

Nr 115

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobils katt, m. m.; given Stockholms slott den 6 oktober 1972.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

CARL GUSTAF

G. E. STRÄNG

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att andra etappen genomförs av den reform av den årliga fordonsskatten som inleddes år 1971 enligt beslut av 1970 års riksdag (prop. 1970: 138, BeU 1970: 58, rskr 1970: 377, SFS 1970: 630). Förslaget berör, i likhet med den första etappen, endast fordon med en totalvikt om minst tre ton. Det innebär inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag en omfördelning av skatten som betyder skattesänkningar för flertalet bussar och bensindrivna lastbilar samt för lättare brännoljedrivna lastbilar. För tyngre brännoljedrivna lastbilar och för släpvagnar innebär förslaget i allmänhet högre skatt. Vid utformningen av skatteskalorna har beaktats resultatet av en undersökning som gjorts om verkningarna av den första etappen av reformen.

Vidare föreslås i propositionen, att Kungl. Maj:t bemyndigas att utfärda föreskrifter om inmontering av stämplande kilometerräknare i fordon, för vilka kilometerskatt skall utgå från ingången av år 1974 i enlighet med principbeslut av 1971 års riksdag (prop. 1971: 153, SkU 1971: 67, rskr 1971: 339). Kostnaderna för räknarna föreslås tas ut av berörda fordonsägare.

Förslag till

Förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobils katt

Härigenom förordnas, i fråga om förordningen (1922: 260) om automobils katt¹,

dels att i 5 § ordet "riksräkenskapsverket" skall bytas ut mot "rikskatteverket".

dels att bilagan till förordningen skall ha nedan angivna lydelse.

Bilaga till förordningen (1922: 260) om automobils katt²

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundra-tal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram	
1. Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	högst över	75 75	45 60	— 0	
2. Tvåhjulig motorcykel med sidvagn och trehjulig motorcykel			90	0	
3. Personbil	högst över	900 900	165 165	— 42	900
4. Bensin- eller gasolldriven buss	högst över men högst över	1 600 1 600 3 000 3 000	165 165 697	— 38 21	1 600 3 000
5. Brännoljedriven buss	högst över men högst över men högst över men högst över men högst över	1 600 1 600 3 200 3 200 7 000 7 000 10 000 10 000 30 000 30 000	165 165 773 1 951	— 38 31 40	1 600 3 200 7 000 10 000 30 000
6. Bensin- eller gasolldriven lastbil	högst över men högst över	1 300 1 300 3 000 3 000	165 165 709	— 32 22	1 300 3 000

¹ Senaste lydelse av 5 § 1970: 630.

² Senaste lydelse 1970: 630.

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
7. Brännoljedriven lastbil med två hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn				
	<i>högst</i>	1 300	165	—
	<i>över</i>	1 300	165	32
	<i>men</i> högst	3 000	709	21
	<i>över</i>	3 000	709	29
	<i>men</i> högst	7 000	1 549	51
	<i>över</i>	7 000	1 549	59
	<i>men</i> högst	10 000	7 919	30
	<i>över</i>	10 000	7 919	30
	<i>men</i> högst	15 000		
	<i>över</i>	15 000		
	<i>men</i> högst	20 000		
	<i>över</i>	20 000		
8. Brännoljedriven lastbil med tre eller flera hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn				
	<i>högst</i>	1 300	165	—
	<i>över</i>	1 300	165	32
	<i>men</i> högst	3 000	709	27
	<i>över</i>	3 000	709	32
	<i>men</i> högst	8 000	2 059	41
	<i>över</i>	8 000	2 059	52
	<i>men</i> högst	12 000	10 479	30
	<i>över</i>	12 000	10 479	30
	<i>men</i> högst	18 000		
	<i>över</i>	18 000		
	<i>men</i> högst	27 000		
	<i>över</i>	27 000		
9. Brännoljedriven lastbil med två hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn				
	<i>högst</i>	1 300	165	—
	<i>över</i>	1 300	165	32
	<i>men</i> högst	3 000	709	25
	<i>över</i>	3 000	709	37
	<i>men</i> högst	6 000	1 459	47
	<i>över</i>	6 000	1 459	82
	<i>men</i> högst	10 000	2 939	74
	<i>över</i>	10 000	2 939	74
	<i>men</i> högst	14 000	4 819	39
	<i>över</i>	14 000	4 819	39
	<i>men</i> högst	17 000		
	<i>över</i>	17 000		
	<i>men</i> högst	20 000		
	<i>över</i>	20 000		

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
10. Brännoljedriven lastbil med tre eller flera hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn				
	<i>högst</i>	1 300	165	—
	<i>över</i>	1 300	165	32
	<i>men högst</i>	3 000	709	25
	<i>över</i>	3 000	709	32
	<i>men högst</i>	6 000	1 459	37
	<i>över</i>	6 000	1 459	44
	<i>men högst</i>	11 000	3 309	46
	<i>över</i>	11 000	3 309	53
	<i>men högst</i>	15 000	5 149	59
	<i>över</i>	15 000	5 149	66
	<i>men högst</i>	18 000	7 399	75
	<i>över</i>	18 000	7 399	82
	<i>men högst</i>	27 000	12 709	83
	<i>över</i>	27 000	12 709	90
11. Påhängsvagn med en hjulaxel				
	<i>högst</i>	1 000	120	—
	<i>över</i>	1 000	180	0
	<i>men högst</i>	1 500	240	0
	<i>över</i>	1 500	240	0
	<i>men högst</i>	2 000	360	0
	<i>över</i>	2 000	360	0
	<i>men högst</i>	3 000	600	0
	<i>över</i>	3 000	600	0
	<i>men högst</i>	5 000	840	4
	<i>över</i>	5 000	840	4
	<i>men högst</i>	8 000	1 132	6
	<i>över</i>	8 000	1 132	6
	<i>men högst</i>	11 000	1 845	8
	<i>över</i>	11 000	1 845	8
	<i>men högst</i>	14 000	2 632	10
	<i>över</i>	14 000	2 632	10
	<i>men högst</i>	17 000	3 487	14
	<i>över</i>	17 000	3 487	14
	<i>men högst</i>	20 000	4 462	17
	<i>över</i>	20 000	4 462	17
	<i>men högst</i>	22 000	4 802	0
	<i>över</i>	22 000	4 802	0
	<i>men högst</i>	25 000	5 882	0
	<i>över</i>	25 000	5 882	0
	<i>men högst</i>	30 000	6 962	0
	<i>över</i>	30 000	6 962	0
	<i>men högst</i>	35 000	8 042	0
	<i>över</i>	35 000	8 042	0
	<i>men högst</i>	40 000	9 122	0
	<i>över</i>	40 000	9 122	0
12. Påhängsvagn med två eller flera hjulaxlar				
	<i>högst</i>	1 000	120	—
	<i>över</i>	1 000	180	0
	<i>men högst</i>	1 500	240	0

