

**Nr 94****Kungl. Maj:ts proposition om ändringar i vägtrafikbeskattningen m. m. ;  
given Stockholms slott den 30 mars 1973.**

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

**GUSTAF ADOLF**

G. E. STRÄNG

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen framläggs förslag om övergång till kilometerbeskattning av brännoljedrivna motorfordon i enlighet med det principbeslut om införande av denna skatteform som fattades av 1971 års riksdag (prop. 1971: 153, SkU 1971: 67, rskr 1971: 339). Härjämte föreslås vissa andra ändringar i vägtrafikbeskattningen. Förslagen bygger på bilskatteutredningens slutbetänkande (SOU 1972: 42) Vägtrafikbeskattningen.

Kilometerskatteförslaget innebär, att nuvarande beskattning av motorbrännolja i form av brännoljeskatt och särskild skatt på motorbränslen den 1 januari 1974 ersätts med en kilometerbeskattning av brännoljedrivna personbilar, bussar och lastbilar. Som en följd av denna omläggning föreslås att den särskilda skatten på motorbränslen samtidigt slopas även i fråga om bensin och gasol och ersätts med en i motsvarande mån höjd energiskatt på dessa drivmedel.

Nuvarande automobilskatt och traktorskatt föreslås i fortsättningen utgå under benämningen fordonsskatt med vissa av kilometerbeskattningen betingade justeringar för brännoljedrivna fordon som ej är kilometerskattepliktiga och för släpvagnar som dras av brännoljedrivna fordon. Vidare föreslås vissa justeringar i fordonsbeskattningen av lättare lastbilar på grundval av en undersökning av utfallet av övergången år 1971 från en beskattning efter tjänstevikt till en beskattning efter totalvikt av dessa fordon. Även dessa ändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 1974.

## 1 Förslag till

### Vägtrafikskatteförordning

Härigenom förordnas som följer.

#### Allmänna bestämmelser

**1 §** Vägtrafikskatt utgår till staten enligt denna förordning i form av fordonsskatt och kilometerskatt.

Beteckningar som användes i denna förordning har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972: 595) och bilregisterkungörelsen (1972: 599), om ej annat sägs.

**2 §** Fordonsskatt utgår för motorfordon, traktor, motorredskap eller släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och ej är avställt (skattepliktigt fordon).

Utöver fordonsskatt utgår kilometerskatt för skattepliktigt bil, som är inrättad för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol (kilometerskattepliktigt fordon).

Om undantag från skatteplikt föreskrives i 6 §.

**3 §** Beskattningsmyndighet är länsstyrelsen i det län, där fordonets ägare har sin adress enligt bilregistret eller, om fordonet ej är registrerat, i det län där fordonets ägare har sitt hemvist. Saknar ägaren hemvist inom landet, är länsstyrelsen i Stockholms län beskattningsmyndighet.

I varje län skall finnas allmänt ombud som för det allmännas talan i mål och ärenden enligt denna förordning.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer förordnar allmänt ombud och ställföreträdare för denne.

**4 §** Riksskatteverket är central förvaltningsmyndighet i fråga om vägtrafikskatt.

**5 §** Med skattevikt avses den vikt efter vilken vägtrafikskatt beräknas. Skattevikten utgör för

personbil, motorcykel, traktor eller motorredskap      tjänstevikten

buss, lastbil eller annan släpvagn än påhängsvagn      totalvikten, dock högst den bruttovikt, med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck

påhängsvagn      den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt, med vilken fordonet får föras på väg, som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck.

**6 §** Från skatteplikt undantages

1. fordon, som äges av medlem av konungahuset,
2. fordon, som är inrättat uteslutande för brandväsendet,

3. motorcykel, som är inrättad som invalidfordon och som är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Konungen får under förutsättning av ömsesidighet förordna om undantag från skatteplikt för fordon, som äges av den som är anställd vid främmande lands beskickning eller konsulat i Sverige och som ej är svensk medborgare.

**7 §** Skattskyldig för visst fordon är vid varje tillfälle den som är eller bör vara antecknad som ägare av fordonet i bilregistret.

**8 §** Har ett fordon flera ägare är de solidariskt ansvariga för den skatt som skall utgå för fordonet.

**9 §** Skatt beräknas för varje fordon för en sammanhängande tid av tolv kalendermånader (skatteår). Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kan förordna att skatt för visst fordon eller viss grupp av fordon i stället skall beräknas för var och en av fyra delar av helt skatteår (skatteperioder).

Är fordon skattepliktigt under endast en del av skatteår eller skatteperiod beräknas skatten för den tid fordonet är skattepliktigt, om ej annat följer av 12 § andra stycket.

Skatteår och skatteperiod fastställs av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

**10 §** På betald skatt lämnas särskilt skattekvitto.

Senast erhållna, gällande skattekvitto skall medföras under färd med fordonet och på anmodan av polisman visas upp för denne.

**11 §** Traktorer indelas i skattehänseende i klass I (trafiktraktorer) och klass II.

Traktor hänföres till klass I, om den användes för transport av gods på sådan allmän väg, gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsel. Detta gäller dock ej om transportererna är begränsade till

1. godsbefordran vid passage över vägen, gatan eller platsen,
2. befordran av gods som är lastat på traktorn,
3. befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap, som skall drivas med traktorn, eller drivmedel eller reservdelar för traktorn eller redskapet,
4. befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, såvitt gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt ej överstiger 15 ton.

Om traktor undantagsvis användes för transport av annat slag än som avses under 1—4 medför detta ej att traktorn anses som trafiktraktor.

Annan traktor än trafiktraktor hänföres till klass II.

## Fordonsskatt

**12 §** Fordonsskatt utgår för skatteår enligt bilaga 1 till denna förordning. Skatten utgår för skatteperiod med en fjärdedel och för kalendermånad med en tolfedel av skatten för helt skatteår.

Föreligger skatteplikt för fordon under del av kalendermånad, utgår fordonsskatt för hela månaden.

**13 §** Medför ändring av fordons beskaffenhet att fordonsskatt skall utgå med högre belopp än tidigare, utgår den högre skatten från och med den kalendermånad under vilken registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett. Medför ändringen att fordonsskatt skall utgå med lägre belopp än tidigare, utgår den lägre skatten från och med kalendermånaden närmast efter den under vilken registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde.

Medför ändring av fordons användning att fordonsskatt skall utgå med högre belopp än tidigare, utgår den högre skatten från och med den kalendermånad under vilken ändringen skedde. Medför ändringen att fordonsskatt skall utgå med lägre belopp än tidigare, utgår den lägre skatten från och med kalendermånaden närmast efter den under vilken ändringen skedde.

**14 §** Skattskyldig i fråga om fordonsskatt är, om ej annat följer av andra eller tredje stycket, den som ägde fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas.

I fråga om fordonsskatt som påföres enligt 22 § på grund av att skatteplikt inträder är den skattskyldig som ägde fordonet när skatteplikten inträdde. I fråga om fordonsskatt som påföres enligt 22 § på grund av ändring som avses i 13 § är den skattskyldig som ägde fordonet när registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skolat ske eller, i fråga om ändrad användning av fordon, när användningen ändrades.

I fråga om fordonsskatt som fastställs genom beslut enligt 23 eller 24 § är den skattskyldig som ägde fordonet under den tid skatten avser.

**15 §** Upphör skatteplikt för fordon under tid för vilken skatt erlagts, återbetalas överskjutande skatt till den som var upptagen i bilregistret som ägare av fordonet, när skatteplikten upphörde.

Sänkes skatten i fall som avses i 13 §, återbetalas den överskjutande skatten till den som var upptagen i bilregistret som ägare av fordonet, när registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller, om sänkningen beror av ändrad användning, när användningen ändrades.

**16 §** Skattepliktigt fordon får ej brukas, om till betalning förfallen fordonsskatt ej erlagts för det innevarande och det närmast föregående skatteåret. Detta gäller ej i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 §. Det gäller ej heller i fråga om skatt som åvilar den som innhaft fordon på grund av avbetalningsköp, om fordonet återtages.

### **Kilometerskatt**

**17 §** Kilometerskattepliktigt fordon skall vara försett med särskild, godkänd räknare för registrering av fordonets körsträcka och tillhörande anordningar för dess funktion (kilometerräknarapparat). Apparaturen skall vara plomberad.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer meddelar fö-

reskrifter om godkännande, montering, plombering, reparation, kontroll och liknande åtgärd som har avscende på kilometerräknarapparat.

**18 §** Kilometerskatt utgår för den körsträcka som fordon tillryggalagt under tid, då det varit kilometerskattepliktigt.

Skatten beräknas för helt tiotal kilometer efter de skattesatser som anges i bilaga 2 till denna förordning.

Skattskyldig skall för varje skatteperiod lämna uppgift till ledning för fastställande av skatt. Sådan uppgift skall lämnas även i annat fall, i den mån Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer förordnar därom.

**19 §** Medför ändring av fordons beskaffenhet att kilometerskatt skall beräknas efter annan skattesats än tidigare, utgår den högre skatten från och med den dag då registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skolat ske och den lägre skatten från och med den dag då besiktningen skedde.

**20 §** Skattskyldig i fråga om kilometerskatt är, om ej annat följer av andra stycket, den som ägde fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas.

I fråga om kilometerskatt som fastställs genom beslut enligt 23, 24 eller 25 § är den skattskyldig som ägde fordonet under den tid skatten avser.

**21 §** Kilometerskattepliktigt fordon får ej brukas

1. om de föreskrifter i fråga om kilometerräknarapparat, vilka meddelats i denna förordning eller med stöd därav, ej iakttagits,
2. om föreskriven uppgift för beräkning av kilometerskatt ej lämnats,
3. om till betalning förfallen kilometerskatt ej erlagts för det innevarande och det närmast föregående skatteåret.

Vad som sägs i första stycket under 3 gäller ej i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 eller 25 §. Det gäller ej heller i fråga om skatt som åvilar den som innehållit fordon på grund av avbetalningsköp, om fordonet återtages.

### **Beskattningsförfarandet**

**22 §** Vägtrafikskatt påföres, om ej annat följer av 23—25 §§, genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret utan att beslut meddelas av beskattningsmyndigheten. Saknas i bilregistret uppgift som behövs för påförande av skatten, påföres den enligt bestämmelser som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

**23 §** Anser någon att vägtrafikskatt oriktigt påförts honom enligt 22 § får han inom 30 dagar efter den dag då skatten senast skolat betalas påkalla beslut hos beskattningsmyndigheten om fastställelse av skatten. Har någon mottagit krav på skatten först sedan denna skulle ha betalats räknas dock tiden från mottagningsdagen.

Påkallas ej beslut får beskattningsmyndigheten ändå besluta om fastställelse av skatt, om särskilda skäl föreligger. Sådant beslut får ej meddelas senare än två år från utgången av det skatteår skatten avser.

Kan skatten ej beräknas med ledning av uppgifter i bilregistret eller på grundval av verkställd utredning, fastställs skatten efter skälig grund.

**24 §** Beskattningsmyndigheten skall genom beslut om efterbeskattning fastställa tillkommande vägtrafikskatt om skatt undandragits genom att

1. fordon brukats i strid mot vad som är föreskrivet om registrering och avställning av fordon,
2. föreskriven anmälan till registreringsmyndigheten ej gjorts,
3. i anmälan eller ansökan till registreringsmyndigheten lämnats oriktig uppgift,
4. fordonet ej undergått föreskriven registreringsbesiktning efter ändring som avses i 13 eller 19 §.

Vid efterbeskattning enligt första stycket äger 23 § tredje stycket motsvarande tillämpning.

Beslut om efterbeskattning meddelas även om skatt fastställts enligt 23 § eller tid som sägs i 23 § andra stycket löpt ut men får ej meddelas senare än fem år från utgången av det skatteår skatten avser. Om sådant beslut gäller i övrigt 21 § första stycket andra punkten samt andra och tredje styckena förordningen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning.

**25 §** Har uppgift om körsträcka för kilometerskattepliktigt fordon ej lämnats i vederbörlig ordning eller har oriktig uppgift lämnats om körsträckan eller har kilometerskattepliktigt fordon brukats i strid mot 21 § första stycket 1 och har skatt undandragits genom förfarandet, äger vad i 24 § sägs om efterbeskattning motsvarande tillämpning.

**26 §** Efterbeskattning skall ej ske, om det skattebelopp som tillkommer är att anse som ringa eller det med hänsyn till omständigheterna framstår som uppenbart oskäligt att efterbeskattning sker.

**27 §** Vid efterbeskattning påför beskattningsmyndigheten den skattskyldige skattetillägg med tjugo procent av det skattebelopp som tillkommer.

Skattetillägg som påförts vid efterbeskattning på grund av underlåtenhet att lämna föreskriven uppgift skall undanröjas av beskattningsmyndigheten om uppgiften lämnats inom en månad från den dag, då den skattskyldige erhållit del av beslutet om skattetillägg.

I fråga om skattetillägg äger 37 c—37 e §§ förordningen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning motsvarande tillämpning. Uppgår skattetillägg eller sammanlagda beloppet av flera samtidigt till fastställelse föreliggande skattetillägg ej till 50 kronor, påføres ej tillägg.

**28 §** Lämnas ej inom föreskriven tid vederbörlig uppgift om körsträcka för kilometerskattepliktigt fordon, påför beskattningsmyndigheten den som ägde fordonet, när fristen utgick, förseningsavgift med 100 kronor.

Har i fall som avses i första stycket ägaren anmanats att lämna uppgift men ej efterkommit anmaningen inom föreskriven tid eller har uppgift ej lämnats inom föreskriven tid vid något av de tre närmast föregående uppbördstillfällena, bestämmas förseningsavgiften till 200 kronor.

I fråga om förseningsavgift äger 37 c och 37 d §§ förordningen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning motsvarande tillämpning.

**29 §** Skatt och skattetillägg anges i helt kronotal, så att öretal bortfaller.

**30 §** I den mån ej annat följer av denna förordning äger 9, 12—15, 22 och 49 §§ förordningen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning motsvarande tillämpning i fråga om förfarandet enligt denna förordning. Vad bestämmelserna innehåller om deklaration gäller i stället uppgift, som skall lämnas enligt särskilda föreskrifter och ligga till grund för påföring eller fastställelse av skatt.

**31 §** Mot beslut som avses i 23—28 §§ eller 40 § eller som avser rättelse eller utdömande av vite får skattskyldig och allmänt ombud föra talan genom besvär hos kammarrätt.

Bestämmelserna i 40 och 45 §§ förordningen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning gäller i tillämpliga delar besvär i fråga som avses i första stycket.

Allmänt ombud får föra talan till skattskyldigs förmån.

**32 §** Påkallas beslut enligt 23 § första stycket eller anföres besvär mot beslut i fråga som avses i 23—28 §§ eller om rättelse, befriar detta ej den skattskyldige från att i behörig ordning betala skatt, som påförts honom eller fastställts genom beslutet, eller skattetillägg eller förseningsavgift enligt beslutet. Detta gäller ej om annat förordnas av beskattningsmyndigheten eller domstol som prövar besvären.

## **Straffbestämmelser**

**33 §** Den som uppsåtligen vidtager åtgärd med kilometerräknarapparat på fordon så att körsträcka som skall ligga till grund för beräkning av kilometerskatt för fordonet ej registreras eller registreras för lågt dömes, om förfarandet ej utgör ett led i gärning som är belagd med straff enligt skattebrottslagen (1971: 69), till böter eller fängelse i högst sex månader.

**34 §** Brukas fordon i strid mot 16 eller 21 § dömes ägaren till böter. Visar ägaren att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades är han fri från ansvar.

**35 §** Brukas fordon utan lov eller av någon som enligt 7 § lagen (1916: 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är förpliktad att ersätta skada dömes i ägarens ställe sådan brukare enligt 34 §.

**36 §** Bestämmelsen i 34 § första stycket gäller även föraren, om han kände till hindret för fordonets brukande.

**37 §** Den som bryter mot 10 § andra stycket dömes till böter högst femhundra kronor. Styrker den som påträffats med att under färd ej ha medfört skattekvitto senast under tredje vardagen därefter hos vederbörande polismyndighet, att han vid tiden för förseelsen innehåft gällande skattekvitto och har förseelsen berott endast på tillfälligt förbiseende, dömes ej till straff.

**38 §** Ansvarsbestämmelserna för ägare eller brukare av fordon skall i fråga om fordon, som tillhör eller brukas av staten eller kommun, äga tillämpning på förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger på grund av överordnads åtgärd eller vållande förseelse ändå rum, är den överordnade förfallen till ansvar, som här avses.

I fråga om fordon, som tillhör eller brukas av dödsbo, aktiebolag, ekonomisk förening eller annan juridisk person, skall i första stycket avsedda ansvarsbestämmelser äga tillämpning på den eller dem, som äger företråda den juridiska personen. Har länsstyrelse efter framställning av juridisk person godtagit viss fysisk person såsom bärare av ägares ansvar, skall dock bestämmelserna i stället gälla denne.

### Särskilda bestämmelser

**39 §** Föreligger synnerliga skäl, kan Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt eller kilometerskatt eller medge att traktor, som enligt denna förordning skall höra till klass I, hänföres till klass II. Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kan också, om sådana skäl föreligger, besluta att förhöjd fordonsskatt skall utgå i stället för kilometer-skatt. Medges nedsättning av eller befrielse från skatt, får medgivandet avse även skattetillägg och förseningsavgift.

**40 §** Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan av fordonets ägare befrielse från skatteplikt för

1. personbil med tjänstevikt ej över 1 800 kilogram,
2. sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil med tjänstevikt ej över 1 800 kilogram,
3. motorcykel,

om fordonet äges av höggradigt invalidiserad, som innehar körkort för förande av fordonet och som för sin huvudsakliga förvärvs-verksamhet eller för sin utbildning är varaktigt beroende av fordonet såsom fortskaffningsmedel. Kan fordonets ägare till följd av sin invaliditet icke erhålla körkort för förande av fordonet, får beskattnings-myndigheten likväl medgiva befrielse, om ägaren på grund av sin invaliditet är beroende av fordonet för transport till och från arbetsplatsen eller utbildningsstället.

**41 §** För fordon som använts utom riket återbetalas fordonsskatt och avräknas kilometerskatt enligt bestämmelser som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

**42 §** Konungen meddelar bestämmelser om beskattning av fordon, som brukas enligt saluvagnslicens eller interimslicens, och om beskattning av fordon, som för tillfälligt brukande förts in från utlandet eller av utomlands bosatt person för sådant ändamål förvärvats här.

43 § Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer meddelar föreskrifter om betalning och indrivning av skatt enligt denna förordning samt de föreskrifter som behövs i övrigt för tillämpningen av förordningen.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1974, då förordningen (1922: 260) om automobils katt, förordningen (1961: 653) om brännolja skatt och traktors katter förordningen (1969: 297) skall upphöra att gälla.

I samband med ikraftträdandet iakttages följande.

1. De upphävda författningarna gäller fortfarande i fråga om förhållande som hänför sig till tiden före den 1 januari 1974. Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till den upphävda förordningen om automobils katt, skall hänvisningen i stället gälla vad som för sådant fall föreskrives i den nya förordningen.

2. Konungen kan besluta att den första uppbörden av vägtrafikskatt under år 1974 får avse annan tid än skatteår eller skatteperiod.

3. Återbetalning av skatt på brännolja enligt förordningen (1961: 653) om brännolja skatt medges enligt bestämmelser som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

## Bilaga 1 till vägtrafikskatteförordningen (1973: 000)

## Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
<b>A Motorcyklar</b>			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0— 75 76—	45 60	— 0
2 Annan motorcykel	0—	90	0
<b>B Personbilar</b>			
	0— 900 901—	165 207	0 42
<b>C Bussar</b>			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0— 1 600 1 601— 3 000 3 001—	165 203 718	0 38 21
2 Annan buss	0— 1 600 1 601— 3 000 3 001— 7 000 7 001—10 000 10 001—30 000 30 001—	165 203 728 1 977 3 182 12 170	0 38 31 40 45 33
<b>D Lastbilar</b>			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0— 1 600 1 601— 3 000 3 001—	165 204 733	0 39 22
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhängsvagn			
med två hjulaxlar	0— 1 600 1 601— 3 000 3 001— 7 000 7 001—10 000 10 001—15 000 15 001—20 000 20 001—	165 204 732 1 580 2 472 5 030 7 951	0 39 21 29 51 59 30
med tre eller flera hjulaxlar	0— 1 600 1 601— 3 000 3 001— 8 000 8 001—12 000 12 001—18 000 18 001—27 000 27 001—	165 204 738 2 093 3 382 5 853 10 511	0 39 27 32 41 52 30
2.2 utan anordning för påhängsvagn			
med två hjulaxlar	0— 1 600 1 601— 3 000 3 001— 6 000 6 001—10 000 10 001—14 000 14 001—17 000 17 001—20 000 20 001—	165 204 736 1 498 2 988 4 903 7 355 9 540	0 39 25 37 47 82 74 39

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundrat- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
med tre eller flera hjulaxlar	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	204	39
	3 001— 6 000	736	25
	6 001—11 000	1 498	37
	11 001—15 000	3 357	46
	15 001—18 000	5 226	75
	18 001—27 000	7 460	59
	27 001—	12 744	33
<b>E Traktorer och motorredskap</b>			
1 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap	0— 1 300	300	0
	1 301— 3 000	345	45
	3 001— 7 000	1 140	75
	7 001—	4 200	135
2 Traktor klass II	0— 2 500	120	0
	2 501—	180	0
<b>F Släpvagnar</b>			
1 Släpvagnar med skatte- vikt högst 3 000 kilogram påhängsvagn	0— 1 000	180	0
	1 001— 3 000	205	25
annan släpvagn	0— 1 000	120	0
	1 001— 3 000	137	17
2 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages uteslutande av bensin- eller gasolldrivet motorfordon <sup>1</sup>			
2.1 påhängsvagnar med en hjulaxel	3 001—	693	13
	3 001—13 000	690	10
	13 001—	1 680	0
2.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001—	469	9
	3 001—13 000	467	7
	13 001—	1 160	0
med två hjulaxlar	3 001—13 000	465	5
	13 001—	960	0
3 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av kilometer- skattepliktigt fordon eller av trafiktraktor eller registrerat motor- redskap			
3.1 påhängsvagnar med en hjulaxel	3 001— 4 500	883	13
	4 501— 6 000	1 295	15
	6 001— 8 000	1 757	17
	8 001—	2 369	29

<sup>1</sup> Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon eller av trafiktraktor eller registrerat motorredskap utgår skatt enligt 3.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
med två eller flera hjulaxlar	3 001— 4 500	880	10
	4 501— 6 000	1 191	11
	6 001— 8 000	1 532	12
	8 001—10 000	1 984	24
	10 001—14 000	3 164	34
	14 001—18 000	5 362	42
	18 001—19 000	7 971	51
	19 001—23 000	8 453	23
	23 001—28 000	11 325	25
	28 001—	14 666	16
3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001— 5 000	592	10
	5 001— 8 000	967	10
	8 001—	1 449	20
med två hjulaxlar	3 001— 5 000	589	7
	5 001— 8 000	914	7
	8 001—11 000	1 320	16
	11 001—14 000	2 340	23
	14 001—17 000	3 575	28
	17 001—20 000	4 976	34
	20 001—	6 558	41
med tre eller flera hjulaxlar	3 001— 5 000	588	6
	5 001— 8 000	863	6
	8 001—11 000	1 265	11
	11 001—14 000	2 148	16
	14 001—17 000	3 174	22
	17 001—20 000	4 379	27
	20 001—25 000	5 735	33
	25 001—30 000	8 474	42
	30 001—32 000	11 681	44
	32 001—35 000	12 542	25
	35 001—40 000	14 358	16
40 001—	16 238	16	

## Bilaga 2 till vägtrafikskatteförordningen (1973: 000)

### Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0—900	19,3	0
	901—	20,1	0,8
2 Buss och lastbil	0—1 600	37,9	0
	1 601—	38,3	0,4

## 2 Förslag till

### Förordning om särskild vägtrafikskatt

Härigenom förordnas som följer.

1 § Särskild vägtrafikskatt erlägges till staten i form av särskild fordonsskatt och särskild kilometerskatt.

2 § Särskild fordonsskatt utgår för trafiktraktor och motorredskap, som inrättats för brännoljedrift, samt för släpvagn över tre tons skattevikt, som drages av fordon som är kilometerskattepliktigt enligt vägtrafikskatteförordningen (1973: 000) eller enbart av traktor eller motorredskap, om fordonet är fordonsskattepliktigt enligt nämnda förordning.

3 § Särskild kilometerskatt utgår för motorfordon, som är inrättat för brännoljedrift och som är kilometerskattepliktigt enligt vägtrafikskatteförordningen (1973: 000).

4 § Särskild vägtrafikskatt utgår med belopp enligt bilaga till denna förordning.

5 § Bestämmelserna i vägtrafikskatteförordningen (1973: 000) äger motsvarande tillämpning på särskild vägtrafikskatt.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1974.

## Bilaga till förordningen (1973: 000) om särskild vägtrafikskatt

## Särskild fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor för helt skatteår	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
<b>A Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap</b>			
	0— 1 300	40	0
	1 301— 3 000	46	6
	3 001— 7 000	152	10
	7 001—	560	18
<b>B Släpvagnar</b>			
<b>1 Påhängsvagn som drages av kilometerskatte- pliktigt fordon</b>			
	3 001— 4 500	16	1
	4 501— 8 000	32	2
	8 001—10 000	104	4
	10 001—14 000	186	6
	14 001—18 000	428	8
	18 001—23 000	750	10
	23 001—28 000	1 247	7
	28 001—	1 597	7
<b>2 Annan släpvagn</b>			
	3 001— 5 000	15	0
	5 001— 8 000	21	1
	8 001—11 000	53	3
	11 001—14 000	144	4
	14 001—17 000	265	5
	17 001—20 000	417	7
	20 001—25 000	629	9
	25 001—30 000	1 080	10
	30 001—35 000	1 580	10
	35 001—40 000	2 077	7
	40 001—	2 427	7

## Särskild kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
<b>1 Personbil</b>			
	0—900	8,1	0
	901—	8,4	0,3
<b>2 Buss och lastbil</b>			
	0—1 600	15,9	0
	1 601—	16,1	0,2

### 3 Förslag till

#### Förordning om ändring i förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

##### *Nuvarande lydelse*

Energiskatten utgår å bensen, utom i fall som avses i andra stycket, med *nio* öre för liter och å gasol med *sju* öre för liter. I fråga om buss, vars tjänstevikt överstiger tretusen kilogram, skall skatten å gasol dock utgöra allenast *två* öre för liter.

För bensen, som användes för framställning av stadsgas, skall skatten utgöra 1,6 öre för liter. I fråga om energiskatt å sådan bensen skall i övrigt gälla vad i denna förordning stadgas om andra bränslen är bensen och gasol.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1974.

### 4 Förslag till

#### Förordning om upphävande av förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen

Härigenom förordnas, att förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen skall upphöra att gälla vid utgången av år 1973.

I samband med att förordningen upphör att gälla iakttages följande.

1. Den upphävda förordningen gäller fortfarande i fråga om förhållande som hänför sig till tiden före den 1 januari 1974.

2. Återbetalning av skatt på brännolja enligt den upphävda förordningen medges enligt bestämmelser som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

<sup>1</sup> Förordningen omtryckt 1964: 350.

