 oktober 1997 beslutat bereda trafikutskottet tillfälle att senast den 4 november yttra sig över proposition 1997/98:12 Vägavgift för vissa tunga fordon jämte eventuella motioner. Trafikutskottet avger med anledning härav följande yttrande.

1 Regeringens förslag

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner protokollet om Sveriges anslutning till avtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar och antar en lag om vägavgift för vissa tunga fordon. Avtalsslutande parter är Sverige å ena sidan och Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland å andra sidan. Avsikten är att Sverige skall gå med i det gemensamma vägavgiftssystem som länderna infört.

Vägavgiftssystemet består av *en* del för svenska fordon och *en* del för utländska fordon. Vägavgiften föreslås tas ut på motorfordon eller motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram som är avsedda uteslutande för transport på väg. För svenska fordon föreslås att vägavgift tas ut för perioden ett år och på hela vägnätet. För utländska fordon föreslås att vägavgift tas ut för dag, vecka, månad eller år och på alla motorvägar, vägarna E 10, E 12 och E 14 samt vissa sträckningar av E 4, E 22 och E 65. Vidare föreslås, för svenska avgiftspliktiga fordon, att fordonsskatten sänks, dock högst med ett belopp som motsvarar kostnaden för ett vägavgiftsbevis.

En ny lag, om vägavgift för vissa tunga fordon, föreslås träda i kraft den 1 januari 1998. Enligt 6 § i detta lagförslag gäller avgiftsplikt inte för fordon som tillhör försvarsmakten, polisväsendet, civilförsvaret, brandväsendet, annan räddningstjänst eller väghållningen. Med fordon som tillhör väghållningen avses – enligt vad regeringen uttalar i propositionen – fordon som tillhör Vägverket, kommun och annan väghållare och som uteslutande eller så gott som uteslutande används för väghållningsändamål.

I propositionen föreslås också ändringar i fordonsskattelagen (1988:327) och i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 1998.

2 Motionens förslag

I motion Sk16 (m), som väckts med anledning av propositionen, yrkas (yrkande 1) att riksdagen avslår regeringens förslag om att undanta

väghållningsfordon från vägavgift. Motionärerna framhåller att undantaget i fråga kan vara befogat om väghållningen inte är en konkurrensutsatt verksamhet. I Sverige konkurrerar Vägverkets produktion med privata entreprenörer. Bestämmande för frågan om avgiftsfrihet kommer att bli att ett fordon i huvudsak används för väghållningsändamål. Innebörden härav är i vissa fall klar och leder inte till några problem, säger motionärerna. Om däremot en privat entreprenör använder sig av ett fordon för t.ex. snöröjning på de aktuella vägavsnitten, kan denne använda sig av ett fordon med flera användningsområden. I ett sådant fall blir fordonet avgiftsbelagt. För Vägverket och kommuner gäller inte detta, utan verkets fordon är alltid avgiftsfria enligt propositionen.

Vidare framhålls i motionen (yrkande 2) att neutralitet mellan offentligfinansierad och konkurrensutsatt verksamhet alltid måste kunna garanteras. De undantag från avgiftsfrihet som nu gäller hos de andra avtalsparterna och som föreslås gälla här måste bli färre. Den svenska tillämpningen av undantagsregeln bör vara snäv. Så få undantag som möjligt måste eftersträvas för att garantera att konkurrensneutralitet mellan statliga, kommunala och privata företag kan upprätthållas.

3 Trafikutskottets ställningstagande

Som framgår av vad utskottet anfört föreslås att fordonsskatten sänks för avgiftspliktiga svenska fordon, dock högst med ett belopp som motsvarar kostnaden för ett vägavgiftsbevis. Innebörden härav är att fordonsskatten *inte* sänks för fordon som undantas från avgiftsplikt. Införande av vägavgiftssystemet i enlighet med regeringens förslag innebär ett kostnadsneutralt skifte från fordonsskatt till vägavgift för det stora flertalet av de ca 53 000 avgiftspliktiga lastbilar som enligt propositionen finns i trafik i Sverige. För ett relativt litet antal avgiftspliktiga lastbilar i lägre viktclasser och med en fordonsskatt som nu understiger vägavgiftsbeloppen innebär reformen emellertid ökade kostnader.