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över 1 500			
	men högst 2 000	240	0	
	över 2 000			
	men högst 3 000	360	0	
	över 3 000			
	men högst 5 000	600	0	
	över 5 000			
	men högst 8 000	840	3	5 000
	över 8 000			
	men högst 11 000	1 110	5	8 000
	över 11 000			
	men högst 14 000	1 800	6	11 000
	över 14 000			
	men högst 17 000	2 512	6	14 000
	över 17 000			
	men högst 20 000	3 240	9	17 000
	över 20 000			
	men högst 25 000	4 050	14	20 000
	över 25 000			
	men högst 30 000	5 842	20	25 000
	över 30 000			
	men högst 31 000	7 935	22	30 000
	över 31 000			
	men högst 35 000	8 155	0	
	över 35 000			
	men högst 40 000	9 240	0	
	över 40 000	10 320	0	
13. Annan släpvagn med en hjulaxel				
	högst 1 000	120	—	
	över 1 000			
	men högst 1 500	180	0	
	över 1 500			
	men högst 2 000	240	0	
	över 2 000			
	men högst 3 000	360	0	
	över 3 000			
	men högst 5 000	540	8	3 000
	över 5 000			
	men högst 8 000	885	8	5 000
	över 8 000			
	men högst 11 000	1 312	13	8 000
	över 11 000			
	men högst 14 000	2 250	0	
	över 14 000			
	men högst 17 000	2 790	0	
	över 17 000			
	men högst 20 000	3 330	0	
	över 20 000			
	men högst 25 000	3 870	0	
	över 25 000			
	men högst 30 000	4 950	0	
	över 30 000			
	men högst 35 000	6 030	0	
	över 35 000			
	men högst 40 000	7 110	0	
	över 40 000	8 190	0	

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tillägsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
14. Annan släpvagn med två hjulaxlar				
	högst	1 000	120	—
	över	1 000		
	men högst	1 500	180	0
	över	1 500		
	men högst	2 000	240	0
	över	2 000		
	men högst	3 000	360	0
	över	3 000		
	men högst	5 000	540	6
	över	5 000		3 000
	men högst	8 000	835	6
	över	8 000		
	men högst	11 000	1 187	9
	över	11 000		8 000
	men högst	14 000	1 990	13
	över	14 000		11 000
	men högst	17 000	2 920	15
	över	17 000		14 000
	men högst	20 000	3 925	18
	över	20 000		17 000
	men högst	22 000	5 020	21
	över	22 000		20 000
	men högst	25 000	5 440	0
	över	25 000		
	men högst	30 000	6 520	0
	över	30 000		
	men högst	35 000	7 600	0
	över	35 000		
	men högst	40 000	8 680	0
	över	40 000		
	men högst	40 000	9 760	0
	över	40 000		
15. Annan släpvagn med tre eller flera hjulaxlar				
	högst	1 000	120	—
	över	1 000		
	men högst	1 500	180	0
	över	1 500		
	men högst	2 000	240	0
	över	2 000		
	men högst	3 000	360	0
	över	3 000		
	men högst	5 000	540	4
	över	5 000		3 000
	men högst	8 000	810	4
	över	8 000		5 000
	men högst	11 000	1 125	4
	över	11 000		8 000
	men högst	14 000	1 800	6
	över	14 000		11 000
	men högst	17 000	2 520	9
	över	17 000		14 000
	men högst	20 000	3 330	11
	över	20 000		17 000
	men högst	25 000	4 200	13
	över	25 000		20 000

Fordonslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggs- skatt, kronor, för varje påbörjat hundra- tal kilogram av tjänste- vikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över 25 000	5 930	17	25 000
	men högst 30 000			
	över 30 000	7 885	19	30 000
	men högst 32 000			
	över 32 000	8 265	0	
	men högst 35 000			
	över 35 000	9 340	0	
	men högst 40 000			
	över 40 000	10 420	0	

Denna förordning träder i kraft, i vad avser 5 §, dagen efter den, då författningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling, och i övrigt den 1 januari 1973.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet på Stockholms slott den 6 oktober 1972.

Närvarande: statsråden STRÄNG, ANDERSSON, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändring i den årliga fordonsbeskattningen, m. m.* och anför.

Inledning

Frågan om utformningen av den årliga fordonsbeskattningen har utretts av bilskatteutredningen (Fi 1966: 29). Utredningen lämnade i november 1969 betänkandet (SOU 1969: 45) Fordonsbeskattningen. I betänkandet föreslogs en omläggning av den årliga fordonskatten för lastbilar, bussar och släpvagnar. Inom ramen för oförändrat totalt skatteuttag innebar förslaget höjd skatt för de tyngsta lastbilarna och för släpvagnar samt sänkt skatt för bussar och för medeltunga och lätta lastbilar. Syftet med omläggningen var att åstadkomma en bättre anpassning av beskattningen till den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen. Omläggningen skulle ske i fem etapper under åren 1971—1979. Betänkandet remissbehandlades i sedvanlig ordning.

I prop. 1970: 138 godtogs i huvudsak den av utredningen förordade reformen och föreslogs att den första etappen, som utgjorde 10 % av hela omläggningen, skulle genomföras från ingången av år 1971. I övrigt förordades att omläggningen i sin helhet skulle vara genomförd den 1 januari 1979 i följande etapper:

etapp II	1.1.1973	15 %	av hela omläggningen
etapp III	1.1.1975	25 %	" " "
etapp IV	1.1.1977	25 %	" " "
etapp V	1.1.1979	25 %	" " "

Jag uttalade i detta sammanhang att en ctappvis genomförd omläggning hade bl. a. den fördelen, att, om så skulle behövas, hänsyn kunde tas till nytillkommande omständigheter som var ägnade att påverka reformprogrammet.

Jämfört med utredningens förslag innefattade propositionen bl. a. den ändringen, att beskattningen av bussar och lastbilar skulle grundas på

fordonens totalvikt i stället för på deras tjänstevikt. Någon förändring av det totala skatteuttaget för berörda fordonskategorier skulle detta dock i princip inte innebära.

I övrigt torde jag beträffande utredningens förslag, remissinstanserna och deras yttranden m. m. få hänvisa till vad jag anförde i prop. 1970: 138. Denna antogs av riksdagen i oförändrat skick (BeU 1970: 58, rskr 1970: 377, SFS 1970: 630).

Åkeriföretagarnas centralförbund och Sveriges Handelsträdgårdsmästareförbund har i skrivelser till finansdepartementet gjort vissa påpekanden angående verkningarna av den första etappen.