## 5 Förslag till

### Lag om ändring i skattebrottslagen (1971: 69)

Härigenom förordnas, att 1 § skattebrottslagen (1971: 69) skall ha nedan angivna lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §<sup>1</sup>

Denna lag gäller i fråga om skatt eller avgift enligt

1. förordningen (1908: 128) angående bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, förordningen (1927: 321) om skatt vid utskiftning av aktiebolags tillgångar, kommunalskattelagen (1928: 370), förordningen (1933: 395) om ersättningsskatt, förordningen (1941: 416) om arvsskatt och gåvoskatt, förordningen (1946: 324) om skogsvårdsavgift, förordningen (1947: 576) om statlig inkomstskatt, förordningen (1947: 577) om statlig förmögenhetsskatt, förordningen (1958: 295) om sjömansskatt, förordningen (1970: 99) om investeringsavgift för vissa byggnadsarbeten,

2. förordningen (1941: 251) om särskild varuskatt, förordningen (1943: 477) om skatt å vissa pälsvoror, förordningen (1948: 85) om försäljningsskatt, förordningen (1953: 396) om accis å fettemulsion m. m., förordningen (1953: 397) angående avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., förordningen (1956: 545) angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall, förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt, förordningen (1960: 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, förordningen (1960: 258) om utjämningskatt å vissa varor, förordningen (1961: 372) om bensinskatt, förordningen (1961: 394) om tobaksskatt, förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt, stämpelskatteförordningen (1964: 308), förordningen (1964: 352) om gasolskatt, förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1968: 430) om mervärdesskatt, förordningen (1971: 170) om annonsskatt, förordningen (1972:

2. förordningen (1941: 251) om särskild varuskatt, förordningen (1943: 477) om skatt å vissa pälsvoror, förordningen (1948: 85) om försäljningsskatt, förordningen (1953: 396) om accis å fettemulsion m. m., förordningen (1953: 397) angående avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., förordningen (1956: 545) angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall, förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt, förordningen (1960: 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, förordningen (1960: 258) om utjämningskatt å vissa varor, förordningen (1961: 372) om bensinskatt, förordningen (1961: 394) om tobaksskatt, förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt, stämpelskatteförordningen (1964: 308), förordningen (1964: 352) om gasolskatt, förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1968: 430) om mervärdesskatt, förordningen (1971: 170) om annonsskatt, förordningen (1972:

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1973: 38.

*Nuvarande lydelse*

266) om skatt på annonser och reklam, förordningen (1972: 820) om skatt på spel, förordningen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar,

*Föreslagen lydelse*

266) om skatt på annonser och reklam, förordningen (1972: 820) om skatt på spel, förordningen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, *vägtrafikskatteförordningen (1973: 000), förordningen (1973: 000) om särskild vägtrafikskatt,*

3. lagen 1954: 243) om yrkesskadeförsäkring i vad avser obligatorisk försäkring, lagen (1955: 469) angående omreglering av vissa ersättningar enligt lagen den 17 juni 1916 (nr 235) om försäkring för olycksfall i arbete m. m., förordningen (1960: 77) angående byggnadsforskningsavgift, lagen (1961: 300) om redareavgift för sjöfolks pensionering, lagen (1962: 381) om allmän försäkring, lagen (1962: 398) om finansiering av folkpensioneringen, förordningen (1968: 419) om allmän arbetsgivaravgift, lagen (1970: 742) om lönegarantiavgift, lagen (1971: 282) om arbetarskyddsavgift.

Lagen gäller även preliminär skatt, kvarstående skatt och tillkommande skatt som avses i uppbördsförordningen (1953: 272).

Lagen tillämpas ej om skatten eller avgiften fastställs eller uppbäres i den ordning som gäller för tull och ej heller beträffande restavgift, skattetillägg eller liknande avgift.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1974.

**6 Förslag till****Lag om ändring i lagen (1971: 1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.**

Härigenom förordnas, att 1 § lagen (1971: 1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m. skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §<sup>1</sup>

Förmånsrätt enligt 13 § förmånsrättslagen (1970: 979) följer med fordran på

1. skatt och avgift, som anges i 1 § första stycket uppbördsförordningen (1953: 272), samt skatt enligt förordningen (1908: 128) angående beviljningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, förordningen (1958: 295) om sjömansskatt och kupongskatteförordningen (1970: 624),

2. skatt enligt förordningen (1959: 507) om allmän varuskatt och förordningen (1968: 430) om mervärdeskatt,

3. skatt eller avgift enligt förordningen (1908: 129) angående en särskild stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper, förordningen (1928: 376) om särskild skatt å vissa lotterivinster, förordningen (1941: 251) om särskild varuskatt, förordningen (1943: 477) om skatt å vissa pålsvaror, förordningen (1948: 85) om försäljningsskatt, förordningen

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1973: 39.

*Nuvarande lydelse*

(1953: 396) om accis å fettemulsion m. m., förordningen (1953: 397) angående avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., förordningen (1956: 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt, förordningen (1960: 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, förordningen (1960: 258) om utjämningskatt å vissa varor, förordningen (1961: 372) om bensinskatt, förordningen (1961: 394) om tobaksskatt, förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt, stämpelskatteförordningen (1964: 308), förordningen (1964: 352) om gasolskatt, förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1971: 170) om annonsskatt, förordningen (1972: 266) om skatt på annonser och reklam, förordningen (1972: 820) om skatt på spel samt förordningen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar,

4. skatt enligt förordningen (1922: 260) om automobilskatt, kungörelsen (1934: 122) om skatt å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, kungörelsen (1951: 750) om saluvagnsskatt, förordningen (1963: 116) om trafikomläggningsskatt, kungörelsen (1964: 43) om skatt å automobil, som av utomlands bosatt person för tillfälligt brukande i riket här förvärvats samt traktorskatteförordningen (1969: 297),

*Föreslagen lydelse*

4. skatt enligt förordningen (1922: 260) om automobilskatt, kungörelsen (1934: 122) om skatt å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, kungörelsen (1951: 750) om saluvagnsskatt, förordningen (1963: 116) om trafikomläggningsskatt, kungörelsen (1964: 43) om skatt å automobil, som av utomlands bosatt person för tillfälligt brukande i riket här förvärvats, traktorskatteförordningen (1969: 297), vägtrafikskatteförordningen (1973: 000) samt förordningen (1973: 000) om särskild vägtrafikskatt,

5. tull samt avgift enligt kungörelsen (1960: 235) om avgift för växtskyddskontroll vid införsel av växter och förordningen (1968: 361) om avgift vid införsel av vissa bakverk,

6. avgift enligt förordningen (1952: 320) om prisregleringsavgift för fisk m. m., förordningen (1953: 372) angående reglering av införseln av vissa slag av fisk och skaldjur, förordningen (1953: 374) angående reglering av utförseln av vissa slag av fisk och skaldjur m. m. samt förordningen (1967: 340) med vissa bestämmelser om prisreglering på jordbrukets område,

7. avgift, som anges i 1 § första stycket förordningen (1959: 552) angående uppbörd av vissa avgifter enligt lagen om allmän försäkring, m. m. samt avgift enligt lagen (1961: 300) om redareavgift för sjöfolks pensionering och förordningen (1968: 419) om allmän arbetsgivaravgift, allt i den mån avgift som här avses icke omfattas av 1.

Förmånsrätten omfattar ej restavgift och liknande avgift som utgår vid försummelse att redovisa eller betala fordringen och ej heller skatter eller avgiftstillägg och förseningsavgift.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1974.

**Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 30 mars 1973.**

*Närvarande:* statsministern PALME, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, MYRDAL, ODHNOFF, MOBERG, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändringar i vägtrafikbeskattningen m. m.* och anför.

### **Inledning**

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 26 februari 1965 uppdrog jag åt särskilda sakkunniga, som antog namnet *bilskatteutredningen* (Fi 1966: 29), att verkställa en översyn av vägtrafikbeskattningen och därmed sammanhängande frågor. Enligt direktiven för utredningen skulle översynen ha till syfte att med utgångspunkt från hittillsvarande principer för bestämning av skatteuttaget underlätta genomförandet av den av statsmakterna år 1963 antagna s. k. kostnadsansvarighetsprincipen för trafikpolitiken. Nämda princip innebär bl. a., att varje trafikgren skall bära sina kostnader. Vägtrafiken skall därvid bära kostnaderna för vägväsendet och vägtrafikväsendet enligt en fördelning på olika fordonskategorier som svarar mot deras kostnadsansvar och därtill på ett sätt som bl. a. erbjuder konkurrens på lika villkor. I bilskatteutredningens uppdrag har inte ingått att bestämma dessa kostnader. Denna uppgift har anförtrotts åt den av kommunikationsministern likaledes år 1965 tillkallade väggkostnadsutredningen (K 1966: 41). Därför angavs i direktiven för bilskatteutredningen att dess huvuduppgift var att utforma systemet för kostnadernas finansiering och att i anslutning härtill behandla därmed sammanhängande frågor med avseende på debitering, uppbörd och administration. Utredningen skulle därjämte särskilt beakta gällande speciella skattelättnader inom det aktuella området, t. ex. för handikappade och vissa näringsgrenar.

På grundval av förslag av bilskatteutredningen har redan vissa betydelsefulla beslut fattats om avvägningen och utformningen av vägtrafikbeskattningen.

I huvudsaklig överensstämmelse med förslag av utredningen i betänkandet (SOU 1969: 45) Fordonsbeskattningen beslöts vid 1970 års riks-

dag (prop. 1970: 138, BeU 1970: 58, rskr 1970: 377) om en successiv omläggning i fem etapper av den årliga fordonsskatten på lastbilar, bussar och släpvagnar i syfte att uppnå en bättre anpassning av denna skatt till kostnadsansvarighetsprincipen. Omläggningen innebar i princip höjd skatt för de tyngsta lastbilarna och för släpvagnarna samt sänkt skatt för bussarna och de medeltunga och lättare lastbilarna, allt inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag. Den första etappen i omläggningen genomfördes från den 1 januari 1971 (SFS 1970: 630). Genom beslut av 1972 års riksdag har även en andra etapp genomförts från den 1 januari 1973 (prop. 1972: 115, SkU 1972: 59, rskr 1972: 273, SFS 1972: 590). Härigenom har omläggningen planenligt genomförts till 25 %. Riktpunkten är att den skall vara helt genomförd år 1979.

I sitt nyssnämnda betänkande anmälde bilskatteutredningen, att den tagit upp frågan om en beskattning av fordon efter körd vägsträcka, s. k. kilometerskatt, och att den skulle återkomma i denna fråga. I enlighet härmed framlade utredningen i betänkandet (SOU 1970: 36) Kilometerbeskattning ett principiellt förslag om övergång till kilometerbeskattning av bilar, traktorer och bussar som drivs med motorbrännolja eller gasol och av släpvagnar med totalvikt över tre ton till sådana motorfordon. Enligt förslaget skulle beskattningen grundas på särskilda i fordonen inmonterade stämplande kilometerräknare. Utredningen hade tagit initiativ till ett utvecklingsarbete för konstruktion av sådana räknare. Utredningen tänkte sig att kilometerskatten skulle tillämpas från den 1 januari 1974 på sätt och i en omfattning, som utredningen ämnade föreslå i ett slutbetänkande efter statsmakternas ställningstagande i principfrågan.

På grundval av nu nämnda betänkande och remissbehandlingen därav fattades vid 1971 års riksdag (prop. 1971: 153, SkU 1971: 67, rskr 1971: 339) principbeslut om att kilometerskatt från den 1 januari 1974 skall införas för brännoljedrivna motorfordon och från senare bestämd tidpunkt för släpvagnar till sådana motorfordon. Enligt beslutet skall kilometerskatten under år 1974 ersätta beskattningen av brännolja enligt förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt och förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen.

Genom principbeslutet av 1971 års riksdag kunde olika förberedelser vidtagas för kilometerskattens införande, bl. a. beträffande framställning, tillhandahållande och inmontering av den räknarapparat som krävs för kilometerskattens praktiska tillämpning. En särskild nämnd, kilometerskattenämnden (KSN), hade redan dessförinnan inrättats med uppgift att i nämnda och andra hänseenden förbereda övergången till kilometerskatt. I enlighet härmed har KSN godkänt kilometerräknare som uppfyller av nämnden uppställda krav med avseende på funktion, tillförlitlighet m. m., utfärdat anvisningar om inmonteringen i fordon av sådana räknare, godkänt verkstäder för inmonteringen m. m. Vidare har nämnden som företrädare för staten slutit avtal med Svenska Utveck-

lingsaktiebolaget om inköp och distribution av kilometerräknare med erforderlig kompletterande utrustning till sådana redan i bruk befintliga motorfordon, för vilka kilometerskatt skall erläggas från den 1 januari 1974. De ingångna avtalen är godkända av Kungl. Maj:t. Bland återstående uppgifter för KSN kan särskilt nämnas framtagandet av en räknarapparat som är lämpad för en kilometerbeskattning av släpvagnar.

I juni 1972 avlämnade bilskatteutredningen sitt slutbetänkande (SOU 1972: 42) Vägtrafikbeskattningen. I betänkandet framläggs utredningens slutliga förslag om utformningen av vägtrafikens beskattning. Förslagen går bl. a. ut på att bestämmelser om fordonsskatt och kilometerskatt tas in i en särskild vägtrafikskatteförordning, som skall ersätta förordningen (1922: 260) om automobilskatt, förordningen om brännoljeskatt och traktorskatteförordningen (1969: 297). Nu utgående skatt på motorbrännolja enligt förordningen om särskild skatt på motorbränslen föreslås ersatt med en särskild kompletterande kilometerskatt.

Utredningens slutbetänkande har varit föremål för sedvanlig remissbehandling. De remissinstanser och andra som inkommit med yttranden över betänkandet finns angivna i prop. 1972: 115. I denna behandlades nämligen inte endast frågan om genomförandet av andra etappen i den av 1970 års riksdag beslutade omläggningen av den årliga fordonsskatten utan också frågan om kostnadsansvaret för räknarapparaturen för kilometerskatten. I denna fråga biföll riksdagen i propositionen framlagt förslag, att kostnaderna för kilometerräknarna skall bestridas av fordonägarna och att betalningen för räknare, som distribueras för det redan befintliga beståndet av brännoljedrivna motorfordon, skall erläggas samtidigt med betalningen av automobilskatten för år 1974 vid den ordinarie uppboriden av denna skatt.

### **Gällande vägtrafikbeskattning m. m.**

Nu gällande vägtrafikbeskattning är utformad som en kombination av skatt på innehav på motorfordon och släpvagnar till sådana fordon samt skatt på motorbränslen (bensin, brännolja och gasol). Vid sidan av den egentliga vägtrafikbeskattningen, som budgetmässigt redovisas under titeln automobilskattemedel, sker viss ytterligare drivmedelsbeskattning, bl. a. i form av energiskatt, och vidare utgår särskild omsättningsskatt på nya personbilar, den s. k. bilaccisen. Mervärdeskatt utgår dessutom på motorfordon och släpvagnar, med undantag dock för begagnade personbilar.

En närmare redogörelse för gällande vägtrafikbeskattning har lämnats både i prop. 1970: 138 och prop. 1971: 153. Även prop. 1972: 115 innehåller uppgifter härom. Jag torde kunna hänvisa till de redogörelser om gällande system för vägtrafikbeskattningen som lämnats i dessa sam-

manhang liksom till den översikt härom som ingår i bilskatteutredningens slutbetänkande (s. 59—67). I anslutning härtill lämnar utredningen också en närmare redogörelse för bakgrunden till dess utredningsuppdrag, direktiven för detta arbete och övrigt aktuellt utredningsarbete med anknytning till vägtrafikbeskattningen (s. 67—84). Nämnas kan i detta sammanhang att vägkostnadsutredningens arbete pågår och att det sålunda ännu inte föreligger någon slutlig bestämning av vad som omfattas av det s. k. vägkostnadsansvaret.

Jag vill i detta sammanhang också crinra om den omläggning av bilregistreringen som statsmakterna beslöt år 1969 och om den nya vägtrafiklagstiftningen (SFS 1972: 592—605) som i princip träder i kraft den 1 maj 1973 och som då ersätter bl. a. vägtrafikförordningen (1951: 648). I den nya lagstiftningen ingår fordonskungörelsen (1972: 595), bilregisterkungörelsen (1972: 599) m. fl. författningar.

Omläggningen av bilregistreringen, som skall vara fullt genomförd den 1 maj 1974, har också föranlett ett ändrat system för uppbörd av den årliga fordonsskatten. Enligt principbeslut härom (prop. 1971: 152, SkU 1971: 66, rskr 1971: 312) skall uppbörden av sådan skatt i fortsättningen avse en löpande tolv månadersperiod i stället för som nu kalenderår. Tidpunkten för skatteuppbörden för det enskilda fordonet bestäms av fordonets registreringsnummer, så att den i princip kommer att ske i månaden närmast efter sista månaden i kontrollbesiktningsterminen för fordonet. I systemet ingår också, att kontrollmärke skall lämnas och anbringas på registreringsskylten som bevis på att fordonet undergått godkänd besiktning. Kontrollmärket skall inte utlämnas med mindre skatten erlagts och vidare skall av märket framgå giltighetstiden och därmed också tiden för vilken skatt erlagts. Det nya uppbördssystemet är avsett att vara fullt genomfört under år 1974.

När jag nu övergår till att behandla vägtrafikbeskattningens framtida utformning har jag funnit det lämpligt att ta upp de olika frågorna i samma ordning som de behandlas i bilskatteutredningens slutbetänkande.

## Vägtrafikbeskattningens allmänna utformning

### Utredningen

#### *Vissa allmänna synpunkter*

Utredningen framhåller, att de förslag som presenteras i slutbetänkandet spänner över hela vägtrafikskatteområdet. Förslagen skall göra det möjligt att foga samman de delreformer som genomförts på grundval av tidigare lämnade betänkanden och ge underlag för en komplettering av 1970 års reform. I enlighet härmed behandlar utredningen inte endast utformningen av en kilometerbeskattning utan också åtskilliga frågor

beträffande den vägtrafikbeskattning som även framdeles skall ske i form av fordonsskatt och skatt på drivmedel.

Även från lagteknisk synpunkt är det enligt utredningen väsentligt att se vägtrafikbeskattningen som en helhet. Regelkomplexet bör vara utformat med klar åtskillnad mellan specialdestinerad och annan skatt på vägtrafiken. Med hänsyn till de specialdestinerade skatternas skiftande karaktär har utredningen dock inte funnit det möjligt att sammanföra dem i en författning. Som redan anförts föreslår utredningen att de grundläggande reglerna för fordonsskatten och kilometerskatten tas in i en ny författning, förslagsvis benämnd vägtrafikskatteförordning (VSF), medan beskattningen av bensin och gasol alltfjämt avses skola regleras i särskilda författningar. Av VSF skall dock framgå den drivmedelsbeskattning som är att hänföra till den specialdestinerade vägtrafikbeskattningen. Utredningen konstaterar, att erforderliga tillämpningsföreskrifter utöver bestämmelserna i VSF, t. ex. beträffande skatteuppbörden, är beroende även av annat reformarbete, främst på bilregisterområdet. Med hänsyn härtill presenterar utredningen inte författningsförslag härom utan anger huvuddragen av det administrativa förfarandet och anvisar även vissa detaljlösningar.

#### *Skattevikt*

Av grundläggande betydelse för fordonsbeskattningen är, konstaterar utredningen, den vikt på fordonet efter vilken skatten beräknas. Enligt gällande regler beräknas den årliga fordonsskatten (automobilskatten) i fråga om bussar, lastbilar och släpvagnar efter totalvikten och i fråga om personbilar och motorcyklar efter tjänstevikten. Även traktorskatten utgår efter tjänstevikt. Beträffande bussar och lastbilar infördes beskattning efter totalvikt i stället för tjänstevikt den 1 januari 1971 i samband med genomförandet av första etappen av den år 1970 beslutade successiva omläggningen av fordonsbeskattningen. Släpvnarna beskattades redan dessförinnan efter totalvikt.

I 3 § fordonskungörelsen definieras de begrepp, som även i skattehänseende gäller för bestämmande av fordonsvikt. Enligt detta författningsrum förstås med

##### *tjänstevikt på bil, traktor eller motorredskap:*

sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, föraren,

##### *tjänstevikt på motorcykel:*

sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick utan sidvagn, verktyg som hör till fordonet,

bränsle, smörjolja och vatten,

*tjänstevikt på släpfordon eller sidvagn:*

vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri,

*maximilast för motorfordon, traktor, motorredskap, släpfordon eller sidvagn:*

skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt,

*totalvikt på bil, traktor eller motorredskap:*

antingen summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för eller den lägre vikt som fastställs enligt 43 § kungörelsen,

*totalvikt på motorcykel, släpfordon eller sidvagn:*

antingen summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för eller den lägre vikt som fastställs enligt 43 § kungörelsen. I totalvikt för motorcykel ingår ej sidvagns totalvikt.

I 43 § fordonskungörelsen anges, att besiktningsman på ägarens begäran skall fastställa totalvikten till det värde som motsvarar den högsta bruttovikt varmed fordonet får framföras på väg, som är upplåten för högst 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck, om den av tillverkaren uppgivna totalvikten överstiger nämnda bruttovikt. Motsvarande bestämmelse finns i 11 § vägtrafikkungörelsen (1951: 743, VTK).

Utredningens uppfattning är, att det viktbegrepp som skall gälla beskattningen bör skiljas från viktbegreppen i vägtrafiklagstiftningen. I enlighet härmed föreslår utredningen, att det införs ett särskilt och enbart för beskattningen gällande viktbegrepp, kallat skattevikt, och att denna vikt för bil och annan släpvagn än påhängsvagn skall vara lika med fordonets totalvikt, dock maximerad till nyss nämnda bruttovikt. Vid en sådan bestämning bortfaller behovet av att sätta ner totalvikten jämlikt 43 § fordonskungörelsen. Detta har, påpekar utredningen, betydelse för fordon som brukas utomlands på vägar som är upplåtna för högre bruttovikter än här i landet. Den högre totalvikten behövs också i fråga om fordon som efter dispens får brukas med högre bruttovikt än den generellt medgivna. Utredningen förutsätter, att det i fall där nedsättning av totalvikten skett enligt 11 § VTK eller 43 § fordonskungörelsen ges möjlighet att få totalvikten höjd i överensstämmelse med skatteviktbegreppet.

Utredningen tillägger, att det före 1970 års vägtrafikskattereform förelåg viss dubbelbeskattning av ekipage bestående av dragbil och påhängsvagn. Den del av påhängsvagnens totalvikt som vilar på dragfordonet beskattades hos både dragfordonet och påhängvagnen. Detta förhållande betraktades på ett schablonmässigt sätt vid 1970 års reform. Utredningen vidareutvecklar nu reglerna för viktbestämningen av på-

hängsvagnar och föreslår, att skattevikten för sådant fordon skall bestämmas till den del av totalvikten som vilar på dess fasta axlar. Blir en sålunda bestämd vikt högre än den bruttovikt, varmed påhängsvagnen får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck, föreslås att skattevikten maximeras till denna bruttovikt. Förslaget ger, påpekar utredningen, möjlighet till individuellt hänsynstagande till vikterna för de i ekipaget ingående fordonskomponenterna.

Påhängsvagn som är godkänd för användning med s. k. dolly registreras f. n. med dollyn som en enhet och beskattas som annan släpvagn. Detta medför, konstaterar utredningen, en överbeskattnings när dollyn inte används och därför föreslås, att påhängsvagnen och dollyn skall både registreras och beskattas var för sig. Vid fast fordonsskatt medför detta en lägre beskattning än om hela ekipaget beskattas som annan släpvagn och härigenom kompenseras nuvarande överbeskattnings helt eller delvis. Överbeskattnings bortfaller helt vid en renodlad kilometerbeskattnings. Förslaget i denna del förutsätter ändringar i registreringsbestämmelserna och vissa andra regler i vägtrafiklagstiftningen.

Mot bakgrund av bestämmelserna i 54 § 1 mom. VTF om fordons bruttovikt diskuterar utredningen också möjligheten att beskatta de tyngre fordonskombinationerna dragbil och släpvagn som en enhet. Utredningen finner det dock inte möjligt att i praktiken tillämpa en sådan beskattning.

Beträffande personbilarna konstaterar utredningen, att nuvarande beskattning efter tjänstevikten medför att skatten påverkas vid ändring av tjänstevikten. Sålunda höjs skatten om bilen förses med t. ex. dragkrok eller någon säkerhetsanordning. Detta förhållande har enligt utredningen vållat administrativt besvär och irritation hos fordonsägarna. Utredningen förordar, att totalvikten skall ligga till grund för beskattningen även av personbilarna, varigenom de nämnda olägenheterna kan undvikas. Eftersom det i fråga om personbilar äldre än årsmodell 1969 som regel saknas uppgift om totalvikten i bilregistren föreslås för sådana äldre personbilar, att totalvikten fastställs schablonmässigt med hänsyn till det antal passagerare bilen är godkänd för. Därvid skall varje passagerares vikt beräknas till 70 kg. Vidare skall för föraren och varje passagerare tilläggas 10 kg för medfört bagage. I enlighet härmed blir skattevikten för en personbil med tjänstevikten 1 200 kg och godkänd för fyra passagerare ( $1\ 200 + 4 \times 70 + 5 \times 10 =$ ) 1 530 kg. Med tjänstevikt skall i princip förstås den ursprungliga tjänstevikten, dvs. exklusive monterad extrautrustning, t. ex. i form av dragkrok. Utredningen anger att den ursprungliga tjänstevikten för 60 à 70 % av bilarna av årsmodellerna 1968 och tidigare kan tas fram med hjälp av en modellkod som lagts upp i det nya bilregistret. Kan den för beskattningen normerande tjänstevikten inte tas fram på nu angivet sätt torde, konstaterar utredningen, skat-

tevikten få bestämmas genom att till den tjänstevikt, som vid övergången till skatteviktssystemet finns angiven i bilregistret, läggs en lastvikt enligt den angivna schablonregeln.

Den i enlighet med det anförda fastställda skattevikten för äldre bilar bör enligt utredningen i princip gälla till dess fordonet avregistreras. Detta betyder, att beskattningen inte påverkas av extrautrustning som monteras på fordonet. Resultatet blir därmed, framhåller utredningen, detsamma som vid en renodlad totalviktbeskattning. Ändras däremot lastförmågan för fordon med schablonmässigt fastställd skattevikt, t. ex. genom förstärkning av fordonets konstruktion, skall ny skattevikt fastställas i samband med registreringsbesiktning. Skattevikten blir då lika med den nya totalvikten.

Enligt nu anförda grunder har utredningen konstruerat en ny skatteskala efter i princip samma mönster som nuvarande tjänsteviktsskatteskala och med utgångspunkt från ett oförändrat totalt skatteuttag för hela personbilsparken. Den föreslagna skalan innebär, att fordonskatten för det övervägande antalet personbilar blir oförändrad. De ändringar som förslaget medför är av måttlig art och enligt utredningen förenliga med kostnadsansvarighetsprincipen. Utredningen fastslår också i detta sammanhang att en beskattning efter totalvikt ger ett riktigare utslag från kostnadsansvarighetssynpunkt än en beskattning efter tjänstevikt.

I fråga om traktorer och motorredskap föreslår utredningen att en övergång till totalviktbeskattning får anstå till dess att motorredskapsutredningen (K 1968: 53) avslutat sitt arbete. Beträffande motorcyklarna finner utredningen inte anledning att frångå nuvarande tjänsteviktbeskattning med hänsyn till att statsmakterna nyligen fattat beslut i frågan.

### *Kilometerskatt*

Utredningen crinrar inledningsvis om det redan på grundval av delbetänkandet *Kilometerbeskattning* fattade principbeslutet om införande den 1 januari 1974 av kilometerskatt för brännoljedrivna fordon och från senare bestämd tidpunkt för släpvagnar till sådana fordon. Vidare erinras om tillkomsten av KSN med uppgift att förbereda kilometerskattens genomförande. Mot denna bakgrund lägger utredningen i slutbetänkandet fram detaljerat förslag till en kilometerbeskattning. Med hänsyn till KSN:s uppgifter går utredningen inte in på den tekniska sidan av skattefrågan. Dess förslag gäller kilometerskattens omfattning och vissa därmed sammanhängande principiella frågor, nämligen om mängdrabatt skall medges och om ett garantibeloppssystem skall tillämpas. Vidare behandlas de administrativa rutinerna och slutligen frågan om vem som skall bestrida kostnaderna för kilometerräknarapparaturen för fordonen. Sistnämnda fråga har som tidigare nämnts behandlats av 1972 års riksdag och tas därför inte upp i detta sammanhang utom i ett speciellt avscende.