I propositionen framhålls att *en* utgångspunkt för regeringens förslag att Sverige bör ansluta sig till avtalet är att ett avgiftssystem är en viktig del av trafikpolitiken. Genom samarbetet med de andra staterna, Belgien, Danmark, Tyskland, Luxemburg och Nederländerna, följer en möjlighet för Sverige att delta i vidareutvecklingen av systemet. En annan utgångspunkt för regeringen är det faktum att de flesta länder i vår omvärld redan i dag tar ut avgifter i någon form av tung trafik. I dag måste svenska åkare betala vägavgift när de kör på motorvägar i Danmark, Tyskland, Belgien, Nederländerna och Luxemburg. I Sverige kör de utländska åkarna däremot utan att betala någon vägavgift. Om ett vägavgiftssystem införs i Sverige kommer vägavgift att tas ut för de fordon som använder det svenska vägnätet. Ett annat syfte är att gå med i ett gemensamt system för att underlätta att godstransporter kan färdas utan onödigt hinder av flera olika avgifter i de olika länderna. Svenska transportörer kan med det förslag som regeringen nu lägger fram ges mer likvärdiga konkurrensvillkor, jämfört med åkare från andra länder.

Regeringen betonar också att kostnadsansvaret för tung trafik bör vidareutvecklas inom ramen för EU på ett sätt som skapar likvärdiga konkurrensförutsättningar gentemot andra transportmedel m.m. Mot den bakgrunden är det enligt regeringen angeläget att Sverige ansluter sig till det avgiftssystem som införts i de fem avtalsslutande länderna. Sveriges anslutning till avtalet skall ses som ett första och nödvändigt steg mot ett system för att ta ut ersättning för de kostnader den tunga trafiken orsakar.

Trafikutskottet ansluter sig till de överväganden som sålunda enligt regeringen talar för att Sverige skall tillträda ifrågavarande avtal. Fördelarna härmed, inte minst i fråga om möjligheterna för svensk åkerinäring att stärka sin internationella konkurrenskraft, synes klart överväga den nackdel det innebär för näringen att ett relativt litet antal lastbilar får en ökad kostnadsbelastning. Svenska åkeriförbundet har också tillstyrkt att Sverige tillträder avtalet.

Med hänvisning till det anförda – och eftersom undantagen från avgiftsplikten föreskrivs i avtalet – tillstyrker trafikutskottet för sin del propositionen och avstyrker motionen.

Stockholm den 4 november 1997

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Per Westerberg (m), Håkan Strömberg (s), Jarl Lander (s), Per Erik Granström (s), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Sivert Carlsson (c), Hans Stenberg (s), Birgitta Wistrand (m), Monica Green (s), Karl-Erik Persson (v), Lena Sandlin (s), Elisa Abascal Reyes (mp), Christina Axelsson (s), Ulla Löfgren (m) och Torsten Gavelin (fp).

Avvikande mening

Per Westerberg, Tom Heyman, Birgitta Wistrand och Ulla Löfgren (alla m) anser att trafikutskottets ställningstagande bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet finner det principiellt felaktigt att fordon som kan användas i konkurrensutsatt verksamhet undantas från vägavgift. Sverige bör därför inom EU verka för att sådana undantag inte tillåts. I avvaktan på resultatet av det arbetet vill trafikutskottet inte motsätta sig att riksdagen nu bifaller propositionen. Det sagda innebär att trafikutskottet för sin del tillstyrker motionens yrkande 2, medan syftet med motionens yrkande 1 torde få anses tillgodosett.

Sammanfattning.....	1
Propositionen.....	1
Motion	24
Yttrande från annat utskott	24
Utskottet	24
Hemställan	27
Reservation	35
Eurovinjettsystemet (m, fp, kd).....	35
Trafikutskottets yttrande	38