I juni 1970 avgav bilskatteutredningen betänkandet (SOU 1970: 36) Kilometerbeskattning, vari utredningen redovisade sitt principiella ställningstagande till förmån för en omläggning av gällande vägtrafikbeskattning till en beskattning efter körd vägsträcka (kilometerskatt) för brännoljedrivna fordon och tyngre släpvagnar. Beskattningen av motorfordonen borde enligt förslaget grundas på stämplande kilometerräknare. Utredningen angav att den avsåg att i ett slutbetänkande återkomma med bl. a. författningsförslag. Betänkandet remissbehandlades i sedvanlig ordning.

I prop. 1971: 153 föreslogs, att kilometerskatt skulle införas vid ingången av år 1974 för brännoljedrivna motorfordon och att stämplande kilometerräknare därvid skulle användas. I fråga om släpvagnar med en totalvikt om minst tre ton föreslogs att kilometerskatt skulle införas så snart frågan om den tekniska apparaturen för dessa fordon lösts så, att systemet kunde administreras och kontrolleras tillfredsställande. Riksdagen beslutade i enlighet med propositionen (SkU 1971: 67, rskr 1971: 339).

Genom beslut den 28 januari 1971 tillsattes en särskild nämnd, kilometerskattenämnden (KSN), med uppgift att planlägga och leda införandet av kilometerbeskattning.

Bilskatteutredningen¹ har numera avgivit sitt slutbetänkande (SOU 1972: 42) Vägtrafikbeskattningen, vari bl. a. kilometerskatteförslaget slutgiltigt redovisas.

Över betänkandet har yttranden efter remiss avgivits av hovrätten för Övre Norrland, kammarrätten i Göteborg, riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, postverket, statens järnvägar, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, transportnämnden, bilregisternämnden, KSN, generaltullstyrelsen, statistiska centralbyrån, riksrevisionsverket, riksskatteverket, skogsstyrelsen, statens jordbruksnämnd, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Jämtlands och Norrbottens län, domänverket, vägkostnadsutredningen, Aktiebolaget Svensk bilprovning, IVA:s transportforskningskommission,

¹ Ledamöter expeditionschefen Böret Palm, tillika ordförande, kanslirådet Hans Henrik Abelin, f. d. riksdagsledamöterna Folke Björkman och Johannes Blidfors samt riksdagsledamöterna Nils-Eric Gustafsson och Karl-Axel Levin.

Landsorganisationen i Sverige, Lantbrukarnas riksförbund, Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Näringslivets trafikdelegation, Skogsindustriernas samarbetsutskott, Statsanställdas förbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska petroleum institutet, Svenska taxiförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska åkeriförbundet, Sveriges akademikers centralorganisation, Sveriges bilindustri och bilgrossistförening och Tjänstemännens centralorganisation.

Flera av remissinstanserna har bifogat yttranden från andra myndigheter eller sammanslutningar. Dessutom har ett antal andra sammanslutningar och enskilda personer kommit in med yttranden över betänkandet.

Beredning pågår i finansdepartementet i avsikt att proposition i ämnet skall kunna lämnas till 1973 års vårriksdag.

I fråga om kilometerskatten tar jag i detta sammanhang upp huvudsakligen frågan om vem som skall bestrida kostnaderna för stämplande kilometrärknare som skall användas vid beskattningen. I samband därmed berör jag också vissa åtgärder som avser kilometerskatte-reformens genomförande.

Fullföljande av 1970 års riksdagsbeslut

Gällande vägtrafikbeskattning

Beträffande nu gällande vägtrafikbeskattning torde jag här kunna hänvisa till de redogörelser härom som jag lämnat i prop. 1970: 138 och 1971: 153.

1970 års riksdagsbeslut

Den årliga fordonsskatten beräknades t. o. m. år 1970 på tjänstevikten för lastbilar och bussar och på totalvikten för släpvagnar. Skatten var differentierad med hänsyn endast till vikten. Hänsyn togs alltså inte till drivmedel, axelarrangemang eller kopplingsanordning. Omläggningen genom 1970 års beslut innebar dels att beskattningen sker med ledning av totalvikten i fråga om samtliga nu angivna fordonskategorier, dels att en långt gående differentiering inom fordonskategorierna genomfördes. Bussar och lastbilar indelas nu i bensin- eller gasoldrivna å ena sidan och brännoljedrivna å andra sidan. Brännoljedrivna lastbilar indelas dessutom i fordon med resp. utan anordning för påhängsvagn. Inom varje grupp av lastbilar tas dessutom hänsyn till om fordonet är utrustat med två eller flera axlar. Släpvg-

nar indelas också i två grupper, påhängsvagnar och andra släpvagnar. Även i fråga om dessa fordon beaktas antalet axlar.

Tekniskt är skatten konstruerad som en grundskatt, som svarar mot viss totalvikt, och en tilläggsskatt, som utgår för varje påbörjat hundratal kilogram av totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten.

Den första etappen av omläggningen innebar, förutom att den utgjorde 10 % av den totala omläggningen, bl. a. att beskattningen av bussar och lastbilar grundades på totalvikt och inte på tjänstevikt.

De kalkyler som låg till grund för skatteomläggningen avsåg fordonsbeståndet per den 1 januari 1966. Aktuellare material fanns inte tillgängligt. Detta faktum innebar att förändringar i fordonsbeståndets sammansättning under tiden fram till den 1 januari 1971 inte kunde beaktas. Omräkningen från tjänstevikt till totalvikt gjordes på samma material. Avsikten var att det totala skatteuttaget skulle vara oförändrat. Därför beräknades ett genomsnittligt samband mellan totalvikten för fordon inom en viss kategori och tjänstevikten för samma fordon. Skattesatsen för fordon med viss tjänstevikt fördes över till fordon vars totalvikt genomsnittligt svarade mot denna tjänstevikt.

Omräkningen skulle alltså innebära skatteförändringar endast för fordon vars totalvikt avvek från den genomsnittliga totalvikten för fordon i tjänsteviktssklassen. Fordon, vars totalvikt understeg den genomsnittliga totalvikten, skulle därvid få skattesänkningar och fordon med högre totalvikt än genomsnittet skulle få skattechöjningar. Det sammanlagda beloppet av skattechöjningarna skulle dock motsvara det sammanlagda beloppet av skattesänkningarna. Om sambandet mellan tjänstevikt och totalvikt förändrats för viss fordonskategori under tiden mellan den 1 januari 1966 och den 1 januari 1971, skulle också förhållandet mellan skattesänkningar och skattechöjningar ha ändrats.

I prop. 1970: 138 angav jag att den föreslagna reformen totalt sett innebar skattechöjningar för de tyngsta lastbilarna och för släpvagnarna och sänkningar för bussar samt för medeltunga och lätta brännolja- och gasol-drivna lastbilar liksom för bensin- och gasol-drivna lastbilar.