*Skatteplikt.* Vad gäller kretsen av skattepliktiga fordon föreslår utredningen nu, att kilometerskatten skall omfatta motorfordon som inte är bensin- eller gasol drivna och släpvagnar över tre tons skattevikt som dras av kilometerskattepliktigt motorfordon. Förslaget inrymmer därmed elbilar under kilometerbeskattningen, men betyder samtidigt i motsats till det tidigare principförslaget, att gasol drivna motorfordon skall t. v. beskattas enligt gällande system, dvs. med fordonsskatt och gasolskatt. Anledningen till denna ändring är vissa uppmärksammade komplikationer i tekniskt hänseende och beträffande konstruktionen av en kilometerskatteskala för de gasol drivna fordonen. Frågan har dessutom mindre praktisk betydelse med hänsyn till det ringa antalet sådana fordon. Beträffande trafiktraktorer och motorredskap samt släpvagnar som dras av sådana fordon föreslås, att enbart fordonsskatt skall utgå jämte bensinskatt för bensin drivna ekipage.

*Kilometerskattens omfattning.* Utredningen anser liksom i principbetänkandet att vägtrafikbeskattningen i kilometerskattens form skall ersätta såväl den årliga automobilskatten som brännoljeskatten för de fordon som föreslås bli kilometerskattepliktiga. Vissa specialregler bör dock enligt utredningen tillämpas vid övergången till kilometerskattesystemet. Kilometerskatten måste för att fungera väl samordnas med de administrativa rutinerna för det nya bilregistersystemet. Det kan därför enligt utredningen vara värdefullt att de båda systemen, innan kilometerbeskattningen genomförs i full skala, samkörs för att anpassas till varandra.

Viss övergångstid behövs också med hänsyn till att teknisk apparatur för kilometerbeskattning av släpvagnar ännu inte är färdigutvecklad. Om kilometerbeskattning används i begränsad omfattning under viss tid kan även vissa körlängdsundersökningar som är av betydelse för det slutliga ställningstagandet till skattesatserna göras. Det är dessutom enligt utredningen eftersträvansvärt, att införandet av en fullständig kilometerbeskattning samordnas med genomförandet den 1 januari 1975 av tredje etappen av 1970 års vägtrafikskattereform.

På grund av nämnda omständigheter föreslår utredningen att kilometerbeskattning skall införas den 1 januari 1974 och under detta år ersätta brännoljeskatten på motorfordon. Detta betyder att motorfordon som drivs av annat än bensin eller gasol under år 1974 skall beläggas med fordonsskatt och en mot brännoljeskatten svarande kilometerskatt. Släpvagnar till kilometerskattepliktiga fordon skall under detta år beläggas med en fordonsskatt som inkluderar brännoljeskatten på den merförbrukning av brännolja som föranleds av tillkopplad släpvagn. Fr. o. m. 1975 föreslår utredningen, att kilometerskatten skall ersätta såväl fordonsskatten som brännoljeskatten för kilometerskattepliktiga motorfordon och för släpvagnar över tre tons skattevikt som dras av sådant fordon.

Vidare föreslår utredningen, att den särskilda motorbränsleskatten på brännolja den 1 januari 1974 ersätts med en särskild kilometerskatt. Under övergångsåret 1974 måste dock den särskilda motorbränsleskatten i fråga om släpvagnar till kilometerskattepliktiga motorfordon tas ut i form av särskild fordonsskatt. En sådan skatt blir nödvändig även i fråga om äldre fordon, för vilka dispens från kilometerbeskattning meddelats i enlighet med förslag härom av utredningen. I anslutning härtill framhåller utredningen, att dess förslag innebär att energiskatten på brännolja bibehålls.

*Mängdrabatt.* Utredningen erinrar om att den redan i principbetänkandet diskuterade förhållandet mellan å ena sidan en kombination av fordonsskatt och kilometerskatt samt å andra sidan en kilometerskatt utan fordonsskatt men med skattesatser som sjunker med ökande kör-längd, s. k. mängdrabatt. Åtskilliga remissinstanser som yttrat sig över principbetänkandet har upphållit sig vid denna fråga och utredningen lämnar en översiktlig redogörelse för därvid framförda synpunkter (bet. s. 104). Utredningen konstaterar att uttalanden gjorts till förmån såväl för kombinationen fordonsskatt och kilometerskatt som för en renodlad kilometerskatt med mängdrabatt.

För egen del konstaterar utredningen, att man med ett system med fast avgift och en kilometerskatt som främst ersätter brännoljeskatten skulle i och för sig vinna vissa fördelar. Den svårkontrollerade och i vissa hänseenden svåradministrerade brännoljeskatten skulle ersättas med en kilometerbeskattning som kan inordnas i ett datamaskinellt system knutet till det centrala bilregistret. Till dessa fördelar kommer att man kan räkna med en minskning av det betydande bortfall av brännoljeskatt som nu förekommer. Detta bortfall beräknas av riksskatteverket till 10 milj. kr. per år.

Som ett skäl för en fast avgift har också anförts att den stimulerar till ett effektivt utnyttjande av fordonsparken och till effektivitet i trafikföretagens skötsel. Utredningen anser sig inte kunna ta ställning till frågan i vilken grad man i beskattningssystemet skall ta hänsyn till effektivitetsargumentet. Det är emellertid utredningens uppfattning att stimulansen till ett effektivt utnyttjande av fordonsparken blir större vid en renodlad kilometerskatt med mängdrabatt än vid alternativet fast avgift och kilometerskatt.

Till förmån för sistnämnda alternativ har även anförts, framhåller utredningen, att det skulle bättre än en renodlad kilometerbeskattning svara mot kostnadsansvaret för olika fordonskategorier. De fasta kostnaderna skulle då tas ut i form av fast fordonsskatt. En på sådant sätt avvägd fast avgift skulle emellertid bli så låg även för de tyngsta fordonen — 600 à 700 kr. per fordon och år —, att det enligt utredningen framstår som omotiverat att bibehålla den. Det kan dessutom enligt ut-

redningen anses lika motiverat att ta ut de fasta kostnaderna med visst belopp per kilometer som att ta ut dem genom en fast skatt. Utredningen finner därför att en differentiering av kilometerskatten kan tjäna samma syfte som en fast fordonsskatt. I detta sammanhang påpekar utredningen också, att SJ:s taxor är i princip avståndsdegressiva.

Utredningen kommer i anslutning härtill även in på frågan om en regional differentiering av vägtrafikbeskattningen. Flera remissinstanser har i yttrandena över principbetänkandet förordat en kilometerbeskattning med mängdrabatt utifrån regionalpolitiska bedömningar. Utredningen tar visserligen inte ställning till frågan men framhåller som sin mening, att ett generellt mängdrabattssystem inom en renodlad kilometerbeskattning är väl ägnat att användas, om man vill tillvarata de regionalpolitiska intressena vid beskattningens utformning. I detta hänseende liksom i frågan om effektivitetsfrämjandet anser utredningen att en renodlad kilometerskatt med mängdrabatt är bättre än kombinationen fast avgift och kilometerskatt. Till förmån för en rent körlängdsberoende beskattning talar också enligt utredningen, att nuvarande restitutionsproblem i allt väsentligt bortfaller. En mängdrabatt erbjuder dessutom möjlighet till en mjuk övergång till ett system utan rabatt. Ett system med successiv avtrappning av en mängdrabatt anser utredningen överlägset alternativet med en successiv avtrappning av en fast avgift i förening med en motsvarande successiv höjning av kilometerbeskattningen.

Sammanfattningsvis uttalar utredningen, att en kilometerbeskattning utan mängdrabatt kan medföra en avsevärd skatteökning för fordon och fordonskombinationer med körlängder över den för kategorin genomsnittliga. Transportmarknaden och näringslivet i övrigt måste ges tid att anpassa sig till den nya beskattningen. Utredningen anser därför motiverat och rekommenderar också att det i vart fall övergångsvis sker ett efter körlängden differentierat uttag av kilometerskatt i form av en mängdrabatt. Eftersom utredningen föreslår, att endast brännolja- och bensinbeskattningen skall omvandlas till kilometerskatt från ingången av år 1974 och att den fasta skatten skall behållas under detta år, blir en mängdrabatt aktuell först fr. o. m. år 1975. Utvecklingen får sedan visa om och i vad mån mängdrabatten behövs i framtiden.

*Skattesatser m. m.* Mot bakgrund av anförda allmänna synpunkter lägger utredningen fram förslag till skattesatser för år 1974 men också utan något direkt ställningstagande tre alternativ till utformning av en renodlad kilometerskatt med mängdrabatt. Den ram som dessa alternativ rör sig inom utgörs å ena sidan av en renodlad kilometerskatt utan mängdrabatt (alt. A) och å andra sidan av ett system med fordonsskatt på den nivå som enligt 1970 års reform skall gälla från år 1975 jämte en mot brännolja- och bensinbeskattningen svarande kilometerskatt (alt. E). Rabattalternativen (B, C och D) ligger inplacerade på olika sätt inom dessa ramar.

Härom liksom i andra hänseenden torde jag få hänvisa till den detaljerade redogörelse för beräkningarna som lämnas i betänkandet (s. 109).

Beräkningarna bygger på den kostnadsansvarighetskalkyl som utredningen redovisat i principbetänkandet och som låg till grund för 1970 års skattereform. Det förutsätts också att andra etappen i nämnda reform planenligt är genomförd den 1 januari 1973. I övrigt utgår utredningen från förhållandena den 1 februari 1972.

Utgångspunkten är vidare, att det totala skatteuttaget skall vara oförändrat. I fråga om en renodlad kilometerbeskattning med eller utan mängdrabatt betyder detta, att totala skatteuttaget i princip skall vara detsamma som nu men att skatten på det enskilda fordonet kan ändras beroende på att dess årliga körlängd avviker från genomsnittet för kategorin. Medan 1970 års skattereform innebär en omfördelning av skatten mellan olika viktklasser, innebär kilometerskatten en omfördelning av skatten mellan fordon inom samma viktklass. I fråga om fordon med högst 3 tons totalvikt föreslår utredningen ingen annan ändring än vad som föranleds av övergången till kilometerskatt för de brännoljedrivna fordonen och till beräkning av fordonsskatt efter skattevikt för andra fordon.

Utredningen föreslår att kilometerskatt skall uppbäras vid fyra tillfällen under en tolv månadersperiod (skatteår). För att undvika en alltför ojämn debitering vid de olika uppbördstillfällena bör, om något av de mera långtgående rabattalternativen väljs, en särskild rabattberäkning ske för varje debitering så att "rabatterade och icke rabatterade kilometer" preliminärt fördelas över skatteåret. Detta medför att en årsjustering behövs vid skatteårets utgång för att få samma skatteuttag under året såväl totalt som särskilt för varje fordon. Utredningen påpekar, att det endast i undantagsfall vid mycket oregelbundna körningar kan bli fråga om uttag av fyllnadsskatt i samband med årsjusteringen.

Utredningen diskuterar också behovet av att i kilometerskattesystemet beakta fordons avställning. I det nya bilregistreringssystemet motsvarar avställning nuvarande reservregistrering. Enligt utredningens uppfattning behöver avställning beaktas endast i det rabattalternativ som ligger närmast dagens system, dvs. kombinationen fast avgift och en mot brännoljeskatten svarande kilometerskatt. Vid detta rabattalternativ, alt. D, anser utredningen, att man bör tillämpa de rabatterade kilometeravgifterna efter kortare körsträckor än enligt årsberäkningen med hänsyn till den tid fordonet varit avställt. Med beaktande bl. a. av de fördelar som fordonsägaren vinner i kilometerskattesystemet genom att han behöver betala skatt endast för körd sträcka finner utredningen, att avställningstiden bör uppgå till minst 30 dagar i följd för att beaktas. Om fordon registreras eller avregistreras under skatteåret, bör motsvarande justering av mängdrabatten ske med hänsyn till den tid fordonet inte varit skattepliktigt. Därjämte föreslår utredningen att det i fråga om de

mängdrabattalternativ som kräver särskild årsjustering skapas möjlighet för en slutlig skatteberäkning när fordon byter ägare på sådant sätt att anteckning därom skall ske i bilregistret. Förslaget går ut på att skatten skall kunna regleras mellan kontrahenterna i samband med överlåtelsen utan avvaktan på någon årsjustering.

*Garantibelopp.* Utredningen erinrar om att den i principbetänkandet föreslog, att uppbörderna av kilometerskatt för motorfordon skulle ske i efterskott. Det påpekades dock, att möjlighet fanns att gå över till ett förskottssystem, om de praktiska erfarenheterna gav anledning härtill. Beträffande släpvagnarna skisserade utredningen med hänsyn till vissa tekniska komplikationer ett förskottssystem.

Utredningen har tagit frågan om förskotts- resp. efterskottsuppbörd under förnyat övervägande. Bakgrunden härtill anges vara, dels de negativa effekter som efterskottsuppbörd av kilometerskatt medfört i Norge, dels trafikpolitiska synpunkter som tagit sig uttryck i önskemål om att etablering inom åkerinäringen skall föregås av genomtänkt ekonomisk planering.

För att få en uppfattning om konsekvenserna av de båda uppbördsformerna redovisar utredningen resultatet av en jämförelse mellan å ena sidan ett system bestående av fordonsskatt erlagd i förskott enligt s. k. rullande uppbörd och brännoljeskatt samt å andra sidan ett system med renodlad kilometerskatt erlagd i efterskott. Jämförelsen visar bl. a., att förstnämnda systemet får en förskottseffekt för statsverket om drygt 17 milj. kr. per år, medan det renodlade kilometerskattesystemet ger en efterskottseffekt om drygt 200 milj. kr. per år. Mot denna bakgrund har utredningen funnit det ofrånkomligt att revidera sin uppfattning i uppbördsfrågan.

Utredningen finner det rimligt, att förskott resp. efterskott totalt sett för alla fordon sammantagna skall utjämnas över en tolv månadersperiod. Förskotts- resp. efterskottseffekterna bör vidare för varje fordonsslag bli ungefär desamma i kilometerskattesystemet som vid kombinationen fordonsskatt och brännoljeskatt. För att uppnå detta föreslår utredningen fr. o. m. år 1975 ett system med förskottsbetalning av garantibelopp. Med hänsyn till den tid som skall täckas in, dvs. ett kvartal jämte uppbörds månad, föreslås att garantibeloppet inte i något fall skall överstiga 33 % av skatten för helt år för varje enskilt fordon. Då emellertid detta skulle medföra ett efterskott för staten av storleken 10 milj. kr. per år föreslås ett påslag med ett par procentenheter på garantibeloppen för de tyngre lastbilarna.

De av utredningen preliminärt beräknade garantibeloppen och deras andel av den årliga skatten för olika fordonskategorier redovisas i tabellform i betänkandet (s. 133). Förslaget går vidare ut på, att garantibeloppen skall vara lika för alla fordon av samma kategori och i samma

viktclass oberoende av körlängderna. Möjlighet bör dock enligt utredningen finnas att sätta ner garantibelopp, t. ex. vid körlängder som väsentligt understiger genomsnittet.

Enligt förslaget skall garantibelopp betalas för varje fordon när det första gången tas i bruk efter registrering. I den mån beloppet behöver tas i anspråk för obetald skatt skall det fyllas på. Belopp som inte på detta sätt tagits i anspråk skall betalas tillbaka, när fordonet avregistreras.

*Uppbörd.* Utredningen här med utgångspunkt från den tidigare antydda s. k. rullande uppbörden av fordonsskatt föreslagit att den ordinarie uppbörden av kilometerskatt för motorfordon skall ske på följande sätt. Uppbörd skall äga rum kvartalsvis och grundas på kort som fordonägaren stämplar av i kilometerräknaren och skickar in till bilregistret. Kort sänds ut till fordonägaren senast den 15 i den månad, då avstämpling skall göras. Kortet skall skickas in av fordonägaren senast den sista i samma månad. I bilregistret sker maskinellt avläsning av kortet, uträkning av skatt och utskrift av postförskotts försändelse med kontrollmärke och skattekvitto. Försändelsen går ut under de första 7—8 dagarna i månaden efter avstämlingsmånaden och skall lösas ut före försträmda månads utgång. Möjlighet skall finnas till betalning via postgiro. I fråga om systemets närmare utformning torde jag få hänvisa till tabell på s. 137 och 138 i betänkandet.

Den period för vilken skatt i princip skall bestämmas föreslår utredningen skall kallas skatteår.

Utredningen föreslår i stort sett samma uppbördssystem för de släpvagnar som enligt utredningens förslag skall vara kilometerskattepliktiga fr. o. m. år 1975. Om navmätare används får fordonägaren i stället för avstämlade kort skicka in kort som han själv fyllt i, varefter en kontroll kan göras av navmätarställningen vid den ordinarie kontrollbesiktningen.

*Skattskyldighet m. m.* Utredningen föreslår, i överensstämmelse med vad som uttalades i principbetänkandet, att ägaruppgifterna i bilregistret i princip bör ligga till grund för skattskyldigheten. Den som vid tidpunkten för debiteringen, dvs. ett visst antal dagar före uppbördsterminens början, är eller bort vara antecknad som ägare till visst fordon får svara för den skatt som då påförs fordonet.

Fordon, för vilket avstämlingskort eller motsvarande inte sänts till bilregistret, anses som avställt och får inte användas.

*Övergången till kilometerbeskattning.* Utredningens förslag innebär, att kilometerskatt år 1974 skall utgå endast för motorfordon och då som ersättning bara för brännoljeskatten. Fordonsskatt kommer alltså att

jämsides med kilometerskatt utgå för kilometerskattepliktiga motorfordon under år 1974. För tyngre släpvagnar dragna av brännoljedrivna fordon inträder enligt förslaget kilometerskatteplikt först den 1 januari 1975.

Kontrollmärkesystemet och det rullande uppbördssystemet avses träda i kraft den 1 januari 1974. För kilometerskattepliktiga fordon som inte har delad uppbörd av fordonsskatten (brännoljedrivna personbilar och andra lätta brännoljedrivna fordon) innebär detta, att fordonsskatt i januari 1974 debiteras t. o. m. december månad samma år. För kilometerskattepliktiga fordon med delad uppbörd debiteras fordonsskatt i januari 1974 t. o. m. nästa uppbörds månad och sedan för återstående skatteperioder under år 1974 enligt det rullande systemet. Detta framgår mer i detalj av tabell på s. 78 i betänkandet. Fordonsskatten och kilometerskatten för ett fordon kommer enligt förslaget med några avvikelser att uppbäras samtidigt. Fordonsskatten för släpvagnar skall enligt förslaget uppbäras under år 1974 enligt det rullande systemet.

Motsvarande förslag läggs fram beträffande uppbörden av kilometerskatt för släpvagnar under år 1975.

#### *Fordonsskatt*

Som tidigare nämnts går utredningens förslag ut på att kilometerskatt från ingången av år 1974 skall ersätta den nuvarande brännoljeskatten och, i form av en särskild kilometerskatt, den brännoljebeskattning som sker enligt förordningen om särskild skatt på motorbränslen. Den årliga automobilskatten skall således bli bestående för hela fordonsparken under år 1974 och därefter för icke kilometerskattepliktiga fordon. Utredningen föreslår att denna skatteform i fortsättningen benämns fordonsskatt.

Mot denna bakgrund har utredningen utarbetat detaljerade skatteskalor för 1974 års fordonsskatt. Några fordonsskatteskalor för tiden därefter har utredningen inte ansett sig böra prestera. Som skäl härför anges, att övergången till kilometerbeskattning och de körlängdsundersökningar som föreslås bli genomförda kan påverka detaljutformningen även av fordonsskatteskalorna.

De föreslagna skalorna för år 1974 har, framhåller utredningen, utarbetats med utgångspunkt från 1970 års vägtrafikskattereform och under förutsättning dessutom att andra etappen i denna reform genomförts planenligt från den 1 januari 1973. Ett i princip oförändrat totalt skatteuttag har varit en annan given förutsättning.

Förslagen i denna del innebär oförändrad skatteskala för motorcyklar eftersom dessa alltså föreslås beskattas efter tjänstevikt. I fråga om övriga motorfordon föreslås att fordonsskatten även i fortsättningen skall utgå i form av grundskatt och tilläggsskatt. I fråga om personbilarna har den föreslagna övergången till beskattning efter totalvikt föran-

lett en ändring av nuvarande för automobilskatten gällande skala knuten till fordonens tjänstevikt. Enligt denna skala utgör grundavgiften 165 kr. per år och fordon och tilläggsskatten 42 kr. för varje påbörjat hundratal kg varmed tjänstevikten överstiger 900 kg. På grundval av undersökningar av det genomsnittliga sambandet mellan tjänstevikt och totalvikt för personbilsbeståndet den 1 april 1971 föreslår utredningen att oförändrad grundskatt om 165 kr. skall gälla för totalvikt t. o. m. 1 300 kg och att oförändrad tilläggsskatt om 42 kr. skall utgå för varje påbörjat hundratal kg i totalvikt över 1 300 kg.

Med denna utformning av skatteskalan för personbilar följer, som redan nämnts, att skatten blir oförändrad för alla fordon med totalvikt (skattevikt) som sammanfaller med den genomsnittliga tjänstevikten för fordonsklassen i fråga. Är totalvikten högre eller lägre än genomsnittet blir följderna högre resp. lägre skatt. Detta är, framhåller utredningen, en konsekvens av att det totala skatteuttaget skall vara oförändrat. Höjningarna och sänkningarna är emellertid relativt små och dessutom enligt utredningen väl förenliga med kostnadsansvarighetsprincipen.

Vad gäller bussar och lastbilar föreslås i fråga om bensin- och gasoljdrivna sådana fordon skatteskalor som korresponderar mot andra etappen i den år 1970 beslutade vägtrafikskattereformen. Beträffande brännoljdrivna bussar föreslås i linje med 1970 års beslut, att den totala skatten, dvs. fordonsskatt och kilometerskatt, per tonkilometer skall utgå med belopp som svarar mot 80 % av skatten för tvåaxliga, brännoljdrivna lastbilar. Med hänsyn till att fordonsskatten för lastbilar bestäms av de genomsnittliga körsträckorna inom resp. viktklass och dessa körsträckor är olika för fordon med eller utan anordning för påhängsvagn föreslår utredningen att skilda skatteskalor för dessa lastbils kategorier bibehålls.

I fråga om släpvagnarna föreslår utredningen en gemensam skatteskala för fordon med skattevikt ej över tre ton, dvs. för släpvagnar som ej berörs av 1970 års reform. För tyngre släpvagnar föreslås olika skalor för sådana som dras av bensin- eller gasoljdrivna bilar och sådana som dras av brännoljdrivna bilar. Enligt utredningen bör släpvagnar med samma skattevikt träffas av lika hög specialdestinerad skatt. Med hänsyn till att släpvagnar till bensin- och gasoljdrivna bilar kommer att träffas även av bensin- eller gasolskatt kan dock någon likställighet inte genomföras för de enskilda fordonen. Utredningen har emellertid beaktat att den sammanlagda skatten inom varje viktklass kan bestämmas så att släpvagnarna oberoende av dragfordon får samma årsskatt vid genomsnittlig körlängd.

I överensstämmelse härmed föreslår utredningen i fråga om släpvagnar över tre ton, som dras av brännoljdriven bil, att brännoljeskatten på merförbrukningen av brännolja vid körning med släpvagn inräknas i fordonsskatten. Beloppet härav har beräknats med ledning av uppgifter

om genomsnittskörlängder och merförbrukning av brännolja för olika släpvningskategorier och totalviktsklasser. Beträffande släpvningsbilar som dras av bensin- eller gasoldrivna bilar har fordonsskatten bestämts genom att från den skatt, som räknats fram för släpvningsbilar till brännoljedrivna bilar, dragits den bensin- resp. gasolskatt som beräknats tillkomma vid tillkoppling av släpvningsbil. Utredningen framhåller, att vissa i Norge redovisade relationstal mellan merförbrukning av bensin och merförbrukning av brännolja använts i kalkylerna.

I enlighet härmed har utredningen eftersträvat en beskattning som träffar släpvningsbilar lika oberoende av dragfordon. Utredningen understryker emellertid att den härvidlag endast tagit sikte på den specialdestinerade vägtrafikbeskattningen. Tas även den icke specialdestinerade drivmedelsbeskattningen med i bilden blir den totala beskattningen olika. Då emellertid denna fråga faller utanför utredningens uppdrag, tas den inte upp till diskussion.

I övrigt föreslår utredningen, att skatteskalorna för släpvningsbilar till brännoljedrivna bilar skall gälla för släpvningsbilar som dras såväl av sådana bilar som av bensin- eller gasoldrivna bilar.

I anslutning till det nu anförda tar utredningen upp en fråga som sammanhänger med den särskilda kilometerskatt som enligt förslaget skall ersätta beskattningen enligt förordningen om särskild skatt på motorbränsle. Om i enlighet med utredningens förslag vissa äldre brännoljedrivna motorfordon dispenserades från kilometerskatt måste under år 1974 en särskild fordonsskatt tas ut i stället för den slopade brännoljebeskattningsen. Utredningen föreslår att sådan särskild fordonsskatt skall utgå med belopp som svarar mot motorbränsleskatten vid genomsnittlig körlängd. Detsamma bör enligt utredningen gälla i fråga om släpvningsbilar som dras av brännoljedrivna fordon eller såväl av sådant fordon som av bensin- eller gasoldrivna fordon. Utredningen föreslår att en i enlighet härmed utgående särskild fordonsskatt regleras i en särskild författning.

I fråga om såväl den ordinarie fordonsskatten som den senast behandlade särskilda fordonsskatten förutsätter utredningen att rullande upp-  
börd skall tillämpas.

#### *Beskattning av traktorer m. m.*

Utredningen föreslår ingen ändring av nu gällande beskattning av traktorer i klass II. Vad gäller trafiktraktorekipagen konstaterar utredningen, att det enligt upplysningar från KSN föreligger stora svårigheter att till rimliga kostnader lösa frågan om en kilometerräknarapparat för traktorerna. Vidare påpekas att traktorer på grund av ändrad användning måste klassificeras om relativt ofta. Vid en kilometerbeskattning skulle detta betyda att de skulle få växla mellan skatteformerna fordonsskatt och kilometerskatt. Utredningen har därför övervägt olika möjligheter att på annat sätt än genom kilometerbeskattning lösa skatte-

frågan för trafiktraktorerna. Efter att ha avvisat andra alternativ till en körlängdsberoende skatt främst av kontrolltekniska skäl stannar utredningen för att föreslå en renodlad fordonsskatt för trafiktraktorekipagen. Med trafiktraktor likställs registrerade motorredskap.

Fordonsskatten för traktorekipagen skall, anför utredningen vidare, svara mot såväl nuvarande traktorskatt som brännoljeskatten. I detta sammanhang crinrar utredningen om sin i betänkandet Fordonsbeskattningen uttalade uppfattning, att det bl. a. med hänsyn till de korta årliga körsträckorna fanns anledning att beskatta släpvagnar till trafiktraktorer lindrigare än släpvagnar till lastbilar. Detta kunde enklast beaktas genom en sänkning av traktorskatten. Något ställningstagande till en ändrad avvägning av skatten på trafiktraktorer gjordes inte i samband med beslutet om 1970 års reform. Eftersom en körlängdsberoende beskattning av traktorekipagen inte framstår som möjlig aktualiseras på nytt frågan om sänkning av den fasta skatten dock med beaktande av att denna även skall täcka den nuvarande brännoljeskatten.

Vid en jämförelse med beskattningen av lastbils ekipagen finner utredningen att traktorekipagen bör ses som en enhet från beskattningssynpunkt. Från denna utgångspunkt föreslår utredningen, att trafiktraktorerna skall beläggas med fordonsskatt på samma nivå som den nuvarande traktorskatten och att släpvagnar över tre tons skattevikt skall beläggas med fordonsskatt motsvarande den under 1971 gällande automobilskatten. Genom att den höjning som skulle ske enligt 1970 års reform underlåts och att brännoljeskatten bortfaller skulle kravet på sänkt skatt på grund av korta körlängder tillgodoses. Vidare föreslår utredningen, att fordonsskatten skall kunna sättas ner enligt samma grunder som gäller enligt kungörelsen (1969: 553) om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar m. m. Allt eftersom de olika etapperna i 1970 års reform genomförs, får behovet av ändrad beskattning av traktorekipagen övervägas.

I fråga om traktorekipagen föreslår utredningen dessutom, att den icke specialdestinerade motorbränsleskatten på brännolja tas ut i form av särskild fordonsskatt på trafiktraktorer och släpvagnar över tre tons skattevikt som dras enbart av sådana traktorer. Utredningen framlägger särskilda skatteskalor för denna fordonsbeskattning.

#### *Vissa speciella skattepliktsfrågor*

Med utgångspunkt från nu gällande inskränkningar i vägtrafikbeskattningen behandlar utredningen frågan om särskilda undantag från den i princip generella skatteplikten för registrerade och icke avställda fordon. Utredningen förutsätter att fordon som tillhör kungahuset skall vara befriat från både fordonsskatt och kilometerskatt. Därefter behandlar utredningen beskattningen av diplomatbilar, krigsmaktens fordon, sjuktransport-, brand- och bärgningsbilar, de handikappades fordon, de

s. k. veteranbilarna samt fordon som framförs utanför det med allmänna medel bekostade vägnätet. Vissa andra speciella frågor behandlas dessutom i anslutning härtil.

I fråga om fordon som tillhör anställd vid annat lands beskickning eller konsulat föreslår utredningen, att efter Kungl. Maj:ts bestämmande undantag från fordons- och kilometerskatt skall kunna medges i samma omfattning som nu gäller i fråga om automobilskatt. Föreslagna bestämmelser härom i VSF blir dock, påpekar utredningen, tillämpliga endast i den mån skattefrihet inte åtnjuts enligt lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier eller enligt av Sverige biträdd konvention eller ingånget avtal.

I fråga om krigsmaktens fordon och av krigsmakten inlejda eller rekvirerade fordon gäller nu, att sådant fordon är befriat från automobilskatt men inte från drivmedelsskatt. Utredningen föreslår, att dessa fordon undantas från såväl fordons- som kilometerskatt. Som följd härav föreslås att den gottgörelse som utgår från anslaget Ersättning för automobilskatt i fråga om krigsmaktens fordon höjes med hänsyn till att även brännoljeskatten bortfaller. Det torde enligt utredningen inte föreligga några svårigheter att schematiskt beräkna utebliven kilometerskatt för de militära fordonen med hänsyn till att man inom krigsmakten manuellt för anteckningar om fordonens körsträckor. Utredningen pekar även på möjligheten att förse de militära fordonen med kilometerräknare. I detta sammanhang erinras också om ett uttalande av utredningen i remissyttrande ang. fastställande av förteckning över sådana fordon för särskilda militära ändamål, som enligt 77 § första stycket a) VTF är undantagna bl. a. från registreringsplikt (motsvaras av 1 § andra stycket bilregisterkungörelsen). Utredningen uttalade då, att en stor del av ifrågavarande fordon används endast i mycket liten utsträckning i trafik på allmän väg, varför det från praktisk synpunkt föreföll skäligt att utsluta dessa fordon vid skatteberäkningen. Det anförda innebär också, att utredningen inte anser det påkallat att ta ut någon skatt motsvarande den brännoljeskatt som nu utgår i fråga om rekvirerade fordon.

F. n. gäller undantag från skatteplikt för bil eller släpvagn som är inrättad uteslutande för transport av sårade eller sjuka eller för brandväsendet. Dessa fordon är också undantagna från den s. k. bilaccisen. Detta undantag från skatteplikt tillkom, framhåller utredningen, på förslag av 1911 års vägkommission i dess år 1920 framlagda betänkande med förslag till förordning om automobilskatt m. m. 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken kom in på frågan och föreslog skatteplikt för sjuktransportbilar under motivering att de årliga körlängderna för dessa bilar ej understeg de genomsnittliga körlängderna för personbilar i inte yrkesmässig trafik. Detta förslag ledde ej till lagstiftningsåtgärd. Vidare nämner utredningen att Kungl. Maj:t i december 1970 lämnade utan åtgärd en framställning från socialstyrelsen

om att skattefriheten för ambulanser skulle göras beroende av att fordonet uppfyllde särskilda standardkrav som uppställts av sjukvårdens och socialvårdens planerings- och rationaliseringsinstitut (Spri).

Utredningen fastslår för egen del att det från kostnadsansvarighets-synpunkt saknas anledning att undanta sjuktransportfordonen från vägtrafikbeskattning. Det förekommer också att dessa fordon används även för annat än egentliga sjuktransporter och alltså i konkurrens med konventionella fordon. Inte endast fordonens utrustning utan även deras användning har därför medverkat till gränsdragningssvårigheter. En gränsdragning mellan skattefria och skattepliktiga sjuktransportfordon med hänsyn enbart till utrustningen finner utredningen mindre lämpligt, eftersom det skulle kunna innebära att man fick en av skatteskal betingad fordonsstandard.

Redan med hänsyn till det nu anförda anser utredningen att sjuktransportfordonen bör beskattas på samma sätt som fordon i allmänhet. Som skäl för detta förslag anförs emellertid också angelägenheten av att beskattningen utformas neutralt. Det övervägande antalet ambulanser är bensindrivna och därför kan enligt utredningens uppfattning de dieseldrivna fordonen knappast helt befrias från kilometerskatt, om bensinskatten består för de bensindrivna. En skatt motsvarande nuvarande brännoljeskatt skulle kräva en särskild skatteskala för de dieseldrivna ambulanserna.

Beträffande brandfordonen framhåller utredningen inledningsvis, att det den 1 januari 1966 fanns ca 3 400 aktivregistrerade sådana fordon. Med några få undantag var de bensindrivna. Under senare år har det dock skett en ökning av antalet brännoljedrivna brandfordon. I fråga om de specialutrustade fordonen torde man utgå från att de årliga körlängderna är korta och utredningen påpekar att det uppgivits att de i allmänhet inte skulle överstiga 200 mil.

När det gäller beskattningen av brandväsendets fordon måste man skilja mellan specialutrustade fordon och fordon i standardutförande, och dessutom måste bensindrivna och brännoljedrivna fordon hållas i sär.

I fråga om de specialutrustade brandfordonen föreligger, framhåller utredningen, ingen konkurrenssituation med andra fordon. Med hänsyn dessutom till de korta årliga körlängderna finns det ingen anledning att beskatta de bensindrivna fordonen med annat än bensinskatt. I enlighet härmed föreslås att dessa fordon skall vara befriade från fordonsskatt. Med hänsyn till de korta körlängderna anser utredningen vidare det onödigt, att de brännoljedrivna specialutrustade brandfordonen skall förses med kilometerräknare och ingå i kilometerskattesystemet. Även om det i och för sig är eftersträvansvärt med en likställighet i beskattningen anser utredningen inte att det av detta skäl behöver ske något skatteuttag på de brännoljedrivna fordonen motsvarande nuvarande

brännoljeskatt. Beloppen skulle enligt utredningen bli så små att de saknar betydelse från konkurrenssynpunkt. Utredningen föreslår därför att de specialutrustade brännoljedrivna fordonen undantas från vägtrafikskatt.

Vad gäller de icke specialutrustade fordonen torde dessa enligt utredningen ha samma årliga körlängd som konventionella fordon. Utredningen föreslår att dessa fordon beskattas på samma sätt som konventionella fordon. I den av trafiksäkerhetsverket fastställda nomenklaturen för besiktningssinstrument och typintyg ingår beteckningen brandbil för fordon som är inrättat uteslutande för brandväsendet. Det synes därför enligt utredningen inte behöva befaras några större gränsdra- ningssvårigheter för tillämpningen av den föreslagna beskattningen av specialutrustade och andra fordon.

Utredningen uppmärksammar även räddningstjänstutredningens i betänkandet Räddningstjänst (SOU 1971: 50) framlagda förslag, att kommunerna skall ha ansvaret för en räddningstjänst med ändamål att vid brand, oljeutflöde, ras, översvämning eller annat nödläge hindra att skada uppkommer eller förvärras. Denna räddningstjänst skall enligt utredningsförslagets huvudregel ombesörjas av brandkåren. Om förslaget leder till lagstiftning, kan brandväsendet tillföras nya fordonstyper, vars beskattning i så fall bör tas upp till behandling.

Vad bärgningsbilarna beträffar beskattas de enligt gällande regler efter samma grunder som fordon i allmänhet. Vid åtskilliga tillfällen har, konstaterar utredningen, framställningar gjorts om skattelindring för dessa fordon. Även 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken behandlade frågan och föreslog, att specialbyggda bärgningsbilar med hänsyn till deras korta årliga körsträckor skulle beskattas med ett enhetligt mindre belopp per år förutom drivmedelsbeskattning. Förslaget ledde ej till lagstiftning.

För bilskatteutredningen har frågan aktualiserats genom en skrivelse från Motorbranschens riksförbund med hemställan om att utredningen måtte förorda, att bärgningsbilarna befrias från automobilskatt eller beskattas efter tjänstevikt i stället för efter totalvikt och att möjlighet till restitution av drivmedelsskatt öppnas i fråga om dessa bilar. Enligt förbundet finns det ca 450 kvalificerade bärgningsbilar i landet, varav flertalet är dieseldrivna. Fordonen beräknas i genomsnitt köra 1 200 mil per år med en genomsnittlig drivmedelsförbrukning om 3,5 liter per mil och totalvikten beräknas uppgå till 8 000 kg i genomsnitt. Som skäl för sin hemställan åberopar förbundet bl. a., att bärgningsbilarna oftast körs olastade, att den last som förekommer består av havererad bil för vilken skatt i normalfallet erlagts och att en avsevärd del av bärgningsbilarnas arbete utförs utan att fordonet förs på väg.

Om såväl automobilskatt som brännoljeskatt ersätts med kilometer- skatt kommer, konstaterar utredningen, skatt för de brännoljedrivna

bärgningsbilarna att utgå för den verkligt körda vägsträckan. Anledning saknas då att behandla dessa fordon annorlunda än andra brännolje-drivna fordon. Utredningen framhåller dessutom, att gällande beskattning, som är relaterad till totalvikten i stället för som tidigare till tjänstevikten, bör vara förmånlig med hänsyn till att bärgningsbilarna ofta har en i förhållande till totalvikten hög tjänstevikt. I fråga om de fåtaliga bensindrivna bärgningsbilarna finner utredningen inte motiverat med några särregler. Av det anförda följer således, att utredningen föreslår en beskattning av bärgningsbilarna enligt de allmänna reglerna.

I fråga om fordon som ägs av handikappade finns bestämmelser om befrielse från automobilskatt, men dessa är, framhåller utredningen, invecklade och svårtillämpade. Därför har det sedan länge varit ett starkt önskemål att få systemet för skattebefrielse reformerat. I utredningens direktiv anges också särskilt frågan om beskattningen av de handikappades fordon. Utredningen nämner också att en framställning i ämnet inkommit från en av huvudorganisationerna inom handikapprörelsen.

För egen del hänvisar utredningen till handikapputredningens betänkande Bättre socialhjälp för handikappade (SOU 1970: 64), vari föreslagits att möjligheten till befrielse från automobilskatt skall ersättas med ett årligt bidrag till handikappade. Bidraget skulle också ge viss kompensation för beskattningen av drivmedel. Detta förslag har kopplats samman med förslag till andra åtgärder för att få till stånd tillfredsställande färdmöjligheter för de handikappade. Utredningen instämmer i detta förslag till principiell lösning av beskattningsfrågan och därför ingår i förslaget till VSF ingen motsvarighet till nu gällande bestämmelser om befrielse från automobilskatt för de handikappades fordon. Skulle handikapputredningens förslag inte ha genomförts till år 1974, får dock sådana bestämmelser enligt utredningens mening tas in i VSF. Dessutom får förordningen (1960: 603) som bidrag till vanföra ägare av motorfordon anpassas härefter.

Närmast i anledning av att flera framställningar om skattelindring för veteranfordon inkommit till utredningen behandlas även vägtrafikbeskattningen av sådana fordon. Som argument för skattelindring anføres i dessa framställningar, att den årliga körsträckan för ett veteranfordon i allmänhet inte överstiger 50 mil och att fordonens kulturhistoriska värde bör beaktas vid beskattningen. Man föreslår olika åldersgränser, som skulle bli vägledande för bedömningen av skatteplikten i det enskilda fallet.

Utredningen framhåller, att veteranfordonen i allmänhet utgörs av personbilar eller motorcyklar. I fråga om bensindrivna veteranfordon uppgår den fordonsskatt som utredningen förutsätter inte till några mer betydande belopp och den torde utgöra en liten del av kostnaderna för innehav av veteranfordon. Särskilt gäller detta sådana fordon som under en del av året är avställda. Kilometerskatten per år för brännolje-

drivna veteranfordon torde med hänsyn till körsträckorna också bli låg. Även om de framförda kulturhistoriska aspekterna skulle förtjäna beaktande, kan man enligt utredningen inte bortse från att det kan uppstå svårigheter och administrativa komplikationer att efter sådana kriterier dra gränsen för skatteplikt och skattefrihet. Utredningen föreslår av nu anförda skäl att veteranfordonen beskattas i vanlig ordning. Det kan emellertid, fortsätter utredningen, föreligga tekniska svårigheter att montera kilometerräknare på sådant fordon. Därför föreslås att Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer skall kunna medge dispens från kilometerskatteplikt och därvid bestämma att fordonsskatt skall utgå i stället, ev. med schabloniserat belopp.

I fråga om automobil- och traktorskatt föreligger nu skatteplikt enbart för registrerade fordon. Registreringsplikt gäller enligt vägtrafiklagstiftningen inte för motor- eller släpfordon, som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område. Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer kan dessutom meddela dispens från registreringsplikten. I dessa fall är fordonen automatiskt befriade från automobil- eller traktorskatt och dessutom utgår ej heller brännolja- eller gasolskatt för fordonens drift.

Utredningen erinrar vidare om den nedsättning av automobil- och traktorskatt som vid korta årliga körsträckor på allmän väg medges enligt kungörelsen (1969: 553) om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar, m. m. och den möjlighet som föreligger att få kompensation för bensinskatt som utgått på bensin för drift av jordbrukstraktorer och skördetröskor. Bortsett från denna kompensationsmöjlighet utgår bensinskatt även för körning på enskilda vägar och områden.

Enligt vad utredningen inhämtat beträffande inom kommunikationsdepartementet handlagda ärenden om dispens från registreringsplikt (någon delegation av beslutanderätten har inte gjorts) gäller dessa nästan undantagslöst fordon, som framförs på enskilda vägar eller områden, t. ex. inom områden för kraftverks- eller vägbyggen, industriområden, grustäkter, krossanläggningar, kalkbrott, hamnområden och flygplatser. Dispens medges med stor restriktivitet och av stor betydelse för utgången är det från trafiksäkerhetssynpunkt viktiga förhållandet om det förekommer annan trafik. Utredningen finner det otillfredsställande att trafiksäkerhetsmässiga bedömningar är avgörande, när fordonsägarnas motiv för dispens nästan undantagslöst synes vara en önskan om skattebefrielse.

Med hänsyn till nuvarande möjligheter att dispensvägen få nedsättning av automobil- eller traktorskatt föreslår utredningen att ett generellt dispensbemyndigande tas in i VSF och att ansökningar om skattebefrielse för körningar utanför det allmänna vägnätet i fråga om samtliga fordonskategorier handläggs enligt detta bemyndigande. Detta bör

gälla även när befrielse från registreringsplikt söks i syfte att få skattebefrielse. Genom att även dessa fall blir skatteärenden, torde enligt utredningen dispenser från registreringsplikt nästan helt försvinna. Följden blir att fordonen inte behöver vara avställda när de körs på enskilda områden, vilket kan vara till fördel från trafiksäkerhetssynpunkt. Med det nya systemet bör vidare frågan om undantag från kontrollbesiktning handläggas som ett särskilt ärende vid sidan av skatteärendet. Det torde enligt utredningen bli fråga om ett relativt ringa antal fall av dispenser från kontrollbesiktning.

Möjligheten att genom dispensbemyndigandet sätta ner fordonsskatten eller kilometerskatten bör enligt utredningen utnyttjas med stor försiktighet och prövningen måste ske rigoröst för att undvika negativa effekter. Utredningen anser att dispensmedgivande skall vara motiverat från kostnadsansvarighetssynpunkt med hänsyn till var fordonet används och vidare skall risken för missbruk vara mycket liten med hänsyn till fordonets beskaffenhet och användningsområde. I enlighet härmed anför utredningen att användning av statsbidragsberättigad enskild väg inte torde generellt motivera dispens. Det förekommer att enskilt företag lämnar avsevärt bidrag till förbättring av allmän väg med låg standard för att kunna utnyttja den för sina transporter. Om även andra vägtrafikanter kan förutsättas få betydande nytta av förbättringen, kan enligt utredningen undantagsvis en viss nedsättning av skatten på företagens transporter vara berättigad. Som ett typfall för dispens anges också, när ett område inom vilket fordonet används är så avskilt eller avgränsat att missbruk knappast kan förekomma. Så kan vara fallet när fordonet används på en ö utan färjeförbindelse, i anläggningsarbete för kraftverksbygge eller inom gruvområde. Ett annat anförd typfall är då fordonets beskaffenhet eller fordonsägarens verksamhet är så specialiserad att någon annan användning än den i dispensansökan uppgivna knappast är tänkbar.

Dispensmedgivande bör kunna avse total eller delvis skattebefrielse för kommande eller förfluten skatteperiod. Det bör också kunna innebära, att all kilometerskatteplikt efterges och ersätts med en schabloniserad fordonsskatt till visst mindre belopp.

Det kan emellertid, tillägger utredningen, i den praktiska tillämpningen även uppkomma fall av oförutsedd karaktär, där undantag från de allmänna reglerna kan te sig motiverade. Dispensbemyndigandet i VSF har därför utformats så att Konungen eller den myndighet Konungen bestämmer kan, när synnerliga skäl föreligger, medge nedsättning av eller befrielse från vägtrafikskatt. I detta bemyndigande bör enligt utredningen ligga möjlighet att ersätta kilometerskatt med en schablonmässigt bestämd fordonsskatt och detta även i fall, då det föreligger tekniska svårigheter att inmontera kilometerräknare.

Ibland har en skattefråga samband med hur fordonet klassificeras och

utredningen framhåller, att det i praktiken ofta förekommer svårigheter att dra en gräns mellan motorredskap, som i vissa fall är skattefria, och övriga fordon. Då det härvidlag rör sig om frågor som handläggs av motorredskapsutredningen hänvisar utredningen till dess arbete.

Utredningens förslag till VSF har utformats i överensstämmelse med nu redovisade ställningstaganden.

#### *Beskattningsförfarande och beskattningsmyndigheter*

I fråga om den organisatoriska uppläggnings av vägtrafikbeskattningen och handläggningen av vägtrafikskatteärenden har utredningen inte funnit anledning föreslå någon ändring beträffande bensinskatten eller gasolskatten vare sig vad gäller beskattningsformen eller beskattningsförfarandet. Ärenden rörande dessa skatter handläggs av riksskatteverket (RSV) — i vissa fall generaltullstyrelsen — i första instans, av kammarrätten i andra instans och av regeringsrätten i tredje och sista instans. I vissa fall förs dock talan över RSV:s beslut hos Kungl. Maj:t i statsrådet.

Som bakgrund till utredningens överväganden beträffande beskattningsförfarandet i övriga delar, dvs. i fråga om fordonsskatten och kilometerskatten, lämnas i betänkandet (s. 175—179) en översiktlig beskrivning av den reformerade länsförvaltningen, den nya kammarrättsorganisationen, de nya reglerna om fullföljd till regeringsrätten, RSV:s uppgifter, den då aktuella bilregisteromläggningen samt ordningen för uttagande av undandragen skatt.

Enligt gällande ordning påföres automobil- och traktorskatt på grundval av uppgifter i bilregistret om fordon och fordonsägare. Särskilt skattebeslut meddelas endast när fråga uppkommer om skattefrihet eller om oriktig påföring av skatt. I sistnämnda fall gäller det allt övervägande antalet ärenden, vem som bort vara antecknad i registret som ägare till fordonet. I alla dessa fall ligger avgörandet hos länsstyrelsen som registreringsmyndighet och i beskattningsfrågan blir det ett rent följdbeslut som är givet genom det beslut som fattas i registreringshänseende. Det är mot denna bakgrund uppenbart, konstaterar utredningen, varför länsstyrelsen i det gällande systemet också är beskattningsmyndighet för automobil- och traktorskatt. Frågan om beskattningsmyndighet för den föreslagna fordons- och kilometerbeskattningen behandlas med särskilt beaktande av att RSV i yttrande över förslaget till nytt bilregister ansett, att verket bör vara beskattningsmyndighet för fordonsskatten.

I det nya bilregistersystemet skall, framhåller utredningen, det centrala datamaskinella registret föras av trafiksäkerhetsverket som central registreringsmyndighet med länsstyrelserna som regionala organ. En av de grundläggande idéerna i detta nya system är att maskinen blir programmerad för automatisk påföring av fordons- och kilometerskatt på grundval av registeruppgifterna. I alla registerärenden som föranleder

särskilt beslut kommer beslutsfunktionen att ligga hos länsstyrelsen och liksom nu kommer det stora antalet oklara skatteärenden att i realiteten vara avgjorda genom sådana beslut. Att i sådana fall lägga beslutsfunktionen på annan myndighet än länsstyrelsen skulle enligt utredningen innebära en administrativ omgång och ökade kostnader. En uppdelning av beslutsfunktionen mellan länsstyrelsen och RSV så att skattefrågor som ej beror på registerinnehållet skall handläggas av verket anser utredningen inte möjlig av det skälet, att det i allmänhet inte förrän efter utredning står klart vilken karaktär ärendet har.

Beskattningsmyndigheten måste enligt utredningens mening kunna med avvikelse från skatt som påförts datamaskinellt fatta beslut om fastställande av skatten såväl självmant som när det påkallas av skattskyldig. Detta förutsätter att myndigheten har omedelbar tillgång till registerinnehållet och att en viss kontinuerlig uppföljning av detta innehåll sker via länsstyrelsernas dataterminaler. För RSV skulle uppföljningsuppgiften kräva avsevärda resurser för ett rutinarbete som länsstyrelserna ändå måste utföra som registreringsmyndighet.

På andra områden av beskattningen har reglerna för efterbeskattning gjorts oberoende av frågan om straffrättsligt ansvar för undandragen skatt. Utredningen föreslår att så sker även på bilskatteområdet och att sålunda bestämmelser om skattetillägg och förseningsavgift skall gälla för fordonsskatt och kilometerskatt.

Ärenden om efterbeskattning och skattetillägg är principiellt av mer kvalificerad art än andra ärenden om fastställande av skatt. Utredningen har därför övervägt om dessa ärenden bör föranleda att RSV blir beskattningsmyndighet på hela området eller om verket i vart fall bör pröva dessa typer av ärenden. Under hänvisning till bl. a. att länsstyrelserna i fråga om mervärdeskatten beslutar om efterbeskattning, skattetillägg och förseningsavgift föreslår utredningen att länsstyrelserna som regionala beskattningsmyndigheter för fordons- och kilometerskatterna skall handha den direkta beslutsfunktionen i alla typer av ärenden. Efter mönster från det nya bilregistret föreslår emellertid utredningen dessutom att RSV skall vara central beskattningsmyndighet för de nämnda skatterna med uppgift att genom föreskrifter och anvisningar främja en riktig och enhetlig tillämpning av skattebestämmelserna samt att svara för den centrala skattekontrollen. För att få underlag för verksamheten bör RSV givetvis kunna föreskriva, att länsstyrelsen i fråga om vissa typer av ärenden skall inhämta verkets yttrande innan ärende avgörs. Hos RSV bör vidare finnas ett allmänt ombud med uppgift både att föra det allmännas talan i mål och ärenden om fordons- och kilometerskatt och att tillvarata den enskildes intressen.

Det måste enligt utredningen finnas ett bestämt forum för varje beskattningsärende. Utredningen föreslår att sådant forum i fråga om registrerat fordon skall vara länsstyrelsen i det län där ägaren har sin

adress enligt bilregistret och i fråga om icke registrerat fordon länsstyrelsen i det län där ägaren har sin hemvist. Ärenden beträffande fordon vars ägare har utländsk adress eller hemvist bör enligt utredningen centraliseras, förslagsvis till länsstyrelsen i Stockholms län. Talan mot länsstyrelsens beslut i skatteärende bör liksom i registreringsärende föras hos kammarrätten, som enligt utredningen uppenbarligen kommer att inhämta yttrande av RSV och trafiksäkerhetsverket i ärende av betydelse.

I vissa tekniska frågor krävs det särskilda insatser av RSV. Sålunda bör det enligt utredningen ankomma på RSV att medverka vid programmeringen av datamaskiner för skattepåföringen och därvid tillse att man får ett från kontrollsynpunkt effektivt system. De uppgifter som lagts på KSN bör, när övergången till kilometerskatt genomförts, överföras på RSV. Vidare anför utredningen att influtna skattebelopp synes böra redovisas över RSV:s stat.

Avslutningsvis tar utredningen i detta sammanhang upp vissa speciella handlägningsfrågor.

Ärenden angående skattenedsättning enligt kungörelsen (1969: 553) om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar handläggs nu av länsstyrelsen och talan mot beslut härom förs hos Kungl. Maj:t i statsrådet. Utredningen föreslår att dessa ärenden även i det nya systemet skall handläggas av länsstyrelsen, men med kammarrätt och därefter regeringsrätten som besvärinstanser.

Ärenden om restitution av skatt vid reservregistrering enligt kungörelsen (1970: 888) om nedsättning av automobilskatt för lastbilar påverkas inte av omläggningen för år 1974. Införs en renodlad kilometerbeskattning torde dessa ärenden bortfalla fr. o. m. år 1975.

Kungörelsen (1971: 321) om återbetalning av automobilskatt för fordon som använts utom riket kan upphävas med utgången av år 1973 med hänsyn till att ifrågavarande ärenden integreras i den ordinarie bilskatteuppbörden. Ärenden i vilka beslut påfordras bör enligt utredningen handläggas av länsstyrelsen och besvärstalan bör även i dessa fall föras hos kammarrätt och regeringsrätten. Av RSV:s allmänna ledande funktion på bilskatteområdet bör följa, att verket — tillsammans med generaltullstyrelsen — bör ha ansvaret för att föreskrifter och anvisningar utfärdas.

Ärenden ang. dispens från registreringsplikten vid körning utanför det med allmänna medel bekostade vägnätet skall enligt förslaget handläggas som skatteärenden och bör därför delegeras till RSV liksom ärende rörande nedsättning av eller befrielse från det föreslagna garantibeloppet. Besvär över verkets beslut i sådant ärende bör enligt utredningen föras hos Kungl. Maj:t i statsrådet.

### *Påföljder*

I överensstämmelse med det nya påföljdssystemet på skatteområdet som infördes den 1 januari 1972 föreslår utredningen, att skattetillägg oberoende av subjektivt rekvisit skall utgå, när fordons- eller kilometerskatt undandragits. Tillägget föreslås utgöra 20 % av det skattebelopp som tillkommer vid efterbeskattning. Förseningsavgift föreslås utgå, om uppgift om körsträcka för kilometerskattepliktigt fordon ej lämnas inom föreskriven tid.