I den debatt som följde på förslaget framhölls att den tekniska utvecklingen efter den 1 januari 1966 inneburit att för givna totalvikter en allt mindre andel upptas av tjänstevikten och en allt större av nyttolasten. Beräkningarna av sambandet mellan tjänstevikt och totalvikt baserades därför på ett föråldrat material.

Bevillningsutskottet lät utföra en granskning av beräkningarna. Utskottet uttalade därefter (BeU 1970: 58 s. 22) bl. a. att skatteskärpningen sannolikt skulle komma att ligga under 20 milj. kr. och alltså motsvara mindre än 5 % av den sammanlagda skatten. En sådan skillnad fann utskottet godtagbar. Skulle det senare komma fram att utskottet underskattat de befarade effekterna eller att det under

år 1970 inträffat sådana svängningar i bilbeståndet att omläggningen verkligen kom att innebära en påtaglig skatteskärpning borde, enligt utskottet, beskattningen återställas till den avsedda nivån. Med detta särskilda uttalande tillstyrkte utskottet förslaget i propositionen, vilken också antogs av riksdagen.

Undersökning av utfallet av den första etappen

Under riksdagens vårsession 1971 svarade jag på enkel fråga av herr Magnusson i Borås (1971: 238) att det fanns anledning att närmare granska utfallet av första etappen i omläggningen före genomförandet av nästa etapp. En sådan granskning har numera gjorts. Syftet därmed har varit att fastställa främst i vilken utsträckning målsättningen om oförändrat totalt skatteuttag kunnat uppfyllas och hur många av de berörda fordonen som fått skattehöjningar resp. skattesänkningar.

Undersökningen har utförts på följande sätt. För bilbeståndet den 1 januari 1971 har uppgifter om tjänstevikt och totalvikt hämtats ur det centrala bilregistret. Det korrekta sambandet mellan tjänstevikt och totalvikt vid nämnda tidpunkt har därvid kunnat beräknas. Skatten på det berörda fordonsbeståndet den 1 januari 1971 har räknats ut enligt 1970 och 1971 års skatteskalor.

Undersökningen visar att det totala skatteuttaget ökat med 21,3 milj. kr. för det bestånd av fordon av berörda slag som fanns den 1 januari 1971. Ökningen motsvarar 4,02 % av ett skatteuttag beräknat enligt 1970 års skatteskalor. Vidare framgår, att skälen till ökningen i fråga om bussar och lastbilar är två, nämligen dels ett i viss mån inaktuellt samband mellan tjänstevikt och totalvikt, dels förändringar i fordonsbeståndets sammansättning. För släpvagnarna gällde redan tidigare att beskattningen grundades på totalvikten, varför endast sistnämnda felkälla påverkat skatteutfallet för dessa fordon. Undersökningens resultat framgår av den tabell, som torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga*.

Undersökningen visar också andelen fordon som fått skattehöjningar resp. skattesänkningar. För lastbilar gäller, att ca 65 % av lastbilarna fått ökad och ca 35 % minskad skatt genom reformen. I fråga om bussarna är motsvarande siffror 48 % resp. 52 %.

Kilometerskatten

Som jag nämnde inledningsvis föreslog bilskatteutredningen i betänkandet (SOU 1970: 36) Kilometerbeskattning att kilometerskatt skulle införas för brännoljedrivna motorfordon och för tyngre släpvagnar. Skatten skulle i fråga om motorfordonen grundas på stämplande kilo-

meterräknare. Utredningen påpekade därvid bl. a. att kostnaderna för själva kilometerräknarna varierade beroende på om montering skedde på fabrik i samband med tillverkning av fordon eller därefter på rodan färdiga fordon. Vidare inverkade i det senare fallet om fordonet var förberett för montering eller ej. Utredningen redovisade beräknade kostnader för de olika alternativen men angav att flera av kostnads-posterna var svåra att ange exakt.

Vid remissbehandlingen av principbetänkandet Kilometerbeskattning lämnade flertalet remissinstanser utredningens uttalanden utan erinringar. Vissa av näringslivets organisationer uttalade dock farhågor för att utredningen underskattat kostnaderna i sina beräkningar i principbetänkandet eller uttryckte önskemål om att statsverket skulle ersätta kostnaderna för anskaffning, montering och kontroll av kilometerräknarapparaturen.

I prop 1971: 153 uttalade jag, utöver vad jag tidigare redovisat, att kilometerskatten skulle bygga på räknare, som måste fylla höga krav på tillförlitlighet. De räknare som skulle användas borde vara underkastade krav på godkännande och besiktning. Vidare borde finnas föreskrifter om montering och plombering av räknarna. Det fick ankomma på Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämde att godkänna räknare och meddela föreskrifter i övriga berörda frågor.

I samband med att propositionen behandlades i riksdagen yrkades i motioner, att kostnaderna för kilometerräknarapparaturen skulle bestridas av statsmedel. Skatteutskottet föreslog i sitt av riksdagen godkända betänkande (SkU 1971: 67) att propositionen måtte antagas. Utskottet förutsatte att utredningen i slutbetänkandet skulle ta ställning till frågan hur övergångskostnaderna skall bestridas.

KSN

KSN:s uppgifter är enligt sin instruktion (SFS 1972: 201) att planlägga och leda omläggning till kilometerbeskattning. Genom Kungl. Maj:ts beslut den 4 februari 1972 har KSN bemyndigats att fastställa normer för och meddela typgodkännande av kilometerräknarapparatur. Vidare får KSN enligt beslutet meddela föreskrifter om montering, reparation och plombering av räknarapparatur och om brytande av plombering. KSN har vidare bemyndigats att besluta om godkännande av företag som tar befattning med apparaturen. KSN har med stöd av bemyndigandet utfärdat föreskrifter i berörda hänseenden.

Som ett led i förberedandet av övergången till kilometerskatt har KSN den 15 april 1971 träffat en överenskommelse med Svenska Utvecklingsaktiebolaget (SU) om leverans av erforderligt antal kilometerräknare, som i sig skall lagra information om fordonets tillryggalagda körsträcka och kunna överföra denna information på optiskt läsbara

datakort. I en vid avtalet fogad specifikation över räknaren har ställts vissa krav på denna i fråga om tillförlitlighet och manipulationssäkerhet. Även trafiksäkerhetssynpunkter har beaktats. Produktionen av kilometerräknare är planerad så, att montering av räknare skall kunna ske i samband med fordonstillverkningen redan i fråga om fordon med årsmodellbeteckning 1973 som tillverkas under senare delen av år 1972. Avtalet har godkänts av Kungl. Maj:t den 16 april 1971.