Vidare föreslås att skattebrottslagen (1971: 69) görs tillämplig på VSF. Detta betyder t. ex., att oriktig uppgift om körsträcka för kilometerskattepliktigt fordon eller underlåtenhet att lämna sådan uppgift skall kunna bestraffas enligt denna lag. En särskild straffbestämmelse föreslås dessutom för manipulationer med kilometerräknare i sådana fall som inte faller in under gärning som bestraffas enligt skattestrafflagen. Härutöver föreslås straff för överträdelse av körförbud för fordon för vilket skatt ej betalats eller som inte i vederbörlig ordning försetts med kilometerräknarapparat eller för vilket föreskriven kör-längdsuppgift ej lämnats. Straff föreslås därjämte för underlåtenhet att medföra skattekvitto.

### *Internationell trafik*

Utredningens behandling av frågan om den internationella vägtrafiken i kilometerskattesystemet inleds med en redogörelse för gällande bestämmelser med avseende på såväl svenska fordons användning utomlands som utländska fordons körningar här i landet. Härom anför utredningen bl. a. följande.

Enligt tidigare omnämnd kungörelse (SFS 1971: 321, ändrad 1971: 746) kan återbetalning av automobilskatt ske för brännoljedriven buss eller lastbil eller släpvagn, som har en totalvikt över 13 000 kg, om fordonet använts utom riket av samme ägare under minst 12 dygn av ett kalenderår. Återbetalning sker för varje dygn, ut- och inpasseringsdygnet inräknade, med belopp som svarar mot 1/400 av skatten för helt år eller tre procent av månadsskatten. Ärende om återbetalning prövas av länsstyrelsen på ansökan som skall vara inkommen före utgången av februari månad året efter det som ansökan avser.

När fordonet förs ut ur eller in i Sverige skall till tullmyndigheten lämnas skriftlig kontrolluppgift om fordonets registreringsnummer, ägarens namn och adress samt ut- resp. inresedatum. Vid utgången av varje månad sänder tullmyndigheten mottagna uppgifter till vederbörande länsstyrelse. Sker gränspassage där tullkontroll inte finns, skall fordonsägaren inom en månad lämna motsvarande kontrolluppgifter till länsstyrelsen. Lämnas ej uppgift för viss resa är rätten till återbetalning förfallen för den resan.

Enligt 2 § brännoljeskattekungörelsen (1961: 654) får befrielse från eller återbetalning av brännoljeskatt åtnjutas för brännolja, som i ej endast ringa omfattning använts för drift utom riket av motorfordon eller av trafiktraktor eller därmed likställt motorredskap. Återbetalning sker även av den särskilda motorbränsleskatten på brännolja. RSV handlägger dessa återbetalningsärenden och enligt av verket meddelade tillämpningsföreskrifter kan återbetalning komma i fråga endast om den utförda beskattade brännoljan överstiger 70 liter. Viss uppgiftsskyldighet har dessutom föreskrivits. — Enligt tullagstiftningen gäller vidare, att drivmedel som ryms i fordonets tank får införas tull- och skattefritt intill en kvantitet om högst 400 liter.

Den utländska beskattningen av svenska fordon är i stor utsträckning beroende av konventioner och bilaterala avtal. Sverige har ratificerat tre konventioner ang. beskattningen av fordon i internationell trafik (SÖ 1958: 3—5). Enligt dessa konventioner ånjuts skattefrihet för fordon, som tillfälligt förs in i konventionsanslutet land för enskilt bruk eller internationell befordran av resande eller vid godsbefordran för industri och handel mot gottgörelse. Befrielse åtnjuts inte för bro- eller vägavgifter, konsumtionsskatter och ej heller från befordringsskatter eller befodringsavgifter.

De nämnda konventionerna har ratificerats av bl. a. de nordiska grannländerna. Dessutom har Sverige slutit bilaterala avtal om ömsesidig befrielse från vägtrafikbeskattning i huvudsaklig överensstämmelse med konventionerna med ett flertal icke konventionsanslutna länder. Utredningen anmärker, att bland dessa länder ingår inte Västtyskland.

I anslutning härtill lämnas i betänkandet (s. 195—196) vissa uppgifter om vägtrafikbeskattningen i andra länder. Därav framgår bl. a., att möjligheten att framföra svenska fordon på obeskattad brännolja, som medförs i bränsletanken, är begränsad genom särskilda bestämmelser till kvantiteter som avsevärt understiger de 400 liter som gäller vid inresa till Sverige. I sammanhanget påpekas, att enligt år 1968 antagna direktiv för EEC avgiftsfri införsel av motorbränsle, som medförs av nyttofordon vid gränspassage skall medges för en kvantitet om 50 liter.

Beskattningen av utländska fordon i Sverige regleras i kungörelsen (1934: 122, senast ändrad 1969: 66) om skatt å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts. I praktiken sker sådan beskattning endast av fordon från land som inte ratificerat nyssnämnda konventioner och med vilket Sverige inte slutit bilateralt avtal, t. ex. Västtyskland. Skatt utgår för det antal dagar som det utländska fordonet brukas i landet och uppbärs av tullmyndigheterna. För de tyngre fordonen utgör skatten per dag 6 kr. om totalvikten ej är över 10 000 kg och stiger stegvis till högst 33 kr. för fordon med totalvikt över 20 000 kg.

Den tidigare omnämnda tull- och skattefriheten för drivmedel i fordo-

nets bränsletank för en kvantitet om högst 400 liter har sin grund i två av Sverige ratificerade konventioner (SÖ 1957: 23 och SÖ 1958: 2). Enligt den förstnämnda konventionen (1954 års tullkonvention) gäller beträffande tillfällig införsel av privata vägfordon (i praktiken liktydigt med personbilar i icke yrkesmässig trafik) att bränsle, som ryms i fordonets tank, får införas skattefritt under förutsättning, att tanken motsvarar den som tillverkaren avsett för ifrågavarande fordon. Motsvarande gäller enligt den andra konventionen i fråga om tillfällig införsel av fordon i yrkesmässig trafik dock med den skillnaden att fördragsslutande land likväl får fastställa den största kvantiteten, som avgiftsfritt får införas i bränsletanken. I fråga om skatt som erlagts vid inköp av drivmedel i Sverige gäller som tidigare nämnts, att restitution medges, om oförbrukad kvantitet vid utresan uppgår till minst 70 liter.

Mot bakgrund av den i enlighet härmed lämnade redogörelsen för gällande bestämmelser behandlar utredningen först de beskattningsfrågor beträffande svenska fordon i utlandstrafik, som uppkommer vid kilometerbeskattning. Utredningen berör inte de bensindrivna fordonen eller de släpvagnar som uteslutande dras av sådana fordon. Detta innebär, att i princip endast brännoljedrivna motorfordon och till sådana kopplade tyngre släpvagnar enligt utredningens förslag skall komma i fråga för skattefrihet vid utlandskörningar. Med hänsyn till de olika beskattningsregler som förutsätts för år 1974 resp. 1975 föreslår utredningen också olika regler i fråga om utlandskörningar för de båda åren.

Under år 1974 kommer beskattningen att ske i stort sett efter samma grunder som nu. Skillnaden ligger i att brännoljebeskattningen tas ut i form av kilometerskatt. Det skulle därför i och för sig te sig naturligt att för år 1974 medge restitution av fordonsskatt endast för fordon över viss skattevikt. Emellertid medges nu restitution av skatt på brännolja som utförs i fordons bränsletank om kvantiteten överstiger 70 liter utan någon begränsning med hänsyn till fordonets vikt. När kilometerskatten träder i brännoljeskattens ställe bör i princip motsvarande skattefrihet upprätthållas och därför bör enligt utredningen kilometerskatt för utlandskörningar inte utgå. Vid sådant förhållande ter det sig naturligt, att restitution av fordonsskatt medges oberoende av fordonets vikt. Med hänsyn dessutom till att skatterutinerna i fråga om utlandskörningarna lätt kan fogas in i det datamaskinella debiteringssystemet finns inget behov av någon belopps- eller tidsgräns för restitutionerna. Utredningen föreslår sålunda, att fordonsskatt och kilometerskatt som under år 1974 belöper på utlandskörningar av kilometerskattepliktigt motorfordon skall återbetalas eller avräknas utan att det ställs upp några villkor rörande fordonets vikt, den tid fordonet brukas utomlands eller storleken av det på utlandskörningarna belöpande skattebeloppet.

I konsekvens med detta förslag borde skattefrihet i fråga om släpvagnarna medges endast för sådana som dras enbart av kilometerskatte-

pliktigt motorfordon. Med hänsyn till svårigheterna att vid tullanstalterna skilja ut denna kategori föreslår utredningen i stället, att alla släpvagnar med en skattevikt över 10 000 kg skall beviljas skattefrihet för utlandskörningar under år 1974.

För tiden fr. o. m. år 1975 föreslår utredningen under den givna förutsättningen att en renodlad kilometerbeskattning i enlighet med dess förslag då gäller, att kilometerskatt som belöper på utlandskörningar skall avräknas för alla kilometerskattepliktiga fordon och således även för släpvagnar över tre tons skattevikt som dras av kilometerskattepliktigt motorfordon. Dessa släpvagnar kan fr. o. m. detta år genom räknarapparaturen och besiktninginstrumenten lätt skiljas från övriga släpvagnar. Beträffande de senare föreslår utredningen, att rätt till restitution av fordonsskatt ej skall finnas, vilket motsvarar vad som i praktiken gäller enligt nuvarande ordning. Härutöver föreslås att, om mängdrabattsalternativet D väljs, därvid utgående rabatt skall beaktas så att mängdrabattroslarna sänks med hänsyn till den utomlands körda sträckan.

Det föreslagna restitutionssystemet förutsätter en tillfredsställande kontroll över ut- och inpasseringar och kräver tullverkets medverkan. Utredningen föreslår en utbyggnad av det redan gällande systemet enligt följande.

Vid in- och utpassering över gränsen skall kilometerräknarens ställning stämplas av för att den i utlandet körda sträckan skall kunna dras av vid skattens beräkning. För detta ändamål skall särskilda avstämplingskort användas. Vid gränspassage med tullkontroll skall datumstämplat avstämplingskort tillhandahållas bilföraren, som under överinscende av tullpersonalen stämplar av kortet i kilometerräknaren och därefter återlämnar kortet. I fråga om personbilar, som normalt inte stoppas för tullkontroll, får det ankomma på förare av kilometerskattepliktigt fordon att själv både vid ut- och inpassering hämta ett avstämplingskort, stämpla detta och återställa det till tullanstalten. Av kontrollskäl bör enligt utredningen dessutom föreskrivas, att sådan personbil skall föras i den röda fil som skall användas vid medförande av tullpliktigt gods eller alternativt fordonet skall föras med sådant rött märke som vid vissa tullstationer skall fästas på fordonet vid medförande av tullpliktigt gods.

För kilometerskattereduktion vid gränspassage utan tullkontroll föreslår utredningen, att fordonsägare efter anmälan skall kunna få särskilda avstämplingskort, som han själv skall stämpla av, förse med datum för passage över obebakt gränsställe och därefter kontinuerligt vidarebefordra till bilregistret. Dessa fordonsägare bör enligt utredningen registreras hos beskattningsmyndigheten. Därjämte bör RSV ges befogenhet att utfärda särskilda kontrollföreskrifter i fråga om dessa utlandskörningar. Utredningen nämner i detta sammanhang, att det kan

bli nödvändigt med ett ömsesidigt samarbete mellan Norge och Sverige i hithörande spörsmål.

Utredningen anför vissa ytterligare synpunkter på avstämplingskorten men menar att det får ankomma på KSN och bilregisternämnden att i samråd med generaltullstyrelsen ta fram korten. Det torde dock vara möjligt att utforma de kort som skall användas för kilometerskattkontrollen så att de kan användas även för kontroll av restitution av fordonsskatt.

Genom att brännoljeskatten försvinner och ersätts med kilometer-skatt blir följden, konstaterar utredningen, att de svenska åkarna mister nuvarande förmån som består i att man i Sverige kan använda obeskattad brännolja som införts i samband med utlandskörningar. Effekten blir densamma som om man vid bibehållen brännoljeskatt begränsade rätten till avgiftsfri införsel. I detta läge påkallar frågan om de utländska åkarnas körningar i Sverige uppmärksamhet. Särskilt gäller detta trafiken vid den svensk-norska gränsen.

I de tidigare nämnda, av Sverige ratificerade konventionerna och slutna avtalen medges ej befrielse från konsumtionsskatter. Detta innebär att kilometerskatten till den del den motsvarar brännoljeskatt kan tas ut av utländska fordon. Den del av en fullt genomförd kilometer-skatt som svarar mot fordonsskatt kan emellertid enligt utredningen tas ut endast för fordon från land som inte är konventionsanslutet eller med vilket Sverige ej slutit avtal. Med hänsyn härtill måste, uttalar utredningen, skatt på utländskt fordon tas ut i en del som svarar mot brännoljeskatten och i en del som svarar mot fordonsskatten. Båda delarna kan tas ut som kilometerskatt eller dagskatt. Av praktiska skäl föreslår utredningen, att beskattningen av de utländska fordonen sker i form av enbart dagskatt. Därvid bör nuvarande dagskatt kunna gälla för fordonsskattningen och kilometerskattedelen beräknas efter genomsnittlig oljeförbrukning för uppskattade körsträckor i Sverige. Utredningen finner det motiverat och berättigat att begränsa uttaget av dagskatt för såväl kilometer- som brännoljeskatt till bussar och lastfordon. En av utredningen i enlighet härmed utformad skatteskala redovisas i bil. 10 i betänkandet.

Dagskatten bör enligt utredningen tas upp av tullmyndigheten vid fordonets inpassering till Sverige. Visar det sig vid utpasseringen, att fordonet varit i landet längre eller kortare tid än som förutsatts vid inpasseringen bör tillkommande skatt erläggas resp. överskjutande skatt återbetalas. Med hänsyn till att generaltullstyrelsen under hand framhållit behovet av regler som gör det möjligt för tulltjänstemannen att avgöra skattepliktsfrågan föreslås, att alla släpvagnar med totalvikt över 10 ton skall beläggas med dagskatt oavsett dragfordon.

Genom det skisserade systemet med uppdelning på två olika dagskatter skapas enligt utredningen möjlighet att beskatta utländska fordon

i överensstämmelse med förefintliga konventioner och avtal. I vad mån skatt i praktiken skall utgå behandlas inte av utredningen.

### *Speciella frågor*

Andras fordons beskaffenhet under löpande kalenderår så att högre eller lägre automobilskatt skall utgå gäller enligt nuvarande regler, att höjd skatt beräknas fr. o. m. den kalendermånad under vilken ändringen skett och sänkt skatt fr. o. m. nästföljande kalendermånad. Motsvarande gäller vid sådan ändring av traktors användning som påverkar fordonets klassificering i traktorskattelhänseende. Utredningen behandlar de modifikationer i detta regelsystem som blir nödvändiga i framtiden för att reglera övergången från den ena skatteformen till den andra eller från den ena skatteskalan till den andra inom en och samma skatteform.

I fråga om år 1974 är utgångspunkten den, att kilometerskatt skall utgå i stället för brännoljeskatt. Släpvagnar med skattevikt om högst 3 000 kg skall fordonsbeskattas efter en enhetlig skala oberoende av dragfordon, medan beskattningen av tyngre släpvagnar blir beroende av typen av dragfordon i det enskilda fallet.

När det gäller motorfordonen kan endast ändring av beskaffenheten få betydelse för skatteberäkningen och därvid ge anledning till höjd eller sänkt kilometerskattesats eller fordonsskatt. Utredningen föreslår, att högre fordonsskatt skall utgå fr. o. m. den kalendermånad under vilken registreringsbesiktning i anledning av ändringen skett eller skolat ske. Lägre fordonsskatt föreslås utgå fr. o. m. kalendermånaden närmast efter den under vilken registreringsbesiktning skett. Högre kilometerskattesats föreslås skola gälla fr. o. m. den dag registreringsbesiktning skett eller skolat ske och sänkt kilometerskattesats fr. o. m. dagen för sådan besiktning. Avstämpling av körlängdskort skall ske i samband med besiktningen.

Från samma tidpunkt som nyss nämnts föreslås ändrad fordonsskatt också skola utgå, när fordon under 1974 övergår från att vara enbart fordonsskattepliktigt till att vara både fordons- och kilometerskattepliktigt eller tvärtom. Kilometerskatteplikt föreslås i sådant fall inträda resp. upphöra i och med att fordonet ändras. Härvid behövs dock särskilda regler, bl. a. för att en utgångspunkt och en slutpunkt skall erhållas för beräkning av den körsträcka som skall ligga till grund för bestämmande av kilometerskatten. Inträder kilometerskatteplikt i samband med ändring av fordons beskaffenhet skall kilometerräknare inmonteras, kontrolleras och plomberas. I samband med räknarbesiktningen, som normalt torde komma att ske i samband med registreringsbesiktning av fordonet i anledning av ändringen, bör körlängdskort avstämplas i räknaren. Denna avstämpling bör enligt utredningen utgöra utgångspunkt för beräkning av kilometerskatten, vilken därmed tids-

mässigt kommer att sammanfalla med tidpunkten då fordonet får börja köras efter ändringen av dess beskaffenhet. Innebär denna i stället att kilometerskatteplikten upphör föreslås liksom vid avställning av fordon, att fordonsägaren skall kunna få ett avstämplingskort på postanstalt och insända detta i avstämpat skick till bilregistret.

I fråga om släpvagnarna kan ändring av fordonets användning under år 1974 medföra höjd eller sänkt fordonsskatt. Liksom vid ändrad användning av traktor föreslås, att skattehöjning skall beräknas fr. o. m. den kalendermånad under vilken den ändrade användningen sker och skattesänkning fr. o. m. månaden närmast efter den då ändringen skett.

Det kan hända, fortsätter utredningen, att användningen av en släpvagn, som enligt godkänd kopplingsbesiktning beskattas på visst sätt, ändras så att även beskattningen blir en annan utan att ny kopplingsbesiktning skall ske. Eftersom meddelande om ändringen inte flyter in till registreringsmyndigheten behövs förutom för påhängsvagnarna också i fråga om andra släpvagnar ett anmälningsförfarande för att beskattning skall ske efter rätt skatteskala. Utredningen föreslår att anmälan skall ha inkommit om att släpvagn med godkänd koppling till brännoljedriven lastbil skall dras enbart av bensindriven lastbil eller av trafiktraktor eller registrerat motorredskap, för att ändrad skatteberäkning skall ske. Skyldighet att göra sådan anmälan behöver dock inte föreskrivas. Däremot behövs beträffande påhängsvagn, att fordonsägare som gjort anmälan som nu nämnts skall göra ny anmälan, om han på nytt ämnar använda påhängsvagnen till sådant dragfordon att högre skatt skall utgå för den.

De regler som för år 1974 föreslagits i fall när motorfordon ändras eller när släpvagn byggs om eller får ändrad användning bör enligt utredningen kunna gälla även vid en fullt genomförd kilometerbeskattning fr. o. m. år 1975. Eftersom frågan om tillämplig skatteform och skatteskala blir beroende av vilket dragfordon en släpvagn dras av behövs enligt utredningen en regel av innebörd, att övergång till ändrad skatteform kan ske bara en gång under en kalendermånad. Det är också enligt utredningen fr. o. m. 1975 påkallat med en regel som innebär att fordonsskatt ej skall utgå för del av kalendermånad under vilken kilometerskatt utgår.

Reglerna om anmälningsplikt, avstämpling av körlängdskort m. m. i de nu berörda situationerna bör enligt utredningen tas in i tillämpningsföreskrifter till VSF och till en del regleras också i anslutning till bestämmelserna om registreringsförfarandet.

Enligt kungörelsen (1970: 888) om nedsättning av automobilskatt för lastbilar kan skatten sättas ner i vissa fall för lastbil som varit avregistrerad under viss period. En förutsättning härför är att automobilskatten för helt år utgör minst 4 800 kr. Denna kungörelse bör enligt utredningen upphävas om kilometerskatt utan inslag av fast avgift införs.

Det synes nämligen inte befogat att bibehålla möjligheten till nedsättning enbart för de bensindrivna lastbilarna, eftersom fordonsskatten för dessa successivt sänks i de olika etapperna i 1970 års reform.

För interimregistrerat fordon utgår f. n. automobilskatt under den tid utfärdad interimslicens gäller, dock minst för hel kalendermånad. Interimsregistreringar skall bibehållas övergångsvis, konstaterar utredningen, men det föreligger svårigheter att under kilometerbeskattningen inordna fordon redan då de är interimregistrerade. Räknapparatur kommer normalt då inte att vara kontrollerad. Med hänsyn bl. a. härtill föreslår utredningen, att beskattningen av interimregistrerade fordon behandlas i en särskild kungörelse om interimsskatt. Enligt av utredningen utarbetat förslag härom, skall interimsskatt utgå med för månad schablonmässigt bestämda belopp, som i fråga om icke bensindrivna fordon inkluderar en uppskattad brännoljeskatt. Utredningen anser att man i fråga om dessa fordon kan underlåta att i skattebeloppen inräkna den särskilda motorbränsleskatten på brännolja.

Enligt kungörelsen (1951: 750) om saluvagnsskatt skall den som yrkesmässigt driver handel med eller tillverkning av motordrivna fordon eller släpvagnar erlagga saluvagnsskatt för att få bruka lagerhållet fordon. Skatten utgör för år räknat 216 kr. för bil, 36 kr. för motorcykel och 108 kr. för traktor, motorredskap eller släpvagn. Utredningen föreslår endast den ändringen att dessa belopp, som bestämts år 1954 anpassas till den femtioprocentiga höjning av bilskatteerna som statsmakterna beslöt år 1967.

Enligt kungörelsen (1964: 43) om skatt å automobil, som av utomlands bosatt person för tillfälligt brukande i riket här förvärvats, utgår i vissa fall en dagskatt för personbil eller motorcykel som är införd i svensk exportvagnsförteckning. Någon ändring i denna beskattning finner utredningen inte påkallad.

I anslutning till nu behandlade speciella frågor framhåller utredningen angelägenheten av en utredning om förhållandena kring långtidsuthyrning, s. k. leasing, av fordon.

#### *Författningsförslag*

Utredningen har, som tidigare nämnts, föreslagit att de nuvarande automobil- och traktorskatteerna arbetas in i en ny central vägtrafikskatteförordning. I denna skall också ingå den kilometerskatt som skall ersätta den nuvarande skatten på brännolja enligt förordningen om brännoljeskatt. VSF innehåller därmed endast specialdestinerad skatt. Sådan skatt kommer att utgå även på bensin och gasol enligt de särskilda förordningarna om skatt på dessa bränslen. Den särskilda motorbränsleskatten, som inte är specialdestinerad, skall enligt utredningens förslag bestå i fråga om bensin och gasol men beträffande brännolja slopas och ersättas med särskild kilometerskatt för brännoljedrivna motorfor-

don och särskild fordonsskatt för släpvagnar. Den särskilda fordonsskatten och den särskilda kilometerskatten föreslås reglerade i en separat författning.

De nu nämnda två författningarna utgör grunden i utredningens förslag. De kompletteras av två förordningar om undantag från kilometerskatteplikt för vissa äldre motorfordon under år 1974 och för vissa äldre släpvagnar under år 1975. I stället föreslås att sådana äldre fordon skall beskattas enligt två förordningar om särskild fordonsskatt, en under år 1974 och en under år 1975. Dessutom har författningsförslag utarbetats för de ändringar som vid övergång till en renodlad kilometerskatt år 1975 krävs i VSF och förordningen om särskild fordonsskatt och särskild kilometerskatt.

Utredningen har också föreslagit erforderliga ändringar i förordningen om särskild skatt på motorbränslen. Vidare har utredningen lagt fram förslag till kungörelser om interimsskatt, om ändring i kungörelsen om saluvagnsskatt och om avräkning eller återbetalning av vägtrafikskatt m. m. för fordon som använts utom riket. Även förslag till ändring i skattebrottslagen och lagen om förmånsberättigade skattefordringar ingår i betänkandet.

Beträffande utredningens överväganden vid utformningen av författningsförslagen torde jag kunna hänvisa till vad som sagts tidigare och till utredningens specialmotivering i betänkandet (s. 216—233).

## Remissyttrandena

Av de förslag beträffande den framtida utformningen av vägtrafikbeskattningen som utredningen presenterat i sitt slutbetänkande har främst konstruktionen och genomförandet av kilometerskatten och därmed sammanhängande frågor tilldragit sig remissinstansernas intresse. I själva grundfrågan om övergång till kilometerbeskattning har remissinstanserna redan i sina yttranden över utredningens principbetänkande gett uttryck för sin uppfattning. Åtskilliga remissinstanser hänvisar i sina yttranden över slutbetänkandet till tidigare uttalanden i kilometerskattefrågan och framför mot denna bakgrund sina synpunkter på det av utredningen nu i detalj utarbetade kilometerskatteförslaget. Frågorna om mängdrabatt och garantibelopp har därvid tilldragit sig speciell uppmärksamhet och föranlett särskilda uttalanden liksom den tidsmässiga planen för övergången till kilometerbeskattning. Med hänsyn till att beslut om finansieringen av den för kilometerbeskattningen erforderliga räknarapparaturen redan fattats av 1972 års riksdag på grundval av förslag i prop. 1972: 115 återges inte här remissinstansernas uttalanden i denna fråga.

Övriga förslag i betänkandet har inte tilldragit sig lika stor uppmärksamhet som kilometerskatteförslaget. Förslagen i dessa delar har vunnit

allmän anslutning eller lämnats utan crinran. Detta gäller bl. a. utredningens förslag beträffande den principiella utformningen av trafikbeskattningen. Förslaget att reglera den specialdestinerade fordons- och kilometerbeskattningen i en gemensam vägtrafikskatteförordning (VSF) och att i annan författning reglera den kilometerskatt som avses skola ersätta den särskilda motorbränsleskatten på brännolja har ansetts väl motiverat eller biträttats utan kommentar.

### *Skattevikt*

Även förslaget att införa ett enbart för beskattningen avsett viktbegrepp för fordon, benämnt skattevikt, och övriga i detta sammanhang framförda förslag, t. ex. behandlingen av den s. k. dollyn har allmänt biträttats av remissinstanserna. En till totalvikten knuten beskattning anses vara ändamålsenlig. I några fall har dock vissa påpekanden gjorts beträffande dessa förslag.

*Svenska åkeriförbundet* finner införandet av begreppet skattevikt vara ett steg i rätt riktning mot en mera rättvis skattefördelning. Vissa orättvisor kvarstår dock för de fordon som utnyttjar vägnätet som tillåter 8 tons axeltryck och 12 tons boggitryck och som därför endast får utnyttja 70 % av skattevikten. Liknande synpunkter framförs bl. a. *Motorbranschens riksförbund*. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* hänvisar till ett uttalande av vägförvaltningen i länet, enligt vilket möjlighet bör ges för den som så önskar att få skattevikten reducerad till den bruttovikt, som svarar mot 8 tons axeltryck och 10 tons boggitryck på villkor att fordonet ej i något fall får framföras med högre vikt än denna bruttovikt.

*Svenska lokaltrafikföreningen* föredrar i princip en beskattning efter totalvikt, men anser beträffande bussarna att om relationerna till lastbilarna behålls hänsyn bör tas till den låga passagerarebeläggningen på bussar i linjetrafik. Den däremot svarande nyttolasten ligger på en betydligt lägre nivå än för en lastbil med motsvarande totalvikt. *Svenska busstrafikförbundet* anför samma synpunkter och framhåller att den genomsnittliga bruttovikten ligger betydligt närmare tjänstevikten än totalvikten.

*Lantbrukarnas riksförbund* påpekar, att skatteviktsbegreppet för fordon som använts för uppsamlings- och distributionstransporter, medför en beskattning efter en viktklass som i många fall utnyttjas endast i begränsad omfattning.

### *Kilometerskatt*

Remissinstanserna redovisar genomgående en positiv inställning till en kilometerbeskattning enligt utredningens förslag. Detta anses enligt uttalanden innebära ett steg i rätt riktning mot en i enlighet med kostnadsansvarighetsprincipen avvägd vägtrafikbeskattning. I några remissyttranden, bl. a. av *Näringslivets trafikdelegation*, *Skogsindustriernas sam-*

arbetsutskott och Statsanställdas förbund beklagas dock, att vägkostnadsutredningen (VKU) inte slutfört sitt arbete och att därför en faktisk avvägning av beskattningen efter nämnda princip nu inte kunnat ske.