Enligt avtal den 27 juni 1972 mellan KSN och SU, vilket godkänts av Kungl. Maj:t den 30 juni 1972, skall SU leverera räknare och fördelningsväxlar (för inkoppling mellan växellåda och hastighetsmätare/färdskrivare), avsedda för brännoljedrivna personbilar, bussar och lastbilar, under tiden den 10 november 1972—den 15 september 1973. Avtalet avser leverans av 100 000 satser med optionsrätt till leverans av ytterligare 60 000 satser. Priset per kilometerräknarsats vid en leverans av 100 000 satser anges i avtalet till 196 kr., exklusive mervärdesskatt, med viss indexreglering för själva räknarna. Distribution skall ske direkt från SU till fordonsägarna, dock inte i fråga om fordon som, innan det registrerats, försetts med räknarapparat av fordonstillverkare eller generalagent för denne. KSN har garanterat SU betalning för 100 000 satser.

Utredningens förslag i fråga om kilometerräknarna m. m.

Bilskatteutredningen föreslår i slutbetänkandet bl. a. att kilometerskatten skall införas i två omgångar enligt följande. Med verkan den 1 januari 1974 slopas den nuvarande skatten på brännolja enligt förordningen (1961:653) om brännoljeskatt och ersätts av en kilometerskatt för brännoljedrivna personbilar, bussar och lastbilar. Skatten på brännolja enligt förordningen (1966:21) om särskild skatt på motorbränslen ersätts samtidigt av en särskild kilometerskatt. Automobilskatten kvarstår i princip oförändrad under år 1974 för dessa fordon och skall först fr. o. m. den 1 januari 1975 inräknas i kilometerskatten. För släpvagnar som dras av kilometerskattepliktiga fordon skall i princip betalas fordonsskatt under år 1974 och kilometerskatt fr. o. m. år 1975. I fordonsskatten för år 1974 inräknas den brännoljeskatt som beräknas falla på merförbrukning av brännolja vid körning med tillkopplad släpvagn. Dessutom tas en särskild fast avgift ut som svarar mot motorbränsleskatten som faller på motsvarande merförbrukning av brännolja.

Utredningen anger, att kilometerräknare tillverkats för SU:s räkning av Haldex AB och provats både laboratoriemässigt och i praktisk drift på fordon. Provningarna har visat, att räknarna är funktionsdugliga och tillförlitliga. Denna typ av räknare är den enda som godkänts av KSN.

Utredningen väntar sig att de praktiska erfarenheterna i fråga om

montering av kilometerräknare på olika slag av fordon inom en snar framtid skall kunna ge ett bättre underlag för beräkningen av kostnaderna i de enskilda fallen. Utredningen anser sig f. n. inte ha tillräckligt material för att presentera nya kalkyler i denna del.

Eftersom kilometerräknarna skall användas som hjälpmedel vid beskattningen av fordonen, kan det givetvis hävdas, menar utredningen, att fordonsägarna i någon form bör kunna få ersättning för sina kostnader för apparaturen. Rättvisesynpunkter kan tala för en sådan lösning i fråga om de äldre fordon, som finns vid övergången till kilometerbeskattning. Beträffande dessa fordon anges kostnaderna för apparaturen bli avsevärt större än för nya fordon, i vilka apparaturen kan monteras i samband med fordonens tillverkning eller leverans. Utredningen finner dock att andra omständigheter talar för att kompensation ej skall utgå till fordonsägarna för apparatur- och monteringskostnader. Kilometerräknarna möjliggör insamling av ett omfattande transportstatistiskt material. Avstämplade körlängdskort kan användas i det egna bokföringsarbetet. Skattebortfallet beräknas minska, vilket ger lägre skattesatser. Vidare antas att fordonsägarnas intresse av att räknarna fungerar är större om de själva måste bekosta utbyte av skadad räknare.

Om ersättning skall utgå måste, betonar utredningen, ersättnings-systemet utformas så att fordonsägarna har ett ekonomiskt intresse av att apparaturen inte skadas. Utredningen skisserar också ett sådant system. I detta sammanhang påpekar utredningen att skattesatserna måste höjas om det totala skatteuttaget skall vara oförändrat vid avräkning av ersättningen mot automobilskattebidragen.

Ledamöterna Björkman, Gustafsson och Levin har i gemensam reservation uttalat, att ansvaret för samtliga kostnader i samband med övergången till ett nytt beskattningssystem bör åvila staten och att dessa kostnader bör bestridas av medel redovisade över statens budget.

Utredningens förslag innebär att kilometerskatt fr. o. m. den 1 januari 1974 skall utgå för brännoljedrivna personbilar, lastbilar och bussar. Fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1965 eller tidigare års modell föreslås vara befriade från kilometerskatt under år 1974. Detta motiveras av att flertalet av dessa fordon beräknas bli skrotade under det första året. Dispens förutsätts skola medges i varje enskilt fall efter ansökan.

Utredningen har också föreslagit undantag från kilometerskatteplikt för fordon som ägs av medlem av konungahuset, krigsmaktens fordon, s. k. diplomatfordon samt specialutrustade brandfordon. Undantag föreslås vidare för handikappfordon, i den mån den nuvarande skattefriheten för dessa fordon ej ersätts med ett bidragssystem.

Remissyttranden

Av de remissinstanser som tar upp frågan om vem som skall bära kostnaderna för kilometerräknarapparaturen anser *kammarrätten i Göteborg, trafiksäkerhetsverket, riksrevisionsverket, länsstyrelsen i Stockholms län* och *Svenska transportarbetareförbundet* att fordonsägarna bör bära dessa kostnader. Trafiksäkerhetsverket anför att invändningar visserligen kan riktas mot att lägga kostnaderna för räknarna på fordonsägarna. Emellertid är kostnaderna för räknarna relativt obetydliga och kan förväntas sjunka när nya fordon originalutrustas med räknarna. Med en förväntad hållbarhet motsvarande fordonets livslängd blir den årliga kostnaden för räknarna mycket låg. Ett system där det allmänna skall svara för apparaterna medför en extra administrativ omgång. Kostnaden härför blir oproportionerligt stor och måste rimligtvis läggas på fordonsskatten, dvs. fordonsägarna. Av praktiska och ekonomiska skäl bör därför kostnaden för kilometerräknarna läggas direkt på fordonsägarna. Även länsstyrelsen i Stockholms län pekar på det betungande administrativa förfarande som skulle bli följden om fordonsägarna skulle få ersättning för sina kostnader för räknarna.