*Landsorganisationen i Sverige (LO)* anser att omläggningen är i princip riktig, men att den slutliga taxesättningen bör anstå till dess den kan grundas på säkrare kostnadsbedömningar. VKU:s arbete borde härvidlag kunna ge väsentligt underlag. *Tjänstemännens centralorganisation (TCO)* och *Akeriföretagens centralförbund* anför liknande synpunkter, medan *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* tillstyrker förslaget i princip som en partiell reform i avvaktan på VKU:s resultat.

Nämnda förhållande har i några fall föranlett uttalanden om uppskov med omläggningen. *Kamrnarrätten i Göteborg* framhåller sålunda, att det bl. a. med hänsyn till att utredningen inte tagit ställning till trafik- eller lokaliseringspolitiska eller ekonomiska synpunkter kan ifrågasättas om man inte borde avvakta VKU:s resultat innan en så genomgripande omgestaltning av beskattningsreglerna som förslaget innebär genomförs. *Statens vägverk* uttalar samma uppfattning och menar, att förslaget innebär ett ställningstagande till principerna för vägtrafikbeskattningen utan närmare kännedom eller koppling till de kostnader som beskattningen är avsedd att bära. De under senare år allt starkare kraven på regionalpolitiska hänsynstaganden synes dessutom komma att stå i konflikt med en strikt tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser att man borde vänta till dess VKU närmare belyst följderna i regionalpolitiskt avseende.

*Statens järnvägar (SJ)* framhåller, att nu utgående bilskatter vad gäller de tyngre fordonen inte tillnärmelsevis torde motsvara vad som är motiverat från kostnadsansvarighetssynpunkt. Redan tillgängligt kunskapsunderlag ger belägg härför och därmed har 1970 års reform knappast bromsat överflyttningen från järnvägs- till landsvägstrafik. En stor del av vägväsendets kostnader är att betrakta som gemensamma kostnader som inte kan på ekonomiskt objektiva grunder fördelas på fordonskategorier. Det blir därför en fråga för de politiskt ansvariga instanserna att fördela dessa kostnader på sätt som kan bidra till att styra utvecklingen i en från allmänna synpunkter önskvärd riktning. Denna fördelning blir, fastslår SJ, av avgörande betydelse för utvecklingen på transportområdet.

Det övervägande antalet remissinstanser biträder eller lämnar utan erinran, att den specialdestinerade och den särskilda motorbränsleskatten på brännolja den 1 januari 1974 ersätts med en kilometerbeskattning i enlighet med utredningens förslag. De remissinstanser som anser att även fordonsskatten på brännoljedrivna motorfordon och på släpvagnar över tre tons skattevikt skall ersättas av kilometerskatt biträder med några undantag också förslaget att en renodlad kilometerskatt införs fr. o. m. år 1975. *Lantbrukarnas riksförbund* finner dock övervägande

skäl tala för att omläggningen genomförs i ett sammanhang och *Näringslivets trafikdelegation* finner närmast praktiska skäl tala för att man väntar med hela övergången till år 1975. Liknande synpunkter anförs av *Skogsindustriernas samarbetsutskott* och av *Svenska petroleum institutet*.

Å andra sidan finner några remissinstanser att den föreslagna övergångstiden till en fullständig kilometerbeskattning är för kort. *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* anser att utfallet av 1974 års kilometerbeskattning bör beaktas och att nya avgifter fastställs till år 1976. *Svenska åkeriförbundet* finner det orealistiskt att nya körlängdsundersökningar skall hinna göras under 1973. Med tanke på konjunktur- och säsongmässiga fluktuationer torde det krävas en period om 2—3 år för att få fram representativa körsträckor.

Som redan nämnts har regionalpolitiska synpunkter anförts mot en strikt tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen. Sådana synpunkter har också åberopats av ett flertal remissinstanser för en differentiering av kilometerbeskattningen. Därmed har de regionalpolitiska aspekterna också fått en avgörande betydelse för ställningstagandena till frågan om en i kilometerskattesystemet inbyggd *mängdrabatt*. Man delar härvidlag utredningens uppfattning att en mängdrabatt bör ifrågakomma endast vid en fullt genomförd kilometerbeskattning utan någon fast avgift. Bedömningen av rabattfrågan har emellertid också skett med utgångspunkt från kostnadsansvarighetsprincipen och utifrån praktiska överväganden. Därvid har som alternativ till en fullt genomförd kilometerskatt med mängdrabatt ställts en kilometerskatt som ersätter enbart brännoljeskatten och en bibehållen fast årlig fordonsskatt.

Delade meningar råder i rabattfrågan. *Kammarrätten i Göteborg* anser det inte möjligt att ta ställning till denna fråga förrän man tagit del av VKU:s arbete. Det är dessutom tveksamt om de av utredningen omtalade effektivitetssynpunkterna skall tillmätas sådan vikt att de motiverar en genombrytning av kostnadsansvarighetsprincipen. *Kammarrätten* ifrågasätter om det intensiva utnyttjandet av ett fordon som en mängdrabatt anses kunna medföra förtjänar stöd från det allmännas sida i form av en skatterabatt.

Inte heller *länsstyrelsen i Stockholms län* är beredd att ta ställning till rabattfrågan förrän VKU lagt fram sitt förslag, bl. a. med hänsyn till att en mängdrabatt kan motverka prioriteringen av järnvägarna.

*SJ* delar utredningens uppfattning, att skäl till mängdrabatt saknas med hänsyn till kostnadsansvaret och avstyrker att sådan rabatt införs. En fast årlig avgift av typ fordonsskatt i kombination med kilometerskatt är enligt *SJ* motiverad med hänsyn till vägväsendets gemensamma kostnader och motverkar bättre än enbart kilometerskatt anskaffningar av en överkapacitet som ej betalar de kostnader den förorsakar vägvä-

scendet. En mängdrabatt har ej samma effekt i detta avseende, framför allt inte om den beräknas med hänsyn tagen till eventuell avställningstid. Med tanke på vägväsendets stora gemensamma kostnader anser SJ det tveksamt att över huvud taget låta temporär avställning påverka beskattningen. Någon motsvarande förmån föreligger inte för den spårbundna trafiken.

*Riksrevisionsverket* uttalar den uppfattningen att kilometerbeskattningen möjliggör en mera differentierad styrning av vägtrafiken än nuvarande system. Verket finner att både alternativet med kilometerskatt utan mängdrabatt och alternativet med en kombinerad fordons- och kilometerskatt är administrativt överlägsna en renodlad kilometerskatt med mängdrabatt. Önskemålen om stor rabatteffekt som stimulans till ett effektivt resursutnyttjande å ena sidan och administrativ enkelhet å andra sidan är enligt verket oförenliga så länge man inte vill ha en fast avgift i botten. Verket förordar att skattesystemet tills vidare utformas som en kombination av fast fordonsskatt och kilometerskatt. Övergången till ett mera differentierat skatteuttag per kilometer kan därefter ske genom en successiv avtrappning av den fasta fordonsskatten och en motsvarande skärpning av kilometerbeskattningen. Verket förordar också en översyn av beräkningsmetoderna för det totala skatteuttaget och för fördelningen därav mellan olika viktklasser.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* pekar också på möjligheten att lösa eventuella övergångsproblem genom en successiv omfördelning.

*LO* framhåller, att de samlade effekterna från regionala, ekonomiska samt fördelnings-, miljö- och säkerhetsmässiga synpunkter bör vara avgörande för samhällets prissättning för olika transporttjänster. Mot denna bakgrund torde det vara möjligt och önskvärt att t. ex. finna former för en skattedifferentiering. Som utgångspunkt för en taxesättning som differentieras efter trafikpolitiskt önskvärda grunder bör ett administrativt enkelt system eftersträvas. *LO* anser att kombinationen fast grundavgift och proportionell kilometerskatt utgör en lämplig utgångspunkt. Den fasta avgiften innebär viss mängdrabatt och såväl denna avgift som kilometerskatten kan varieras med hänsyn till önskvärda styreffekter.

*Svenska åkeriförbundet* anser det från kostnadsansvarighetssynpunkt felaktigt att omvandla icke specialdestinerad skatt till kilometerskatt och delar inte heller uppfattningen att de körlängdsdominerande kostnaderna är så stora att en renodlad kilometerskatt utan mängdrabatt måste användas på längre sikt för att få fullt kostnadsansvar. Förbundet vidhåller sin tidigare framförda åsikt, att ett system i vilket ingår en hög fast skatt, är att föredra framför ett system med enbart eller till övervägande delen rörlig skatt. Nuvarande system med ungefär lika stor del fast och rörlig skatt för tyngre fordon med normala årliga körsträckor är enligt förbundet väl avvägt. Bland mängdrabattalternativen ligger al-

ternativ D närmast den nuvarande beskattningen och förordas därför framför de andra rabattalternativen.

*TCO* avstyrker en mängdrabatt som stridande mot kostnadsansvarighetsprincipen och som oacceptabel från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt med hänsyn till att den skulle leda till intensivare utnyttjande av fordonsparken genom bl. a. ökad natt- och helgtrafik. De regionala effekterna borde ha analyserats mer, eftersom vissa nackdelar av en konsekvent genomförd kilometerbeskattning inte är uteslutna. Även *Statsanställdas förbund* avstyrker en mängdrabatt.

*Statens trafiksäkerhetsverk* anför, att en kilometerskatt med mängdrabatt, då främst alternativ D, framstår som ett mer invecklat och kostsammare system än alternativet med fast avgift och kilometerskatt. Detta alternativ innebär även fördelar för fordonsägaren, bl. a. därigenom att skatten kan beräknas i förväg och därmed beaktas i kostnads-kalkyler o. d. Även *bilregisternämnden* framhåller, att alternativet fast avgift och kilometerskatt är att föredra från administrativ synpunkt.

*RSV* uttalar, att det i administrativt hänseende torde vara en fördel om endast en beskattningsform tillämpas för varje fordon. En successiv övergång till kilometerbeskattning enligt utredningens förslag accepteras dock. Mängdrabatten är främst en trafikpolitisk fråga, som *RSV* avstår att ta ställning till. Förenlig med kostnadsansvarighetsprincipen är dock endast den rabattform, där varje fordons andel av de fasta kostnaderna tas ut genom en förhöjd skatt under en förhållandevis kort körsträcka i början av skatteåret och där skatt därefter utgår med samma belopp per kilometer. Om mängdrabatt medges bör en utjämning ske av terminsbetalningarna och trösklarna för rabatten bör justeras vid avställning och utlandskörningar endast om skatten per kilometer i början av året blir så hög att fordonet redan efter en relativt kort körsträcka får en skattebetalning av ungefär samma storlek som den nuvarande fordonsskatten.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller, att utredningens förslag kan medföra vissa inte önskvärda effekter i regional- och näringspolitiskt avseende. En mängdrabatt bör inte införas som ett regionalpolitiskt instrument förrän en fördjupad undersökning av nämnda effekter gjorts. Något regionalpolitiskt stöd bör därför inte redan nu byggas in i kilometerbeskattningen, anser länsstyrelsen, som vidare erinrar om att riksdagen tidigare avvisat regionala differentieringar av vägtrafikbeskattningen.

Även *länsstyrelsen i Värmlands län* anser, att kunskaperna om följderna av kilometerskatten är oklara på flera punkter och att en noggrannare undersökning snarast bör göras bl. a. med hänsyn till den betydelse åtgärder inom kommunikationssektorn har för regionalpolitiken. Länsstyrelsen ansluter sig till ledamoten Gustafssons särskilda yttrande.

Flera remissinstanser uttalar sig emellertid klart för en i kilometer-

skattesystemet inbyggd mängdrabatt, regionalpolitiska, allmänt närings- och trafikpolitiska samt företagsekonomiska skäl åberopas härför.

Sälunda finner *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* det rimligt, att mängdrabatt enligt alternativ D utgår under en övergångstid. Länsstyrelsen anser emellertid att ett selektivt transportstöd framstår som klart överlägset ett generellt stöd i form av mängdrabatt. Med hänsyn till att ett rabattsystem dessutom kan medföra snedvridning av konkurrensförhållandena bör frågan om en mängdrabatt på längre sikt utredas närmare och inom sådan tid att definitiva skattesatser kan fastställas fr. o. m. den 1 januari 1975. Även *VKU* anser att en skattedifferentiering genom en mängdrabatt är motiverad under en övergångstid, men att en bedömning av rabattfrågan på längre sikt kan ske först när ett mera fullständigt material föreligger.

*Länsstyrelsen i Norrbottens län* anför, att ett mängdrabattssystem som komplement till en renodlad kilometerskatt framstår som en utomordentligt viktig regionalpolitisk åtgärd. Därför bör i vart fall en mängdrabatt utgå till dess statsmakterna tagit ställning till *VKU:s* betänkande.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* förordar en mängdrabatt som tar hänsyn till de långa transportavstånden i skogslänen. Hänsyn bör också tas till jord- och skogsbrukets transporter som till inte ringa del försiggår på enskilda vägar och regelmässigt endast halva vägsträckan med last. Samma eller liknande skäl för en mängdrabatt anføres av *domänverket, skogsstyrelsen, Lantbrukarnas riksförbund, Skogsbrukets motortransportkommitté, Skogsindustriernas samarbetsutskott, Svenska kommunförbundet* och *Svenska vägföreningen*. Som ytterligare skäl framhålls, att en kilometerskatt utan mängdrabatt skulle i vissa fall leda till en kraftigt höjd beskattning.

Utöver de nu nämnda remissinstanserna förordas en mängdrabatt även av *IVA:s transportforskningskommission, Näringslivets trafikdelegation, Motorbranschens riksförbund, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Svenska busstrafikförbundet, Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska petroleum institutet* och *Svenska taxiförbundet*. Flertalet av dessa remissinstanser förordar ett rabattsystem enligt utredningens alternativ D.

En annan fråga som särskilt uppmärksammats av remissinstanserna gäller förslaget, att visst *garantibelopp* skall erläggas av fordonsägaren. Detta förslag har antingen tillstyrkts av eller inte föranlett någon erinran från *kammarrätten i Göteborg, RSV* och *länsstyrelserna i Stockholms län* och *i Göteborgs och Bohus län*. Övriga myndigheter bland remissinstanserna har inte uttalat sig i frågan. *Svenska lokaltrafikföreningen* anser att garantibeloppet bör begränsas till vad som svarar mot skatten för en skatteperiod, dvs. till 25 % av genomsnittlig årsskatt. Förslaget avvisas emellertid av ett flertal företrädare för näringslivet, nämligen *Näringslivets trafikdelegation, Skogsindustriernas samarbetsutskott,*

*Svenska busstrafikförbundet, Svenska petroleum institutet, Svenska taxi-förbundet, Svenska vägföreningen och Svenska åkeriförbundet.* Som skäl härför åberopas bl. a., att förslaget inte överensstämmer med praxis i svensk lagstiftning, att det medför ränteförluster för fordonsägarna och betungar administrationen och att det framstår som obehövt med hänsyn till att staten har förmånsrätt beträffande skattefordringar och att det nya uppbördssystemet erbjuder möjlighet till snabba åtgärder vid bristande betalning. *Svenska petroleum institutet* framför som alternativ till förslaget, att fordonsägaren skall ställa garanti eller fullgod borgen för skatten. Även *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* avstyrker förslaget men uttalar för det fall förslaget genomförs att det bör ordnas så att det av skattekvittot skall framgå att garantibeloppet är ograverat.

Den tekniska utformningen av debiterings- och uppbördssystemet för kilometerskatten enligt s. k. rullande uppbörd har allmänt biträtts och tillstyrkts. Endast på några punkter har förslagen i dessa delar föranlett särskilda påpekanden.

*Poststyrelsen* tar upp förslaget att särskilda avstämplingskort för anmälan om bl. a. avställning skall tillhandahållas på postanstalterna. Med tanke på den ringa åtgången av sådana kort och den för postverket nya rutin som förslaget innebär föreslås i stället att korten skall sändas ut från bilregistret. Verket motsätter sig dock inte, att korten under övergångstiden tillhandahålls på postanstalterna. Vidare förutsätts, att den nya gireringsrutin, som i samråd med bilregisternämnden utarbetats för fordonskatten blir tillämplig även på kilometerskatten.

Även *bilregisternämnden* utgår från att samma gireringsrutin skall kunna användas för både fordons- och kilometerskatteuppbörden. Nämnden är beredd att åta sig arbetet med utformning och införande av det nya systemet. Detta förutsätter extra resurser för nämnden och vidare, att ansvarsförhållandet m. m. först klaras ut. Det fortsatta arbetet förutsätts skola ske i samråd med övriga berörda myndigheter.

*RSV* godtar uppbördssystemet men föreslår kompletterande bestämmelser i VSF av innebörd, att skyldighet föreligger att insända kör-längdsuppgift direkt till bilregistret och att skatt för viss skattetermin skall på begäran kunna fastställas preliminärt.

*Svenska busstrafikförbundet* framhåller, att mängden av olika avstämplingskort inger betänkligheter och att risk föreligger att skattskyldig av förbiseende eller bristande insikt går miste om rättighet eller oriktigt drabbas av skattskyldighet. Ur rättstrygghetssynpunkt borde föreskrivas att avstämplingskortet skall vara försedda med kopia för den skattskyldiges egna noteringar. Behovet av en sådan ordning framhålls även av bl. a. *Motorbranschens riksförbund* och *Svenska petroleum institutet*.

Mot bakgrund att den uppdelade uppbörden innebär skyldighet att

klistra flera kontrollmärken på registreringsskylten varje år föreslår *Svenska lokaltrafikföreningen*, att företag med exempelvis minst 10 bus-sar befrias från denna skyldighet eller det skall räcka med att första kontrollmärket för ett skatteår klistras på skylten.

*Svenska åkeriförbundet* uttalar, att kilometerbeskattning av släpvagnar bör anstå till dess stämplande kilometerräknare för dessa fordon finns att tillgå.

Nödvändigheten av att *räknarapparaturen* är tillförlitlig och inte lätt kan manipuleras understryks av flera remissinstanser liksom behovet av klara och praktiska regler i fråga om fordonsägarnas skyldigheter att kontrollera räknarna och om rätten att bruka fordon vars räknare skadats eller satts ur funktion. Man finner det angeläget för att undvika stilleståndskostnader att möjlighet skapas för snabba reparationer och att det garanteras tillgång till erforderliga tillbehör till räknarapparaturen. Trafikföretagens auktorisation för ingrepp i räknarna med åtföljande rätt till plombering bör därför utökas och förslag framförs också om att låne- och utbytesräknare skall kunna tillhandahållas.

Kan reparation inte ske omgående bör körning med fordonet likväl få ske, mot att skatt erläggs för körd vägsträcka enligt fordonets vägmätare eller färdskrivare. Om mätare går sönder under körning bör fordonet i vart fall få återvända till hemorten. Nu redovisade synpunkter har i första hand framförts av företrädare för nätingslivet och branschintressena. Härutöver kan nämnas följande.

*RSV* framhåller, att i *VSF* bör föreskrivas att räknaren skall vara av godkänd typ, att den skall vara plomberad innan fordonet får brukas och vidare att fordonsägaren skall besiktiga mätaren innan fordonet brukas efter trafikolycka. Kontrollen av plombering m. m. bör vara ett naturligt led i den obligatoriska kontrollbesiktningen liksom vid s. k. flygande inspektioner och vid kontroller från beskattningsmyndighet.

*Rikspolisstyrelsen* hänvisar till yttrande från Föreningen Sveriges polismästare vari uttalas, att huvudansvaret beträffande föreskrifter och kontroll av räknarna bör ankomma på AB Svensk Bilprovning. Eftersom mätaren är ett hjälpmedel för skatteuppbörd borde den kontinuerliga kontrollen inte åvila polisen utan beskattningsmyndigheterna. Om polisen skall handha kontroll förutsätts att tillämpningsföreskrifter och anvisningar utfärdas.

*AB Svensk Bilprovning* tar upp frågan om rapportering av iakttagna bristfälligheter hos apparaturen och anser, att den föreslagna kontrollen inte bör sammankopplas med några polisiära funktioner för bolaget. Av kostnadsskäl bör bolagets uppgifter beträffande kontroll m. m. av räknarna utformas så att de med minsta olägenheter kan inordnas i de övriga besiktningrutinerna. Bolaget förutsätter att kostnaderna täcks på lämpligt sätt.

*Fordonsskatt och beskattning av traktorer m. m.*

I det föregående har redovisats remissinstansernas inställning till utredningens förslag om en fordonsbeskattning efter en skattevikt som till skillnad mot vad som nu gäller innebär en beskattning efter totalvikt även av personbilarna. En annan med fordonskatten sammanhängande fråga som uppmärksammats vid remissbehandlingen gäller beskattningen av fordon som körs på enskilda vägar som ej är bekostade med allmänna medel. *Länsstyrelserna i Värmlands och Jämtlands län, Lantbrukarnas riksförbund och Skogsindustriernas samarbetsutskott* anser skattelättnader påkallade men också att frågan behöver utredas ytterligare. I övrigt har utredningens förslag beträffande fordonskatten föranlett särskilda uttalanden endast beträffande skattens tillämpning på traktorer. Dessutom har emellertid uttalanden gjorts i vissa frågor som ej behandlats av utredningen men som betingats bl. a. av övergången till kilometerbeskattning.

Med ett undantag tillstyrker de remissinstanser som tagit upp traktorbeskattningen förslaget, att nuvarande fordonsbeskattning bibehålls enligt oförändrad klassindelning. *Svenska åkeriförbundet* däremot anser sig inte kunna acceptera att traktorekipagen och motorredskapen av endast tekniska skäl undantas från kilometerskattesystemet. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* hänvisar till ett uttalande av vägförvaltningen i länet, vari framhålls angelägenheten från bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt att föra över transporter från traktorer till lastbilar. Utredningens förslag att inte höja skatten på trafiktraktorer framstår därför som tvivelaktigt i synnerhet som möjligheten till skattenedsättning föreslås skola kvarstå.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* ifrågasätter om inte skatten på släpvagnar till traktorer kan göras enklare, genom att relatera den till exempelvis hälften av skatten på övriga släpvagnar.

I detta sammanhang kan nämnas att *länsstyrelsen i Stockholms län* ifrågasätter om man inte, tidigare än vad utredningen tänkt sig, bör överväga att ersätta fordonskatten för bensindrivna fordon med en höjd bensinskatt och använda denna som styrmedel för trafikpolitiska och miljömässiga ändamål. *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* erinrar om tidigare framfört förslag om en renodlad drivmedelsbeskattning av bensindrivna fordon. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser däremot att en övergång till sådan beskattning bör efter närmare utredning komma i fråga först efter det 1970 års reform helt genomförts.

*Vissa speciella skattepliktsfrågor*

Beträffande de av utredningen under denna rubrik behandlade skattepliktsfrågorna har endast den invändningen gjorts av *Svenska kommunförbundet*, att tillräckliga skäl inte anförts för ett slopande av nuva-

rande skattefrihet för ambulanser. Härutöver kan nämnas att *kammarrätten i Göteborg* finner lösningen med ett årligt driftbidrag för de handikappades fordon tillfredsställande, vilket inte kan sägas om nuvarande ordning.

#### *Beskattningsmyndigheter m. m.*

Motiveringen för utredningens förslag om RSV som central och länsstyrelsen som regional beskattningsmyndighet finner RSV inte riktigt hållbar. Det datamaskinella systemet gör det möjligt att utan nämnvärd olägenhet skilja skattefrågorna från registreringsfrågorna. Görs länsstyrelsen till beskattningsmyndighet, bör RSV vara central förvaltningsmyndighet med de uppgifter och befogenheter som föreslagits av utredningen. Beslutanderätt för länsstyrelsen utom i dispensfrågor förutsätter att ett allmänt ombud placeras hos RSV.

*Kammarrätten i Göteborg* anser att RSV bör betecknas som tillsynsmyndighet och att allmänt ombud i likhet med vad som gäller i frågor om direkt skatt och mervärdeskatt skall finnas i varje län. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* finner det mera adekvat att knyta an till uppborädsförordningens bestämmelser och en noggrann kompetensavgränsning bör göras beträffande RSV:s uppgifter.

Beträffande bestämmelserna om *påföljd* ställer sig *kammarrätten i Göteborg* tveksam till förslaget om ansvar för anställd chaufför och *Svenska transportarbetareförbundet* anser att ansvar inte bör gälla sådan förare om det kan visas att han gjort på vad honom ankommit för att hindra fordonets brukande.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* uttalar, att åtgärd vid bagatellartade fel och försummelse bör begränsas till sanktion av ekonomiskt slag i administrativ ordning, medan allvarigare fall av skattefusk dessutom bör leda till straffrättslig påföljd.

*Rikspolisstyrelsen* m. fl. ifrågasätter kravet på att senaste skattekvitto skall medföras under färd, och menar att det bör vara tillräckligt med det kontrollkvitto som skall finnas på registreringsplåten. Rikspolisstyrelsen anför vidare att, om skattekvitto skall medföras under färd, möjligheten till straffrihet vid underlåtenhet bör slopas.

#### *Internationell trafik*

I fråga om den internationella trafiken understryker *transportnämnden* vikten av att beskattningen utformas så att konkurrensneutralitet uppnås mellan svenska och utländska fordon vid transporter till och från Sverige. Utredningens förslag finner nämnden i stort sett tillfredsställande. Den invändningen kan dock resas att beskattningen av utländska fordon i form av dagskatt är alltför schabloniserad.

Förslaget härom, som bygger på en strikt tillämpning av territorialitetsprincipen, kan komma att medföra behov av förhandlingar med

andra länder. Det är därvid av vikt att bestämmelserna utformas så, att skatten i Sverige för utländskt fordon kan varieras alltefter den skatt som svenskt fordon får betala i vederbörande land. Schablonskatten ger inte möjlighet härtill och tar inte heller tillräcklig hänsyn till de utländska fordonens kostnadsansvar. Beskattningen av dessa fordon bör därför enligt nämnden göras avståndsberoende, t. ex. genom en beskattning enligt en regionindelning av landet. Det är dessutom önskvärt med ökade resurser för kontrollen av den utländska trafiken, bl. a. för att få fram bättre statistik om dess omfattning.

*Svenska åkeriförbundet* framhåller önskvärdheten av att beskattningen utformas så att svenska transporter inte missgynnas. Vidare är det önskvärt, att en kopia av avstämplingskortet finns hos bemannad tullstation och att detta kort också skall vara försett med fordonets registreringsnummer.

*Generaltullstyrelsen* konstaterar att förslaget i fråga om svenska fordons utlandskörningar i stort bygger på nuvarande ordning men att det innebär en utökning av kretsen av återbetalningsberättigade fordon. Detta i förening med att tullmyndigheterna skall tillhandahålla och utföra visst arbete med avstämplingskortet kräver ökade personella resurser som f. n. inte kan bestämmas. Det ökade kontrollarbetet leder till sänkt genomloppshastighet, vilket i sin tur ställer krav på ökade utrymmen för uppställning av bilar.

Utredningen har funnit att visst deklarationsförfarande i fråga om svenska fordons utlandskörningar måste accepteras och styrelsen anser därför att det bör övervägas att tillämpa ett sådant förfarande generellt. Är inte detta möjligt bör tullverkets befattning med skattekontrollen underlättas, bl. a. genom att de förmånsberättigade fordonen förses med någon form av yttre kännetecken. Vidare bör uppgift om fordonets registreringsnummer på ett eller annat sätt finnas angivet på avstämplingskortet. Enligt styrelsens mening bör det även övervägas att helt undanta de kilometerskattepliktiga personbilarna från skattefrihet vid utlandskörningar.

Även beskattningen av utländska fordon för körning i Sverige medför en ökad arbetsbelastning för tullverket varför det framstår som önskvärt att avtalsmässigt få till stånd ömsesidiga skattelättnader. Styrelsen förutsätter att den bereds tillfälle att ta ställning till utformningen av de bestämmelser som behövs för beskattningen av de utländska fordonen i Sverige.