Andra remissinstanser hävdar, att ersättning skall utgå av allmänna medel för kostnaderna för räknare och montering av dessa eller i vart fall att fordonsägarna inte direkt skall stå för kostnaderna. Till dessa remissinstanser hör *domänverket, Lantbrukarnas riksförbund, Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Näringslivets trafikdelegation, Skogsindustriernas samarbetsutskott, Svenska busstrafikförbundet, Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska petroleum institutet, Svenska taxiförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska åkeriförbundet* och *Sveriges bilindustri och bilgrossistförening* samt handelskammare, åkeriföreningar m. fl. som yttrat sig till remissinstanserna. Svenska taxiförbundet hävdar bl. a. att den statistik som branschen har behov av, har den redan nu varför räknarapparaturen inte ger branschen några fördelar från denna synpunkt. Svenska petroleum institutet anför bl. a. att ägare av fordon på vilka räknare monteras före den 1 januari 1974 bör erhålla ersättning av staten för sina kostnader. Särskilt pekas på de kostnader och förluster som uppkommer vid montering och under den första driftstiden, vilka kostnader och förluster ej drabbar ägare till fordon, som redan vid inköpet är försedda med kilometerräknare. Institutet crinrar om att 550 milj. kr. av automobilskattemedlen f. n. ej utnyttjas och anser det rimligt att kostnaderna för kilometerräknarna bestrids av dessa inte utnyttjade medel.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anför att den avsedda användningen av kilometerräknare som hjälpmedel vid beskattningen

torde vara av ringa styrka som grund för ersättningskrav från ägare till nya fordon, bl. a. enär kostnaderna för montering i nya fordon vid dessas tillverkning eller leverans beräknas bli ganska måttliga. Montering av kilometerräknare i äldre fordon torde däremot bli förhållandevis kostsam. Länsstyrelsen tillstyrker därför att förslagsvis hälften av kostnaderna skall ersättas av statsverket under t. ex. två år efter övergången till kilometerskatt för fordonet.

I fråga om dispens från kilometerskatt för äldre fordon hävdas av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, Motorbranschens riksförbund, Skogsindustriernas samarbetsutskott och Svenska petroleum institutet att sådan dispens bör medges för fordonens återstående livslängd. Svenska petroleum institutet och Svenska busstrafikförbundet anför dock att dispensregler inte behövs om fordonägarnas kostnader för räknarna ersätts av statsmedel. Svenska åkeriförbundet efterlyser ett mer elastiskt och individuellt dispensystem.

Utredningens förslag om särskilda undantag från skatteplikt har accepterats eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Departementschefen

1963 års trafikpolitiska beslut innebar bl. a. att statsmakterna accepterade den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen i fråga om de ekonomiska krav som borde ställas på olika trafikgrenar. Varje trafikgren skall i princip svara för de kostnader den orsakar samhället. Inom varje trafikgren skall dessutom varje fordon svara för de kostnader som orsakas av fordonet. Ett strikt genomförande av kostnadsansvarighetsprincipen förutsätter att man vet vilka kostnader som orsakas och skall bäras av vägtrafiken och hur dessa skall fördelas mellan fordonen. Vägkostnadsutredningen har till uppgift bl. a. att utreda dessa frågor. Till dess denna utredning lagt fram resultatet av sitt arbete saknas tillräckligt underlag för en mera exakt bedömning av kostnaderna för vägtrafiken.

Trots avsaknaden av närmare uppgifter om vägkostnadernas storlek och fördelning har kostnadsansvarighetsprincipen dock ansetts böra vara vägledande för vägtrafikbeskattningen. En utgångspunkt har varit att fördelning skall ske av de nuvarande specialdestinerade automobilskattmedlen på fordon av olika slag i enlighet med den nämnda principen. Förslag härom lades fram av bilskatteutredningen i dess betänkande (SOU 1969: 45) Fordonsbeskattningen. Förslaget accepterades i allt väsentligt av statsmakterna genom 1970 års riksdagsbeslut.

Detta beslut innebar i grova drag, att automobilskatten höjs för de

tyngsta lastbilarna och för släpvagnarna men sänks för övriga lastbilar och bussarna. Fordon av andra kategorier berörs ej av reformen. Genomförandet av reformen skulle enligt beslutet ske successivt under tiden den 1 januari 1971—den 1 januari 1979. Den första etappen, som innefattade 10 % av de totala förändringarna, genomfördes med verkan fr. o. m. den 1 januari 1971. Nästa etapp om 15 % av de totala ändringarna avsågs bli genomförd den 1 januari 1973. Vid fördelningen mellan de berörda fordonen togs hänsyn bl. a. till fordonens kategori, totalvikt och axelarrangemang.

Ett ytterligare steg mot en till kostnadsansvarighetsprincipen anpassad beskattning togs genom principbeslutet av 1971 års riksdag om övergång till beskattning efter tillryggalagd körsträcka (prop. 1971: 153, SkU 1971: 67, rskr 1971: 67). Till grund för detta beslut låg bilskatteutredningens förslag i principbetänkandet (SOU 1970: 36) Kilometerbeskattning. Principbeslutet innebar, att kilometerskatt skulle införas med verkan fr. o. m. den 1 januari 1974 för brännoljedrivna motorfordon och senare för tyngre släpvagnar som dras av sådana fordon. Förslaget accepterades i allt väsentligt av statsmakterna.

Fullföljande av 1970 års riksdagsbeslut

Vid genomförandet av den första etappen förutsattes, att nya omständigheter kunde komma att påverka fullföljandet av reformprogrammet. Närmast avsågs därvid vägkostnadsutredningens arbete.

Detta är dock som jag nämnde tidigare ännu inte avslutat. Inte heller i övrigt har tillkommit omständigheter av sådan art att mera väsentliga ändringar i reformprogrammet behöver övervägas. Jag anser därför att den andra etappen av reformen bör genomföras planenligt.

Andra etappen innebär, att verkningarna av första etappen förstärks, vilket betyder ökad skatt för de tyngsta lastbilarna och för släpvagnarna men i princip sänkt skatt för övriga fordon som berörs av reformen. När andra etappen genomförts kommer 25 % av den totala reformen att vara genomförd.

I samband med utformningen av den andra etappens skatteskalor har frågan om utfallet av den första etappen aktualiserats. En utredning som gjorts härom visar att det för vissa fordonskategorier uppkommit effekter som ej varit avsedda. Framförallt gäller detta i fråga om bensindrivna bussar och lastbilar samt brännoljedrivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn och med tre eller flera axlar. Även i fråga om andra berörda fordon har differenser uppstått men dessa är av mindre omfattning. De uppkomna effekterna kan i första hand härledas till att sambandet mellan tjänstevikt och totalvikt förändrats mellan den tidpunkt till vilken bilskatteutredningens material hänförs sig och tidpunkten för omläggningen. Vidare har inverkat att struk-

turen hos fordonsbeståndet förändrats så att fordon som skulle få skattehöjningar genom reformen ökat mer i antal än fordon som skulle få skattesänkningar. För släpvagnarna som redan före 1970 års reform beskattades med utgångspunkt i totalvikten, har uppkomna differenser sin förklaring enbart i de strukturförändringar som skett av fordonsbeståndet.

Den undersökning som nu gjorts grundar sig på exakta uppgifter om det faktiska fordonsbeståndet den 1 januari 1971. Det material som nu föreligger bör därför läggas till grund för det fortsatta reformarbetet. Jag förordar således, att 1973 års skatteskalor utformas så att de uppkomna, ej avsedda effekterna helt elimineras med verkan fr. o. m. den 1 januari 1973. I samband därmed bör viktclassernas antal minskas något genom att klasser med ungefär lika hög tilläggsskatt sammanförs. Dessutom bör viss redaktionell ändring göras i tabellerna för att dessa skall få enhetlig utformning. Nu angivna förhållanden har beaktats i författningsförslaget.

Genomförandet av andra etappen aktualiserar också frågan om ändring av kungörelsen (1969: 553) om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar, m. m. Jag avser att föreslå sådana ändringar av kungörelsen som föranleds av ändringen av skatteskalorna.

I detta sammanhang vill jag ta upp även en annan fråga. F. n. gäller enligt 5 § andra stycket automobilskatteförordningen, att riksrevisionsverket skall fastställa tabeller till ledning för uträkandet av skatten. I betänkandet Vägtrafikbeskattningen har bilskatteutredningen föreslagit, att riksskatteverket skall vara central beskattningsmyndighet i fråga om fordonsskatt och kilometerskatt. I kungörelsen (1971: 321) om återbetalning av automobilskatt för fordon som använts utom riket stadgas att riksskatteverket skall meddela närmare föreskrifter för tillämpningen av kungörelsen. Jag anser det väl befogat att låta riksskatteverket ta över uppgifterna i fråga om skattetabellerna. Ändring av denna innebörd ingår i författningsförslaget.

Kilometerskatten

Innan principbeslut om övergång till kilometerskatt fattades måste det stå klart att beskattningen kunde grundas på en tillförlitlig räknarapparat. Arbetet med utveckling av sådan apparatur hade initierats av bilskatteutredningen och fullföljs av KSN sedan denna nämnd inrättats. Uppdraget att ta fram, anskaffa och leverera apparaturen har lämnats åt SU. F. n. finns en räknare, som godkänts av KSN. Denna räknare tillverkas av Haldex AB. Jag har erfarit att även en räknare av annan tillverkning provats men ännu ej godkänts.

Mellan KSN och SU har träffats två avtal. I det första avtalet överenskoms bl. a. att SU t. o. m. år 1974 skall tillhandahålla räknare för den

svenska marknaden till visst indexreglerat pris och att staten, om 100 000 räknare på grund av förhållanden utanför SU:s kontroll ej försäljs under avtalstiden, skall lösa in resterande antal upp till 100 000 räknare. I det andra avtalet har överenskommit om distribution av 100 000 räknarsatser (räknare och fördelningsväxel). Därutöver har staten optionsrätt till leverans av ytterligare 60 000 räknarsatser. Distribution av räknarsatserna till ägare av registrerade brännoljedrivna motorfordon skall påbörjas i slutet av innevarande år och vara avslutad den 15 september 1973. Staten garanterar SU likvid för leverans enligt avtalet. Båda avtalen har godkänts av Kungl. Maj:t.

Syftet bakom de nämnda avtalen är dels att säkerställa att tillräckligt antal tillförlitliga räknare finns tillgängliga när reformen träder i kraft enligt principbeslutet, dels att möjliggöra för fordonsägare och fabrikanter eller generalagenter att förse fordonen med räknarapparatur före den för flertalet fordon föreskrivna årliga kontrollbesiktningen år 1973. Vid besiktningen skall apparatur i princip vara monterad så att den kan kontrolleras, plomberas och stämpas av vid besiktningstillfället.

För övergången till kilometerbeskattning från ingången av år 1974 krävs bl. a. att fordonsägarna förklaras vara skyldiga att utrusta sina brännoljedrivna fordon med godkända kilometerräknare. Kungl. Maj:t bör bemyndigas att meddela de föreskrifter som behövs härför. Rikt-punkten bör därvid vara, att samtliga fordon som avses bli kilometer-skattepliktiga från ingången av år 1974 skall förse med stämpande kilometerräknare av godkänd typ och att apparaturen skall kontrolleras i samband med kontrollbesiktning av fordonen under år 1973. Fordon som saknar godkänd räknarapparatur bör ej godkännas vid besiktningen. Skall kontrollbesiktning inte ske under år 1973 bör i stället särskild kontroll av apparaturen göras.

Vid utformningen av nu avsedda föreskrifter aktualiseras frågan om fordon som den 1 januari 1974 är åtta år eller äldre skall förse med räknarapparatur. Bilskatteutredningen har föreslagit, att dessa fordon skall omfattas av kilometerbeskattningen först fr. o. m. år 1975, om de då fortfarande är i bruk, och att de därför inte skulle behöva förse med räknarapparatur under år 1973. De remissinstanser som behandlat denna fråga har i princip accepterat att äldre fordon undantas från kilometerbeskattning men att detta skall gälla för fordonens återstående livslängd.

Det är enligt min uppfattning väsentligt att kilometerbeskattningen införs med minsta möjliga undantag. Därmed kan man tillgodose kravet på en lika beskattning av fordon med hänsyn till deras brukande. Skulle under en övergångstid både nuvarande skattesystem och kilometerbeskattning tillämpas parallellt för vissa fordon öppnas möjligheter att välja den skatteform som framstår som fördelaktigast i det enskilda fallet på ett sätt som kan påverka konkurrensförhållandena.

Jag förordar därför att även de äldre fordonen skall omfattas av kilometerbeskattningen från ingången av år 1974. Härav följer att även dessa fordon skall förses med räknarapparatur i den ordning som gäller i allmänhet. Fordon som uppenbarligen inte kommer att brukas efter kilometerskattens införande bör dock genom ett särskilt dispensförfarande kunna befrias från kravet på räknarapparatur.

Man kan emellertid inte bortse från att vissa äldre fordon som försetts med räknarapparatur kommer att avregistreras före den 1 januari 1974 eller kort tid därefter. Detta motiverar att fordonsägare i sådana fall kompenseras helt eller delvis för kostnaderna för anskaffning och montering av apparaturen. Jag avser att återkomma till denna fråga i annat sammanhang.

Frågan om kilometerbeskattning av fordon som nu är fritagna från skatteplikt enligt förordningen (1922: 260) om automobilskatt bör behandlas i samband med kilometerskattens materiella utformning i övrigt. Ägare av sådana fordon bör därför t. v. undantas från skyldighet att förse fordonen med räknarapparatur.

Även övriga föreskrifter som kan behövas för övergången till kilometerbeskattning torde få utfärdas av Kungl. Maj:t.

Om det planerade systemet skall fungera smidigt förutsätts som jag nämnt tidigare att kilometerskattepliktiga fordon skall vara försedda med stämplande kilometerräknare vid den årliga kontrollbesiktningen år 1973. Med en sådan regel undviker man t. ex. de extra kostnader som en särskild inställelse för besiktning av räknaren skulle medföra.