### *Speciella frågor*

Beträffande de av utredningen avslutningsvis behandlade speciella frågorna är endast att nämna att *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* inte anser fog föreligga för en särskild interimsskatt.

I detta sammanhang kan även framhållas att *Svenska busstrafikför-*

bundet och Svenska lokaltrafikföreningen pekat på behovet av bestämmelser som möjliggör restitution av skatt på inneliggande lager av brännolja vid övergången till kilometerskatt.

#### *Författningsförslagen*

De av remissinstanserna framförda ändringsförslagen och synpunkterna föranleder i allmänhet ändringar eller kompletteringar i lagstiftningen. Flera sådana författningsändringar har redovisats i det föregående. Härutöver har granskningen av författningsförslagen, främst av RSV och kammarrätten i Göteborg medfört förslag till en del formella ändringar.

Därutöver framhåller kammarrätten i Göteborg att större klarhet torde vinnas om 4 § VSF utformas så att därav framgår att som ägare anses den som är upptagen i bilregistret som ägare, såvida det ej visas att annan bör vara upptagen som ägare. RSV har anfört att det synes lämpligt att redan i 4 § VSF ange, att fordonets ägare är skattskyldig, med reservation för de specialregler som ingår i utredningens förslag till 13 och 20 §§. RSV har vidare föreslagit att den som stadigvarande brukar fordon i vissa fall bör anses jämställd med ägare.

RSV anför vidare, att det är nödvändigt, med hänsyn till utredningens förslag om delad uppbörd av skatt, att skatten åtminstone preliminärt får beräknas för annan tid än skatteår. RSV föreslår därför att i 7 § VSF tas in en möjlighet för Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer att förordna om uppdelning av skatteår i flera terminer.

Kammarrätten i Göteborg har framhållit, att det i 16 och 22 §§ VSF bör vara tillräckligt att föreskriva brukningsförbud endast när skatten för det innevarande skatteåret ej betalats. Om förbud att bruka fordonet skall gälla även när skatt för närmast föregående skatteår är obetald bör detta förbud inte gälla ny ägare av fordonet.

Enligt RSV bör i VSF finnas en uttrycklig föreskrift om skyldighet att lämna körlängdsuppgift. Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kan enligt RSV föreskriva i vilken ordning sådan uppgift skall lämnas.

RSV föreslår vidare, att bestämmelsen i 22 § första stycket i VSF förtydligas så att därav framgår att körförbud inträder om kilometerskattepliktigt fordon inte uppfyller de föreskrifter i fråga om kilometerräknarapparat, vilka meddelats i VSF eller med stöd av denna.

Kammarrätten i Göteborg framhåller, att ett förtydligande bör ske i 24 § VSF så att det klart framgår vid vilken tidpunkt den i paragrafen angivna tidsfristen skall börja löpa. RSV föreslår att i 24 § VSF införs bestämmelser om preliminärt beslut och slutligt beslut om fastställelse av skatt. Avsikten med verkets förslag är att preliminärt beslut skall meddelas i de fall skatt fastställs för skattetermin för delad uppbörd.

Kammarrätten i Göteborg ifrågasätter om inte länsstyrelse ex officio

— utan anmälan av allmänna ombudet — skulle kunna fatta beslut om undanröjande av skattetillägg, när felande uppgift lämnats inom en månad från den dag den skattskyldige erhållit del av beslutet om skattetillägg (29 § VSF). En likartad ordning är föreskriven i förordningen om mervärdeskatt. Kammarrätten tar också upp utredningens förslag om att anslutningsbesvär får anföras, vilket framgår av en hänvisning från 32 § VSF till 45 § förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning. Efter genomförandet av förvaltningsreformen skall besvären inges till besvärsmyndigheten. Företrädarna för det allmänna har nu, vilket den praktiska erfarenheten av 108 § taxeringsförordningen redan givit vid handen, fått betydande svårigheter att konstatera om den skattskyldige klagat i målet. De berörda olägenheterna framträder ännu tydligare, om utredningens förslag i 2 § andra stycket om placering av ett enda allmänt ombud hos RSV genomföres. Tiden för anslutningsbesvär bör enligt kammarrätten i stället bestämmas till två veckor från den dag allmänna ombudet för yttrande fått del av den skattskyldiges "primära" besvär. Kammarrätten har också påtalat, att det kan förefalla obilligt att en anställd chaufför kan ställas till ansvar för att han kör ett fordon för vilket hans arbetsgivare erlagt skatt för innevarande år men för vilket tidigare ägare inte erlagt skatt för föregående år.

Det är tveksamt, menar kammarrätten, om ansvar enligt 37 § VSF skall utkrävas av en anställd förare i en sådan situation.

*Riksåklagaren* anför att orden "eller åklagare" i 38 § VSF skall utgå, eftersom förslaget inte är praktiskt genomförbart utan orimliga ansträngningar.

## Departementschefen

De av bilskatteutredningen i dess slutbetänkande presenterade förslagen kan ses som ytterligare ett väsentligt led i en bättre anpassning av vägtrafikbeskattningen till den av statsmakterna antagna kostnadsansvarighetsprincipen. Förslagen syftar till ett fullföljande av en omläggning av denna beskattning som redan påbörjats i vissa betydelsefulla delar genom 1970 års beslut om en successiv omfördelning av beskattningen av den tyngre vägtrafiken. Utredningen har emellertid slutfört sitt arbete utan tillgång till någon fullständigare kartläggning av vad som är att anse som vägtrafikens kostnadsansvar. Vägkostnadsutredningen har i uppdrag att närmare utreda denna fråga. Arbetet därmed pågår och kan inte förväntas bli slutfört inom den allra närmaste framtiden. Härav följer emellertid inte att bilskatteutredningens förslag är att betrakta som provisoriska. De har utformats med sikte på att kunna anpassas till en annan avvägning av beskattningen som kan föranledas av resultatet av den pågående utredningen av kostnadsansvaret.

Beaktas bör dessutom, att utredningens uppdrag gällt att lägga fram

förslag inom ramen för ett totalt oförändrat skatteuttag. Den avvägning av beskattningen som skett i enlighet härmed går i princip ut på oförändrad beskattning av fordon som representerar genomsnittet för varje kategori enligt vikts- och körförhållanden m. m. Utredningen har vidare utgått från att andra etappen i 1970 års reform genomförts planenligt från ingången av år 1973. Detta har som bekant också skett.

Utredningens förslag omspannar hela beskattningen av vägtrafiken med undantag dock för den som sker i form av energiskatt, mervärdeskatt och s. k. bilaccis. Detta innebär att förslagen i första hand omfattar den för vägväsendets finansiering specialdestinerade beskattning som sker i form av automobil- och drivmedelsskatt, de s. k. automobilskattemedlen. Här ingår det konkret utformade förslaget till den år 1971 i princip beslutade övergången till en kilometerbeskattning av brännolje-drivna motorfordon och tyngre släpvagnar till sådana fordon. Denna omläggning återverkar emellertid på även annan vägtrafikbeskattning som därför också tas upp av utredningen, bl. a. den särskilda motorbränsleskatten på brännolja. Av särskild betydelse är också de förslag rörande den internationella trafiken till och från Sverige som föranleds av kilometerbeskattningen.

Jag vill i detta sammanhang även erinra om, att 1970 års fordonsskatte-reform bl. a. innebar att automobilskatten för lastbilar och bussar fr. o. m. den 1 januari 1971 beräknas efter totalvikten i stället för som tidigare efter tjänstevikten. Inför genomförandet av andra etappen av nämnda reform från ingången av år 1973 undersöktes utfallet av den första etappen. Det befanns därvid att det för vissa kategorier av de fordon med en totalvikt över tre ton, som reformen gäller, uppkommit effekter som ej varit avsedda. Orsaken härtill var bl. a. att sambandet mellan tjänstevikt och totalvikt för de aktuella fordonskategorierna fått grundas på uppgifter som var några år gamla. De konstaterade felaktigheterna rättades till vid genomförandet av andra etappen, dvs. i de skatteskalor som gäller fr. o. m. den 1 januari 1973.

En kompletterande undersökning har nu gjorts om utfallet i fråga om lastbilar och bussar med totalvikter av högst tre ton. Resultatet av denna undersökning visar, att omräkningen från tjänstevikt till totalvikt lett till något för hög skatt. Enligt min mening finns det skäl för att även för dessa fordon lägga de framkomna nya uppgifterna till grund för beskattningen i fortsättningen. Härav betingade justeringar har därför gjorts i de i det följande förordade skatteskalorna för år 1974.

#### *Vägtrafikbeskattningens allmänna utformning*

Utredningen har ansett det vara av värde att vägtrafikbeskattningen i lagtekniskt hänseende samordnas i möjligaste mån. Denna uppfattning delas av remissinstanserna.

Jag kan i allt väsentligt ansluta mig till utredningens förslag beträf-

fande den allmänna utformningen av vägtrafikbeskattningen. Jag finner det således lämpligt att, som utredningen föreslagit, reglerna om fordonsskatten och kilometerskatten tas in i en ny vägtrafikskatteförordning (VSF) och att den bestående drivmedelsbeskattningen liksom f. n. regleras för sig. Den allmänna energiskatten omfattar förutom fasta kolbränslen och elkraft även bensin, gasol, motorbrännolja och eldningsolja. Samma skattesats gäller för motorbrännolja och tunn eldningsolja. Med hänsyn härtill finns det enligt utredningens mening särskild anledning att bibehålla energiskatten på motorbrännolja och inte ersätta den med en kilometerbeskattning motsvarande den som avses skola ersätta övrig nu utgående brännoljebesättning.

Det finns emellertid skäl för att i detta sammanhang ta upp frågan om en samordning av den beskattning av bensin och gasol som blir bestående även efter övergången till en kilometerbeskattning. De nämnda drivmedlen beskattas nu med bensinskatt resp. gasolskatt samt vidare med energiskatt och särskild skatt på motorbränslen. De förstnämnda skatterna utgör den specialdestinerade vägtrafikbeskattningen av dessa drivmedel. I fråga om den särskilda skatten på motorbränslen föreslår utredningen att den i vad avser brännoljan ersätts med en särskild kilometerskatt och en särskild fordonsskatt. Genomförs denna omläggning, vilket jag förordar, kommer den särskilda motorbränsleskatten att omfatta endast bensin och gasol.

I praktiken erläggs de olika skatterna på vardera av de två drivmedlen på grundval av ett gemensamt deklarationsförfarande. Det rör sig vidare om specifika skatter som utgår med bestämda öresbelopp per liter. Det föreligger därför inga svårigheter att fördela det totala skatteuttaget på specialdestinerad och annan skatt. Det borde därför inte behöva inge några betänkligheter att förenkla det nuvarande systemet genom att sammanföra hela denna drivmedelsbeskattning i en eller två författningar. I andra sammanhang har man emellertid liksom utredningen ansett det väsentligt att den egentliga vägtrafikbeskattningen regleras för sig. Med hänsyn härtill är jag nu inte beredd att gå längre än att förorda, att den beskattning av bensin och gasol som nu sker i form av särskild skatt på motorbränslen slopas och i stället tas ut i form av energiskatt. Detta föranleder en uppjustering av energiskatten på bensin med 18 öre per liter och på gasol med 12 öre per liter. Som en följd av denna omläggning kan den särskilda skatten på motorbränslen avvecklas helt samtidigt med kilometerskattens införande den 1 januari 1974.

### *Skattevikt*

Utredningen föreslår att det införs ett särskilt, enbart för vägtrafikbeskattningen avsett viktbegrepp, kallat skattevikt. Denna vikt föreslås i fråga om personbil, buss, lastbil och annan släpvagn än påhängsvagn utgöra fordonets totalvikt och i fråga om påhängsvagn den del av totalvik-

ten som vilar på fordonets fasta axlar. Skattevikten skall dock maximeras till den bruttovikt varmed fordonet får föras på väg, som är upplåten för högst 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck. För motorcykel, traktor och motorredskap föreslås att tjänstevikten skall vara skattevikt. Med totalvikt förstås summan av fordonets tjänstevikt och maximilast. I förslaget ingår också att s. k. dolly och påhängsvagn till sådan skall registreras och beskattas var för sig och inte som en enhet som nu är fallet.

Genom denna utformning av det skattemässiga viktbegreppet undanröjs enligt utredningen viss nu förekommande dubbelbeskattning av ekipage som består av dragfordon och påhängsvagn. Vidare anges att förslaget har betydelse för fordon som brukas utomlands på vägar som tillåter högre bruttovikter än svenska vägar. Beträffande personbilarna medför förslaget enligt utredningen, att det inte längre skulle behöva vidtas skattejusteringar på grund av sådana ändringar av fordon som påverkar tjänstevikten. I fråga om äldre personbilar påpekas, att det i regel saknas uppgift om totalvikten varför denna och därmed skattevikten får bestämmas schablonmässigt med hänsyn till det antal passage-rare som bilen är godkänd för.

Utredningen har konstruerat en ny skatteskala på basis av det föreslagna skatteviktsbegreppet. Den har utformats på i princip samma sätt som nuvarande skala för automobilskatten och med utgångspunkt från ett oförändrat totalt skatteuttag. Utredningen konstaterar att skalan ger oförändrad fordonsskatt för det övervägande antalet personbilar. Vissa ändringar blir följderna, men dessa är enligt utredningen måttliga och därtill förenliga med kostnadsansvarighetsprincipen.

Förslaget om skattevikt har allmänt biträtts vid remissbehandlingen, dock med några påpekanden om att skattevikten i vissa fall blir högre än vad som svarar mot den bruttovikt som får eller i praktiken kan utnyttjas.

1970 års reform innebar bl. a., att beskattning efter totalvikt infördes för lastbilar och bussar i överensstämmelse med vad som redan gällde för släpvagnarna. Utredningens förslag om ett särskilt skatteviktsbegrepp innebär i första hand den ändringen, att en fordonsbeskattning efter totalvikt införs även för personbilarna. Eftersom beskattningen totalt sett skall vara oförändrad och skatteskalan därför ändrats endast för att anpassas till det nya begreppet skattevikt är det fråga närmast om en av praktiska skäl betingad ändring. Förslaget ger för det övervägande antalet fordon oförändrad skatt, men i vissa fall blir följderna ett ändrat skatteuttag. Även om utredningen anser dessa förändringar vara förenliga med kostnadsansvarighetsprincipen saknas det enligt min mening anledning, att i fråga om personbilarna nu vidta åtgärder som påverkar beskattningen i vidare mån än som följer av övergång till kilometerskatt. Med hänsyn härtill förordar jag, att personbilarna även i fortsättningen

i vad avser fordonsskatten skall beskattas efter tjänstevikt liksom motorcyklarna, traktorerna och motorredskapen.

Vad nu sagts innebär emellertid inte att jag avvisar förslaget att begreppet skattevikt införs i vägtrafikskattesystemet. Det är en åtgärd som ger praktiska och tekniska fördelar. Jag biträder således förslaget med endast den ändringen av den materiella innebörden som jag nyss nämnt. Härav följer att jag ansluter mig till utredningens förslag om beräkning av skattevikten för påhängsvagnar, varigenom nu förekommande dubbelbeskattning undanröjs, liksom den föreslagna ändrade behandlingen av den s. k. dollyn. Sistnämnda ändring berör inte endast beskattningen utan även registreringen. Jag har erfarit att chefen för kommunikationsdepartementet vid bifall till vad jag nu förordat kommer att föreslå därav betingade ändringar i trafiklagstiftningen. Detta gäller även övriga av mig i det följande förordade åtgärder på skatteområdet som även återverkar på nämnda lagstiftning. Jag vill också erinra om att bestämmelserna i 43 § fordonskungörelsen om nedsättning av totalvikten kan slopas vid en övergång till beskattning efter totalvikt.

Vid remissbehandlingen har anmärkts att skattevikten kan bli högre än den bruttovikt, med vilken fordonet kan framföras med hänsyn till vägnätets bärlighet och att, i fråga om bussar i linjetrafik, nyttolasten genomsnittligt ligger betydligt under den maximilast som bestämmer totalvikten och därmed skattevikten. Man menar att hänsyn bör tas härtill.

De anförda anmärkningarna avser fordon, för vilka en fordonsbeskattning efter totalvikt redan gäller. Övergången till en beskattning efter skattevikt påverkar därför inte beskattningen av dessa fordon. 1970 års reform innebar dessutom ett särskilt hänsynstagande till bussarna. Eftersom omläggningen till beskattning efter skattevikt är direkt knuten till de skattesatsjusteringar som förutsatts i 1970 års beslut, finns det enligt min mening inte bärande skäl för ett särskilt beaktande av de vid remissbehandlingen framförda anmärkningarna. Vad jag nu förordat får emellertid också ses mot bakgrund av den av mig i det följande förordade utformningen av kilometerskatten.

#### *Kilometerskatt*

1971 års principbeslut om kilometerskatt innebär, att sådan skatt den 1 januari 1974 skall införas för brännoljedrivna motorfordon och från senare bestämd tidpunkt för släpvagnar till sådana fordon. Enligt beslutet skall kilometerskatten år 1974 utgå i stället för nu utgående brännoljeskatt i annan form än energiskatt. Principbeslutet omfattar inte frågan om ersättande av nuvarande automobilskatt med kilometerskatt.

Utredningen har utarbetat sina konkreta kilometerskattförslag från denna utgångspunkt men med sikte på övergång till en renodlad kilometerbeskattning av kilometerskattepliktiga fordon.

Flera remissinstanser hänvisar i sina yttranden över utredningens slut-

betänkande till vad man tidigare anfört i själva grundfrågan. I några fall har man dessutom tagit upp frågan om tidpunkten för kilometerskattens införande med hänsyn till att VKU:s arbete inte slutförts. Man uttalar tvekan inför att en så genomgripande omläggning genomföres innan vägtrafikens kostnadsansvar klarlagts.

Redan när 1971 års principbeslut fattades stod det klart, att VKU:s arbete inte kunde förväntas vara avslutat och ligga till grund för en kilometerbeskattning från år 1974. Det har inte tillkommit något nytt som motiverar att av detta skäl uppskjuta skatteomläggningen. De olägenheter som vidlåder brännolja-skattningen gör det angeläget, att kilometerbeskattningen genomföres utan ytterligare dröjsmål och för övrigt föreligger det som redan antytts inga svårigheter att ändra avvägningen av skatten, om resultatet av VKU:s arbete angående vägkostnadsansvaret skulle ge motiv härför. Jag förordar därför, att kilometerskatt i enlighet med 1971 års principbeslut införes den 1 januari 1974.

Utredningens förslag går emellertid längre. I överensstämmelse med principbeslutet föreslås, att brännolja-skatten och den särskilda motorbränsleskatten på brännolja den 1 januari 1974 ersätts med en kilometerbeskattning. Men dessutom föreslås, att kilometerskatt från ingången av år 1975 skall ersätta även fordonsskatten på kilometerskattepliktiga motorfordon och samtidigt utsträckas till att också omfatta släpvagnar över tre tons skattevikt till sådana motorfordon. Utredningen framhåller möjligheten, att under 1974 få sådan erfarenhet från tillämpningen av den då utgående kilometerskatten, bl. a. i fråga om körsträckorna, att ett beaktande härav kan ske vid övergången till en renodlad kilometerbeskattning fr. o. m. år 1975. Dessutom utgår utredningen från att en för släpvagnarna lämplig och tillförlitlig räknarapparat skall vara framtagen inom sådan tid som erfordras för en kilometerbeskattning även av dessa fordon från nämnda tidpunkt.

Förslagen beträffande övergången till en renodlad kilometerbeskattning har rönt särskild uppmärksamhet vid remissbehandlingen. Redan principbeslutet avsåg en kilometerbeskattning av släpvagnarna och därför accepteras nu allmänt att denna omläggning sker från ingången av år 1975 under den givna förutsättningen att räknarfrågan lösts på sätt som gör det möjligt att ta detta steg. Vissa remissinstanser ställer sig emellertid avvisande eller tvekan till förslagen att även fordonsskatten för de kilometerskattepliktiga fordonen skall inrymmas under kilometerbeskattningen och att detta skall ske redan från ingången av år 1975. Man framhåller att vägkostnaderna till betydande del består av gemensamma kostnader och att därför en renodlad kilometerskatt inte ger ett riktigt utslag från kostnadsansvarssynpunkt. En fast fordonsavgift utgör även ett motiv för effektivt utnyttjande av fordonen, eftersom den sjunker relativt sett med ökat utnyttjande. En kombination av fordons- och kilometerskatt anser man därför bättre än ett system med en renodlad

kilometerskatt och detta även om kilometerskatten förenas med den av utredningen diskuterade mängdrabatten, som skulle utgå vid långa körsträckor och därmed bl. a. verka stimulerande för ett effektivt utnyttjande av fordonen. En kombinerad fordons- och kilometerskatt anses dessutom ha praktiska fördelar framför en renodlad kilometerskatt med mängdrabatt. Det kan även nämnas, att bland de rabattalternativ som utredningen redovisar har det som till sina verkningar ligger närmast nuvarande fordons- och drivmedelsbeskattning fått störst anslutning.

Mot en övergång till renodlad kilometerbeskattning redan från ingången av år 1975 anför vissa remissinstanser, att man då inte kan ha fått sådana erfarenheter med avseende på körsträckorna att en bedömning av skattens riktiga avvägning kan göras. Längre tid behövs och därför bör övergången till en renodlad kilometerbeskattning skjutas på framtiden. Det finns också uttalanden som går ut på att man skall vänta med detta steg till dess VKU:s arbete slutförts.

Bland de remissinstanser som har nu redovisat inställning till kilometerskatteomläggningen finns företrädare för åkeribranschen, LO och flera myndigheter. Ytterligare instanser avvisar en mängdrabatt.

Jag är ense med de remissinstanser som ansett att det ännu är för tidigt att ta ställning till beskattningens utformning på längre sikt. Med hänsyn härtill är jag inte nu beredd att föreslå en omläggning som går längre än som omfattas av 1971 års principbeslut. Detta betyder att vad jag nu förordar gäller endast en kilometerskatt fr. o. m. år 1974 som ersätter nuvarande brännoljebeskattning i annan form än energiskatt. Frågan om och när en omläggning bör ske till en kilometerbeskattning som ersätter även fordonskatten för de kilometerskattepliktiga motorfordonen bör skjutas på framtiden. I vart fall talar försiktigheten för att man avvaktar erfarenheterna från mer än ett års tillämpning av en kilometerbeskattning av den från ingången av år 1974 förordade omfattningen innan ställning tas till frågan om en renodlad kilometerbeskattning utan fast fordonskatt skall införas. Jag ser det som väsentligt att ett klart uttalande görs i denna fråga med hänsyn till bl. a. åkeribranschens berättigade intresse att med någon säkerhet kunna bedöma vägtrafikbeskattningsens verkningar på något längre sikt. Min uppfattning är således att beskattningen av kilometerskattepliktiga motorfordon bör ha formen av en kombinerad fordons- och kilometerskatt från år 1974 och tills vidare i vart fall under några år. Jag vill erinra om att fjärde etappen i 1970 års vägtrafikskattereform är avsedd att genomföras från den 1 januari 1977. Mitt nu redovisade ställningstagande får återverkningar även på andra av utredningens förslag. Jag återkommer härtill i det följande.

Vad jag nu behandlat har gällt kilometerbeskattningen av motorfordon. Utredningens förslag går emellertid ut på att kilometerbeskattningen den 1 januari 1975 skall utsträckas till att omfatta även släpvag-

narna. 1971 års principbeslut innebar beträffande dessa fordon att kilometerskatt skall införas vid senare bestämd tidpunkt. Anledningen till detta opreciserade beslut var i första hand, att den tekniska lösningen av en räknarapparat för släpvagnarna var oviss.

Jag har erfarit att KSN f. n. utreder förutsättningarna för att få fram apparatur som lämpar sig för en kilometerbeskattning även av släpvagnarna och att nämnden bedömer det som möjligt att snart nå en tillfredsställande lösning. Under förutsättning att frågan om framtagande av lämplig apparatur lösts inom sådan tid som behövs för att kilometerbeskattning av släpvagnar skall kunna ske fr. o. m. år 1975, biträder jag utredningens förslag om att kilometerbeskattning införs den 1 januari 1975 även för släpvagnar över tre tons skattevikt som dras av kilometerskattepliktiga motorfordon. Jag lägger emellertid inte fram konkreta förslag härom i detta sammanhang utan avser att återkomma i frågan när klarhet vunnits att de tekniska förutsättningarna finns för en kilometerbeskattning av släpvagnarna från ingången av år 1975. I det följande behandlar jag därför beskattningen av släpvagnarna endast i den utsträckning som betingas av övergången till kilometerbeskattning av motorfordonen.

Mot bakgrund av nu redovisade ställningstaganden kan jag fatta mig kort beträffande de inte redan behandlade delarna i utredningens förslag till kilometerbeskattning från år 1974.

Jag biträder utredningens förslag att kilometerbeskattningen begränsas till motorfordon som drivs med annat än bensin eller gasol. Detta innebär den ändringen i jämförelse med utredningens tidigare förslag att gasoldrivna fordon alltså skall beläggas med fordons- och gasolskatt. Kilometerskattepliktiga blir brännoljedrivna personbilar, bussar och lastbilar samt elbilar. Jag finner det också riktigt att i enlighet med utredningens förslag fordonsskatten för släpvagnarna till kilometerskattepliktiga fordon justeras så att den även täcker skatten på merförbrukningen av brännolja som föranleds av körning med tillkopplad släpvagn. Som redan nämnts biträder jag också förslaget att den kilometerskatt som skall avlösa den särskilda motorbränsleskatten på brännolja tas ut för sig som en särskild kilometerskatt och således inte inräknas i den specialdestinerade kilometerbeskattningen.

Frågan om mängdrabatt har jag tidigare berört. Det är en fråga som aktualiserats av utredningens förslag om en renodlad kilometerbeskattning utan fordonsskatt. I detta läge skulle en mängdrabatt erbjuda en mjuk övergång till det nya systemet och kunna förhindra kraftiga skattehöjningar för fordon med körsträckor utöver genomsnittet. Utredningen har dessutom pekat på möjligheten att utnyttja en mängdrabatt som ett regionalpolitiskt instrument. Denna aspekt har också framhållits av flera remissinstanser till förmån för att bygga in en mängdrabatt i ett fullt ut genomfört kilometerskattesystem.

Eftersom jag av skäl som tidigare redovisats anser att kombinationen fordons- och kilometerskatt bör införas och tillämpas tills vidare behöver ställning nu inte tas till behovet eller utformningen av en mängdrabatt. Först vid införande av en renodlad kilometerskatt finns det anledning att pröva denna fråga. Med hänsyn härtill inryms inte någon mängdrabatt i den här av mig förordade utformningen av kilometerbeskattningen.

Även det av utredningen påpekade behovet av att vid en kilometerbeskattning med mängdrabatt ta hänsyn till tid, då fordon varit avställt, kan lämnas därhän när fråga är om en kombinerad fordons- och kilometerbeskattning. Jag anser dessutom att man vid den av mig förordade utformningen av beskattningen kan avstå från att ta ut ett garantibelopp i förskott för varje kilometerskattepliktigt fordon när kilometerskatten införs. Visserligen skapas därmed en säkerhet för skattens erläggande vid en omläggning som betyder betalning i efterskott till skillnad mot att skatt i nuvarande system i fråga om såväl fordonsskatten som brännoljebeskattningen erläggs i förskott. Förslaget om garantibelopp har också rönt kritik under åberopande att det innebär ett skatteuttag i förskott som låses under fordonets hela livslängd för att återbetalas först vid fordonets definitiva avregistrering och då till den aktuella ägaren av fordonet.

Med hänsyn till att jag förordar en lösning som betyder att fordonskatten t. v. blir bestående och liksom hittills skall erläggas i förskott anser jag skäligt att underlåta ett uttag av visst garantibelopp i förskott. Skulle det emellertid visa sig att kilometerskatteuppbörden brister i effektivitet får frågan tas upp till förnyat övervägande.