För fordon med slutsiffra 1 eller 2 i registreringsnumret är inställelseterminen för kontrollbesiktning november—mars resp. december—april. Med hänsyn till distributionsplanen för räknarna torde fordonsägare i många fall inte kunna få räknaren monterad före besiktningen om denna sker under år 1972. Denna olägenhet kan undanröjas om inställelseterminen ändras till att omfatta tiden januari—april 1973 för ifrågavarande brännoljedrivna fordon. Därvid bör förhöjd avgift för kontrollbesiktning tas ut endast om besiktningen sker under april månad eller senare. Jag har erfarit att chefen för kommunikationsdepartementet avser att föreslå bestämmelser av denna innebörd.

Bilskatteutredningen har i sitt slutbetänkande föreslagit att kostnaden för kilometerräknarapparaturen skall läggas på de enskilda fordonsägarna. Som skäl härför har utredningen pekat på möjligheten att använda räknarna för insamlande av transportstatistiskt material, som bör bli till stort gagn för åkeri- och taxinäringen. Vidare kan stämplade kort komma till användning i bokföringsarbetet. Genom att skattebortfallet kan beräknas minska, kan skattesatserna sättas lägre än eljest. Till sist framhålls också att fordonsägarnas intresse av att räknare vårdas väl är större om de själva får bekosta apparaturen. Mot detta ställer

utredningen det faktum att räknarna är ett hjälpmedel vid beskattningen och att kostnaderna för räknarapparaturen kan bli högre för äldre än för nya fordon. Reservanter i utredningen anser att staten skall stå för kostnaderna för räknarapparaturen.

De synpunkter utredningen framfört i frågan går igen i remissyttrandena. Näringslivets organisationer har genomgående ställt sig negativa till tanken på att låta fordonsägarna stå för kostnaderna för räknarna och anser i likhet med reservanterna i utredningen att kostnaderna skall täckas av allmänna medel. Vissa andra remissinstanser har accepterat utredningens förslag.

I det första avtalet mellan KSN och SU har priset per räknare angivits till 135 kr. fritt tillverkare eller importör inom landet. I priset ingår ej mervärdesskatt. Priset är i viss utsträckning indexreglerat. I det senare avtalet har priset för räknare jämte fördelningsväxel angetts till 196 kr. exkl. mervärdesskatt. Till detta pris kommer dels den indexreglerade höjningen av priset på själva räknaren, dels mervärdesskatt. Såvitt nu kan bedömas kommer det totala priset för apparaturen att utgöra ca 250 kr.

Utredningen har enligt min mening anfört bärande skäl för att ägarna till fordon som avses bli kilometerskattebelagda skall svara för kostnaderna för räknarapparaturen och dess inmontering. För framtiden blir situationen den att nya brännoljedrivna fordon, avsedda för den svenska marknaden kommer att förses med godkända kilometerräknare redan vid tillverkningen. Räknaren blir en naturlig utrustningsdetalj som ingår i priset för fordonet. Jag finner det uteslutet, att i detta läge kostnaden för räknaren skall exkluderas från priset på fordonet och bestridas av staten i särskild ordning. Mot denna bakgrund finner jag det också naturligt att räknarapparaturen för de brännoljedrivna fordon som redan är i bruk skall bestridas av fordonsägarna. Jag ansluter mig således till utredningsmajoritetens uppfattning i denna fråga. Härför erforderliga föreskrifter bör gå ut på skyldighet för fordonsägaren att erlægga betalning för räknarapparat, som distribuerats till honom av SU enligt avtal med staten.

Räknarapparaturen kommer enligt det system som avtalats mellan KSN och SU att distribueras till fordonsägarna utan krav på omedelbar betalning. Enligt min uppfattning bör krav på ersättning riktas till fordonsägarna först sedan apparaturen distribuerats och så nära ikraftträdandet av reformen som möjligt. Den ordinarie uppbörden av fordonsskatt för år 1974 kommer att ske omkring årsskiftet 1973—1974. Jag förordar att uppbörd av ersättningen för kilometerräknarapparat sker i samband därmed. Därvid bör reglerna om uppbörd av fordonsskatt i princip äga tillämpning. Ersättningens storlek bör beräknas med utgångspunkt i det pris som enligt avtalet mellan KSN och SU skall gälla för apparaturen med tillägg för räntekostnader. I den mån priset enligt

avtalet förändras under leveranstiden bör hela kostnaden för samtliga levererade apparaturer fördelas på fordonsägarna med lika belopp. Kungl. Maj:t torde kunna bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för fordonsägare att bestrida kostnaderna för apparaturen enligt dessa riktlinjer.

Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen

dels att antaga inom finansdepartementet upprättat förslag till förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobils katt,

dels att godkänna vad jag förordat om kilometerskattens omfattning, om skyldighet att utrusta brännoljedrivna fordon med godkänd kilometerräknarapparat samt om bestridande av kostnaderna för kilometerräknarapparat.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

Bilaga

Fordonskategori	Faktiska skatte- intäkter med 1970 års skatte- skalor ¹	Faktisk ändring av skatte- intäkterna med 1971 års skatteskalor ¹		Kolumn 3+4	Faktiska skatteintäkter med 1971 års skatteskalor (kolumn 2+5)
		beroende på inaktuellt samband mellan tjäns- teväkt och totalväkt	beroende på strukturför- ändringar		
1	2	3	4	5	6
Bensindrivna bussar (exkl. brandbilar)	0,4	+0,1	0,0	+0,1	0,5
Brännoljedrivna bussar	38,3	-0,4	-0,7	-1,1	37,2
Bensindrivna lastbilar (exkl. brandbilar)	19,4	+0,6	-1,2	-0,6	18,8
Brännoljedrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn, 2 axlar	12,3	+0,1	+1,0	+1,1	13,4
Brännoljedrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn, 3 eller flera axlar	9,6	0,0	+0,6	+0,6	10,2
Brännoljedrivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn, 2 axlar	195,1	-1,1	-4,1	-5,2	189,9
Brännoljedrivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn, 3 eller flera axlar	161,0	+15,8	+1,4	+17,2	178,2
Påhängsvagnar, 1 axel	5,4	-	+0,5	+0,5	5,9
Påhängsvagnar, 2 eller flera axlar	23,9	-	+1,7	+1,7	25,6
Övriga släpvagnar, 1 axel	8,2	-	+0,9	+0,9	9,1
Övriga släpvagnar, 2 axlar	25,3	-	+3,8	+3,8	29,1
Övriga släpvagnar, 3 eller flera axlar	31,2	-	+2,3	+2,3	33,5
Samtliga kategorier	530,1	+15,1	+6,2	+21,3	551,4

¹ Fordonsbestånd 1. 1. 1971