I övrigt innebär förslaget beträffande skatteuppbörden att den skall ske kvartalsvis i efterskott och baseras på kort som fordonsägaren stämplar av i kilometerräknaren och skickar in till bilregistret. Fordonsägaren skall senast den 15 i avstämplingsmånaden erhålla kortet och senast den sista dagen i samma månad insända det i stämplat skick. Hos bilregistret sker maskinell framräkning av skatten med ledning av de insända korten och inom 7 à 8 dagar efter avstämplingsmånadens utgång skall krav på skatten kunna sändas ut mot postförskott tillsammans med skattekvitto och kontrollmärke. Förslaget överensstämmer med det uppbördssystem som utredningen redovisade redan i principbetänkandet och som även återgavs i prop. 1971: 153 med förslaget till införande av kilometerskatt. Det kan också nämnas att utredningen räknat med att beslut skulle fattas om övergång till ett system med s. k. rullande uppbörd kopplat till reglerna om kontrollbesiktningen av fordonen. Beslut härom har som bekant fattats av 1971 års riksdag.

De med uppbörden av vägtrafikskatt sammanhängande frågorna är av sådant slag som nu i allt väsentligt regleras i olika kungörelser om uppbörd av automobilskatt m. m. Samma ordning bör gälla även i fort-

sättningen efter kilometerskattens införande. Det bör därför få ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda de bestämmelser som erfordras för uppbörd m. m. av såväl fordonsskatt som kilometerskatt. Givetvis bör därvid eftersträvas att få till stånd en samordning av uppbörden av de båda skatteslagen.

Utredningen har utarbetat förslag till kilometerskattesatser för de brännoljedrivna fordonen. Skattesatserna är utformade som en grundskattesats i öre per km för fordon med viss högsta skattevikt och som en tillägsskattesats likalades i öre per km för varje påbörjat hundratal kilogram av skattevikten utöver vad som svarar mot grundskattesatsen. Skattesatserna är beräknade med tre decimaler.

Utredningens förslag till kilometerskattesatser har inte föranlett andra erinringar vid remissbehandlingen än att man i några fall ifrågasatt om behov föreligger att ange skattesatserna i öre per km med tre decimaler. En verkställd undersökning visar också, att den sista decimalen i de föreslagna skattesatserna har mycket liten betydelse för skatteuttaget även vid längre körsträckor. Med hänsyn härtill förordar jag den förenklingen att skattesatserna anges i öre per 10 km och med endast en decimal. I enlighet härmed har också skattesatserna i författningsförslagen utformats. Eftersom tillägsskatten ökar proportionellt med samma belopp för varje påbörjat hundratal kilogram utöver den som svarar mot grundskatten anges i författningsförslaget endast beloppen av grundskattesatserna och tillägsskattesatserna för de fordonskategorier för vilka olika skattesatser gäller, dvs. för personbilar och övriga kilometerskattepliktiga fordon. Härjämte har den av mig förordade fortsatta beskattningen av personbilar efter tjänstevikt föranlett den ändringen att grundskattesatsen skall gälla för skattevikter upp till högst 900 kg. För de övriga kilometerskattepliktiga fordonen, dvs. bussarna och lastbilarna, gäller grundskattesatsen för fordon med skattevikt om högst 1 600 kg. Det får ankomma på RSV att vid behov utarbeta mer specificerade skattesatstabeller.

Jag vill här ta upp ytterligare en fråga. Vissa äldre, lättare motorfordon är försedda med s. k. norrlandsväxel. För sådant fordon behövs en extra anslutning till kilometerräknaren för att den faktiskt vägsträckan skall registreras vid körning på lågväxel. Jag anser att det bör stå fordonägaren fritt om han vill komplettera räknarapparaturen med sådan extra anslutning eller betala kilometerskatt för en något längre körsträcka.

### *Fordonsskatt*

Utredningens förslag innebär, att nuvarande automobilskatt under benämningen fordonsskatt skall utgå för alla skattepliktiga fordon under år 1974 och därefter för sådana fordon som ej är kilometerskattepliktiga. De för fordonsskatten föreslagna skattesatserna bygger på att andra

etappen i 1970 års vägtrafikskattereform genomförts planenligt. De skall dessutom ge ett i princip oförändrat totalt skatteuttag.

För personbilar, bussar och lastbilar föreslås oförändrade skatteskalor i förhållande till andra etappen i 1970 års reform, dock med den ändringen som betingas av övergång till beskattning efter totalvikt för personbilarna. Hela vägtrafikskatten för de brännoljedrivna bussarna föreslås liksom nu är fallet svara mot 80 % av skatten för tvåaxliga brännoljedrivna lastbilar.

För släpvagnar med skattevikt ej över tre ton föreslås en gemensam skatteskala oberoende av dragfordon. För tyngre fordon däremot föreslås en skala för släpvagnar som dras enbart av bensin- eller gasolldrivet fordon och en skala för släpvagnar som dras helt eller delvis av brännoljedrivet fordon. Den totala specialdestinerade skatten har för släpvagnar inom varje viktclass bestämts så att den ger samma årsskatt vid genomsnittlig körlängd oberoende av dragfordon. Detta resultat uppnås genom att fordonsskatten för släpvagn till brännoljedriven bil ökas med skatten på den merförbrukning av brännolja som uppkommer vid körning med släpvagn. För släpvagnar till bensin- eller gasolldrivna bilar beräknas skatten till det belopp som gäller för släpvagnar till brännoljedrivna bilar minskat med bensin- resp. gasolskatten på motsvarande merförbrukning av bränsle.

För att kompensera bortfallet av den särskilda motorbränsleskatten på brännolja föreslår utredningen, att särskild fordonsskatt skall utgå för släpvagnar som dras av brännoljedrivet dragfordon. Skatten skall motsvara den skatt som faller på merförbrukning av brännolja när släpvagn kopplas till dragfordonet.

Utredningens förslag går vidare ut på att vissa äldre fordon skall undantas från kilometerskatteplikt under år 1974 och i stället beläggas med fordonsskatt på samma sätt som för andra motsvarande fordon och dessutom med särskild fordonsskatt motsvarande den kilometerskatt som andra fordon träffas av.

Remissinstanserna har lämnat utredningens förslag i fråga om fordonsskatt för bilar och bildragna släpvagnar utan erinran.

Utredningens förslag på denna punkt innebär i princip att en beskattning på nuvarande nivå bibehålls för bilarna och de bildragna släpvagnarna. Jag finner detta väl motiverat och biträder förslaget, dock med den av mig i det föregående förordade ändringen att skatten för personbilarna skall alltså utgå efter tjänstevikt. Vidare bör beaktas resultatet av den tidigare omnämnda undersökningen av förhållandet mellan tjänstevikt och totalvikt beträffande lastbilar och bussar med totalvikt ej över tre ton. Denna undersökning har visat att vissa mindre sänkningar av den årliga fordonsskatten är motiverade. Det rör sig om belopp som per år uppgår till högst ca 90 kronor och i flertalet fall håller de sig om-

kring 40—60 kronor per år. De av mig förordade skatteskalorna har justerats med hänsyn härtill.

Utredningens förslag till särskild fordonsskatt för vissa äldre bilar under år 1974 har i princip behandlats i proposition 1972: 115. Därvid föreslogs inte något särskilt undantag från skyldighet att förse brännoljedrivna fordon av viss minsta ålder med kilometerräknarapparat. För dessa fordon skall därför enligt min mening kilometerskatt utgå fr. o. m. år 1974, varför något behov av en särskild fordonsskatt för dem inte finns.

#### *Beskattning av traktorer m. m.*

Utredningen har av praktiska och kontrolltekniska skäl avvisat tanken på kilometerskatt eller annan direkt körlängdsberoende skatt för traktorer och motorredskap.

För traktorer som inte används för transporter på de allmänna vägarna (traktorer i klass II) föreslår utredningen ingen ändring av nuvarande schablonmässiga beskattning. Beträffande andra traktorer, trafiktraktorer, och därmed likställda registrerade motorredskap föreslås att fordonsskatt skall utgå med i princip hälften av den skatt som före den 1 januari 1971 utgick för lastbilar med motsvarande tjänstevikt. För släpvagnar som dras av trafiktraktorer och har en totalvikt över tre ton föreslår utredningen att fordonsskatt skall utgå med belopp som svarar mot den år 1971 gällande automobilskatten. Trafiktraktorekipagen bör enligt utredningen behandlas som en enhet och borde därför få sänkt skatt med hänsyn till deras korta årliga körsträckor. En acceptabel beskattning uppnås dock enligt utredningen om man underlåter att gå vidare med 1970 års reform för släpvagnarna och inte heller höjer fordonsskatten för att kompensera bortfallet av brännoljeskatten. Fortfarande bör dock enligt utredningen möjlighet finnas att sätta ner skatten för trafiktraktorekipagen på grund av korta körsträckor. Den icke specialdestinerade motorbränsleskatten på brännolja föreslås tas ut i form av särskild fordonsskatt på trafiktraktorer och släpvagnar till sådana fordon.

Remissinstanserna har i stort sett accepterat utredningens förslag till beskattning av traktorer, motorredskap och släpvagnar till sådana fordon. Från branschhåll har dock framförts att man inte skall avstå från kilometerskatt på dessa fordon enbart av tekniska skäl. Det har också riktats kritik från trafiksäkerhetssynpunkt mot att trafiktraktorekipagen inte får höjd skatt.

Jag finner ingen anledning att på grund av övergången till kilometerskatt föreslå någon ändring av beskattningen av traktorer i klass II. Beträffande trafiktraktorer och släpvagnarna till sådana fordon måste enligt min mening beaktas, att de utför ett transportarbete som är likvärdigt med det som utförs av lastbilsekipagen. Skillnaden mellan de olika typerna av fordon ligger i att den årliga körsträckan för traktore-

kipagen normalt är lägre än för lastbilarna. Detta förhållande har emellertid redan beaktats vid fastställandet av skatteskalorna för traktorer. Automobilsikten för traktordragna släpvagnar är däremot densamma som skatten för bildragna släpvagnar med samma vikt och av samma typ. Skatten för dessa släpvagnar har också justerats vid genomförandet av den andra etappen av 1970 års reform. Det föreligger, som utredningen påpekat, stora svårigheter att på ett tillförlitligt sätt fastställa de faktorer som avgör trafiktraktorekipagens kostnadsansvar i förhållande till bilekipagens. Mot denna bakgrund och med beaktande också av vad som framförts vid remissbehandlingen förordar jag att beskattningen av trafiktraktorekipagen och de registrerade motorredskapen skall ske enligt nuvarande skatteuttag med tillägg för den brännoljeskatt som bortfaller.

Tillägg för bortfallet av brännoljeskatt får beräknas schablonmässigt. Grovt sett utgår f. n. årlig automobilsikt och specialdestinerad brännoljeskatt för lastbilar och bussar med ungefär lika stora belopp per år räknat. Detta förhållande skulle närmast leda till att fordonsskatterna för trafiktraktorer och registrerade motorredskap borde räknas upp till dubbla belopp. Härigenom torde dock beskattningen komma att bli högre än som är motiverat med hänsyn till fordonens korta körsträckor. Jag förordar därför att höjningen begränsas till 50 % av den nuvarande traktorskatten.

Beträffande släpvagnar till trafiktraktorer bör skatteskalorna i och för sig kunna ges en mer schablonmässig utformning med hänsyn till att exakta uppgifter saknas för fastställande av dessa fordons kostnadsansvar. Skattesatserna skulle dock skilja sig så litet från skattesatserna för släpvagnar som dras av kilometerskattepliktigt fordon, att samma skatteskalor kan användas för båda kategorierna släpvagnar. Detta har beaktats i förslaget till VSF.

Den ej specialdestinerade motorbränsleskatten som faller på trafiktraktorer kan beräknas till 20 % av fordonsskatten innan den nyss förordade höjningen gjorts. För släpvagnarnas del kan den ej specialdestinerade skatten beräknas utgöra 13/31 av fordonsskatteplägget på grund av bortfallet av specialdestinerad brännoljeskatt. De nu angivna förhållandena har beaktats vid utarbetande av det förslag till särskild fordonsskatt som ingår i författningsförslagen.

#### *Vissa speciella skattepliktsfrågor*

Utredningen föreslår att nuvarande skattefrihet för kungahusets fordon, diplomatfordon, krigsmaktens fordon och specialutrustade brandfordon skall gälla även i fråga om fordonsskatt och kilometerskatt. Däremot menar utredningen att det inte finns skäl att från beskattning undanta sjuktransportfordon. Dessa är i vissa fall svåra att skilja från andra fordon. De flesta är bensindrivna, varför skattefrihet för de bränn-

oljedrivna skulle ge dessa en favoriserad ställning. I fråga om ej specialutrustade brandfordon föreslår utredningen ett slopande av skattefriheten eftersom dessa fordon kan antas ha ungefär samma körlängd årligen som andra fordon. Utredningen har också pekat på att både sjuktransport- och brandfordonen f. n. är befriade från bilaccis. Vidare föreslås att bärgningsbilarna även i fortsättningen skall beskattas på samma sätt som andra fordon med samma totalvikt.

Den nuvarande skattefriheten för handikappfordon bör enligt utredningens mening slopas och ersättas av ett bidragssystem i enlighet med det förslag härom som framfördes av handikapputredningen. Om detta förslag inte genomförs bör det nuvarande systemet med skattelättnader bibehållas. Veteranfordonen bör enligt utredningen beskattas på samma sätt som andra fordon. Om så inte sker uppkommer praktiska och administrativa svårigheter. De flesta är dessutom bensindrivna personbilar eller motorcyklar. Skulle svårigheter föreligga att montera kilometerräknare på brännoljedrivna fordon bör Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kunna förordna att fordonsskatt i stället för kilometerskatt skall utgå.

Utredningen föreslår vidare att dispens från skatteplikt skall kunna medges för fordon som framförs utanför det med allmänna medel bekostade vägnätet. Detta bör dock ske med stor restriktivitet. Som exempel på fall då dispens bör kunna medges anges bl. a. brukande av fordon på ö utan allmän väg eller färjeförbindelse, i anläggningsarbete för kraftverk eller inom gruvområde. Fråga om dispens bör enligt utredningen prövas som en skattefråga och handläggas enligt VSF.

Beträffande dessa skattepliktsfrågor har vid remissbehandlingen endast anförts att tillräckliga skäl inte föreligger att införa skatteplikt för ambulanser och att det av utredningen föreslagna bidragssystemet i fråga om handikappfordonen är bättre än det nuvarande systemet.

De undantag från skatteplikt som utredningen föreslagit har sin motsvarighet i nuvarande automobilskatteförordning. Om undantagen förs över till VSF uppkommer skattefrihet också från kilometerskatt, vilket är en lättnad i förhållande till nuvarande beskattning. Med hänsyn bl. a. till att det är fråga om speciella fordon av relativt litet antal, kan jag ansluta mig till utredningens förslag om fortsatt undantag från skatteplikt för kungahusets fordon, diplomatfordon, krigsmaktens fordon och specialutrustade brandfordon. För diplomatfordonens del gäller f. ö. redan nu skattefrihet för drivmedel. Jag kan också ansluta mig till utredningens förslag att slopa den nuvarande skattefriheten för sjuktransportfordon och ej specialutrustade fordon för brandväsendet. Dessa kan, som utredningen framhållit, antas ha normala körsträckor och dessutom föreligger i vissa fall svårigheter att skilja dem från andra skattepliktiga fordon. Jag finner dock ingen anledning att förordna någon ändring i bestämmelserna om bilaccis för nu avsedda fordon.

Enligt min mening står det klart att de förmåner som handikappade nu åtnjuter i form av befrielse från årlig automobilskatt samt bidrag till drivmedelsskatt och återbetalning av bilaccis är mycket väl motiverade. Det är ett angeläget behov för många handikappade att ha tillgång till bil för färd till och från arbetsplats eller utbildningsställe. Utredningen har anfört, att det nuvarande systemet medför vissa praktiska svårigheter. Främst torde detta bero på, att den handikappade får ansöka om bidrag och måste göra detta inom särskilda tidsfrister. Detta kan medföra risk för förlust av bidrag eller annan förmån.

De nämnda omständigheterna förtjänar enligt min mening att beaktas. Detta kan emellertid ske inom ramen för det nuvarande systemet. Det bör även i fortsättningen kunna krävas av handikappad, att han ansöker om befrielse från skatteplikt till vägtrafikskatt för fordon som han förvärvat. Sådan skattebefrielse bör medges enligt den praxis som nu tillämpas. Har skattebefrielse medgivits bör ev. återbetalning av bilaccis och utbetalning av bidrag för drivmedelsskatt kunna göras utan särskild ansökan av den handikappade. Bidraget bör därvid utgå så länge fordonet ägs av den handikappade och är befriat från vägtrafikskatt. Jag avser att i annat sammanhang återkomma med förslag om sådana ändringar som i enlighet med vad jag nu antytt erfordras i förordningen (1956: 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall och förordningen (1960: 603) om bidrag till vanföra ägare av motorfordon.

Den i detta sammanhang förordade omläggningen till kilometerskatt bör enligt min mening inte föranleda andra ändringar i vägtrafikbeskattningen än sådana som är motiverade av själva omläggningen. Detta innebär att jag inte är beredd att föreslå ändringar beträffande bärgningsbilar eller andra fordon enbart på grund av deras låga årliga körsträcka.

I fråga om fordon som uteslutande framförs utanför det med allmänna medel bekostade vägnätet finner jag utredningens förslag väl ägnat att leda till ett riktigt och ändamålsenligt resultat. Jag förordar därför att bestämmelser i enlighet med utredningens förslag införs i VSF. Däremot finner jag det inte möjligt att biträda det vid remissbehandlingen framförda önskemålet om skattelättnader för fordon som i viss utsträckning används på enskilda vägar.

#### *Beskattningsförfarande och beskattningsmyndigheter*

Utredningen föreslår att länsstyrelserna skall vara regionala beskattningsmyndigheter och RSV central beskattningsmyndighet i fråga om vägtrafikskatten. Länsstyrelserna, som är regionala registreringsmyndigheter, har tillgång till de uppgifter som behövs för påföring av skatt. Denna påföring skall därför enligt förslaget ske genom automatisk behandling av registrerade data genom bilregistrets försorg. Tvister i registrerings- eller skattefrågor skall handläggas av länsstyrelserna. Efterbeskattning, skattetillägg och förseningsavgift skall komma i fråga be-

träffande vägtrafikskatt på i princip samma sätt som nu gäller vid annan beskattning. Länsstyrelserna bör enligt utredningen handlägga även dessa frågor. Rätt forum i skatteärende bör vara länsstyrelsen i det län där ägaren hör hemma, eller länsstyrelsen i Stockholms län i fall då annan länsstyrelse inte är rätt forum.

RSV:s uppgifter som central beskattningsmyndighet skulle enligt förslaget vara att genom föreskrifter och anvisningar främja en riktig och enhetlig tillämpning av VSF samt att svara för den centrala kontrollen. RSV bör också medverka vid programmeringen av datamaskiner för skattepåföringen. Verket skall kunna föreskriva att länsstyrelse inhämtar verkets yttrande innan ärende avgörs.

Ett allmänt ombud skall enligt utredningens förslag finnas hos RSV med uppgift både att föra det allmännas talan och att tillvarata den enskildes intressen.

Besvär över länsstyrelses beslut i skattefråga skall enligt utredningens förslag föras hos kammarrätt. Detsamma skall gälla för besvär över länsstyrelses beslut i fråga om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar (SFS 1969: 553), restitution av skatt på lastbilar (SFS 1970: 888) och återbetalning av skatt vid utlandskörning (SFS 1971: 321).

Däremot har utredningen föreslagit att frågor om dispens från registreringsplikt vid körning utanför det med allmänna medel bekostade vägnätet skall handläggas som skattefrågor av RSV, vars beslut skall kunna överklagas till Kungl. Maj:t i statsrådet.

Ett fåtal remissinstanser har tagit upp hithörande frågor. RSV har anfört att verket bör vara central förvaltningsmyndighet, om länsstyrelsen görs till beskattningsmyndighet. Kammarrätten i Göteborg är av samma uppfattning och anför dessutom att allmänt ombud bör finnas hos varje länsstyrelse och inte centralt hos RSV.

Utredningens förslag i fråga om beskattningsmyndigheter m. m. kan jag i stort sett acceptera. Påföring av skatt bör i likhet med vad som tillämpas under år 1973 göras med hjälp av automatisk databehandling i bilregistret. Länsstyrelserna bör svara för detta arbete i egenskap av beskattningsmyndigheter med anlitan av bilregistret. Det är också enligt min uppfattning väl motiverat att RSV här som i andra sammanhang ges ställning av central myndighet med befogenhet att meddela anvisningar för länsstyrelserna. Därutöver bör verket äga rätt att utfärda föreskrifter för länsstyrelsernas handläggning av ärenden i fråga om vägtrafikbeskattningen utom när det gäller beslut med materiell eller saklig innebörd. För detta ändamål synes det tillräckligt att RSV betecknas som central förvaltningsmyndighet. Vidare finner jag det lämpligt att frågor om dispens från registreringsplikt vid körning utanför det med allmänna medel bekostade vägnätet handläggs som skattefrågor av RSV. Kungl. Maj:t torde kunna utfärda bestämmelser härom.

Införandet av ett allmänt ombud i fråga om vägtrafikbeskattningen är väl motiverat. Ombudets uppgift bör vara att föra det allmännas talan men med rätt att föra talan även till skattskyldigs förmån. Av praktiska skäl synes det lämpligast att ett allmänt ombud, som nu är fallet i fråga om mervärdeskatt, placeras hos varje länsstyrelse. Uppgiften att vara allmänt ombud bör anförtros tjänsteman hos länsstyrelsen.

Jag vill i detta sammanhang ta upp ytterligare en fråga som rör RSV:s arbetsuppgifter. Restitution av skatt på bensin som använts till drift av skördetröskor eller jordbrukstraktorer handläggs f. n. av Statens jordbruksnämnd. Med hänsyn till att det är fråga om en ren skattefråga är det motiverat att föra över handläggningen av dessa ärenden på RSV. Restitution av skatt på bensin som använts till drift av motorsåg i vissa fall handläggs nu av länsstyrelserna. Denna ordning bör enligt min mening gälla även i fortsättningen. Kungl. Maj:t bör kunna utfärda erforderliga föreskrifter i nu berörda avseenden.

Skattenedsättning på traktorer och släpvagnar med korta körsträckor medges nu enligt kungörelsen SFS 1969: 553. Det finns enligt min mening inte anledning att göra någon annan ändring av de bestämmelser som nu gäller än att besvär över beslut i ärenden av detta slag bör anföras hos kammarrätt. Restitution av skatt medges i vissa fall vid reservregistrering (i fortsättningen avställning) av lastbilar enligt kungörelsen SFS 1970: 888. Bestämmelserna härom berörs inte av omläggningen till kilometerskatt och det saknas enligt min mening skäl för att i materiellt hänseende göra någon ändring i de nu gällande bestämmelserna.

### *Påföljder*

Utredningen föreslår som redan antytts att det nya administrativa påföljdssystemet på skatteområdet i form av skattetillägg och förseningsavgift skall tillämpas på vägtrafikskatten. Även skattebrottslagen skall enligt förslaget äga tillämpning. Dessutom föreslås särskilda straff för manipulationer med kilometerräknarna och för brukande av fordon som inte har föreskriven räknarapparat inmonterad eller för vilket skatt ej erlagts eller föreskriven uppgift ej lämnats. Underlåtenhet att vid färd medföra skattekvitto skall också kunna bestraffas.

Mot förslaget i denna del har anmärkts att vissa lättnader i straffansvaret bör göras för anställd chaufför och att smärre fel bör drabbas endast av administrativ sanktion. Dessutom har ifrågasatts om skattekvitto behöver medföras under färd med hänsyn till kontrollmärkesystemet.

Utredningens förslag till påföljdssystem innebär en anpassning till vad som numera gäller i fråga om annan beskattning. Jag biträder förslaget. De lättnader i straffansvaret för anställd chaufför som efterlysts i ett par remissyttranden anser jag knappast vara behövliga med hänsyn till vad jag förordar i fråga om uppbörden av skatt och kontrollmärkesystemet. Innan kontrollmärke sänds till fordonsägaren skall skatt för for-

donet ha betalats. Detta bör gälla även tidigare förfallen skatt för vilken ägaren eller tidigare ägare har att svara. Finns kontrollmärke och skattekvitto vid överlåtelse av fordon eller vid brukande av fordon kan alltså med fog antas, att ingen obetald skatt finns som utför hinder för fordonets brukande.

Skyldigheten att medföra skattekvitto vid färd med fordonet anser jag tills vidare bör vara kvar. När erfarenheter vunnits av det nya kontrollmärkessystemet bör frågan om ett slopande av skyldigheten kunna prövas på nytt. Liksom nu bör man kunna undvika påföljd för underlåtenhet att medföra kvittot genom att visa upp det i efterhand. Uppvisandet bör av praktiska skäl göras hos polismyndighet.

### *Internationell trafik*

För fordon som är registrerade i Sverige utgår f. n. i princip automobils katt även vid körning utomlands. Härifrån har undantag gjorts för tyngre brännoljedrivna lastbilar och bussar samt släpvagnar för vilka återbetalning av automobils katt kan ske enligt särskilda bestämmelser. (SFS 1971: 321). Drivmedelsbeskattningen träffar allt bränsle som köps i Sverige. Utföres minst 70 liter i Sverige inköpt beskattat bränsle återbetalas skatten härpå. Skattefri införsel är tillåten av högst 400 liter bränsle i fordons tank.

I utlandet registrerade fordon beskattas med en dagskatt, som ersätter automobils katten. För dessa fordon gäller samma bestämmelser om in- och utförsel av drivmedel som för svenska fordon. Genom konventioner och bilaterala avtal har dock i mycket stor utsträckning uppnåtts att svenska fordon inte beskattas i utlandet samtidigt som utländska fordon inte beskattas här. Personbilar beskattas endast i undantagsfall vid körning i annat land än hemlandet.

Utredningen föreslår att fr. o. m. år 1974 återbetalning av fordonskatt och avräkning av kilometerskatt skall göras för alla kilometerskattepliktiga motorfordon som brukas utomlands. Dessutom bör återbetalning av fordonsskatt ske för släpvagnar som dras av sådant fordon. Av praktiska skäl föreslås, att återbetalning skall medges för fordon med en lägsta skattevikt om 10 000 kg.

Utredningen har också lämnat förslag på hur det praktiska och administrativa förfarandet bör utformas. Förslaget bygger på den nu gällande kungörelsen i ämnet (SFS 1971: 321). Någon ansökan behövs dock ej i fråga om kilometerskattepliktiga fordon eftersom man i det datamaskinella debiteringssystemet kan beakta utlandskörningarna med ledning av avstämplade kort vid ut- och inpasseringar över gränsen.

Beträffande de utländska fordon som framförs i Sverige föreslår utredningen, att en motsvarighet till nuvarande dagskatt skall utgå som ersättning för fordonsskatten i den mån internationella konventioner eller avtal inte förhindrar detta. Därjämte föreslås att en särskild dagskatt

(dagskatt II) skall utgå som ersättning för beskattningen av brännolja med belopp som svarar mot den genomsnittliga brännoljaförbrukningen för uppskattade körsträckor i Sverige. Utländska personbilar anser utredningen kunna undantas från dessa dagskatter.

Vid remissbehandlingen har från bl. a. åkeribranschens sida framhållits vikten av att svenska transporter inte missgynnas i den internationella konkurrensen. Transportnämnden har påtalat att den av utredningen föreslagna dagskatt II är alltför schablonmässig. Generaltullstyrelsen har påpekat att tullmyndigheterna får ökad arbetsbelastning vid ett genomförande av utredningens förslag och föreslår förenklingar bl. a. i form av ett deklarationsförfarande och slopad återbetalning av skatt för personbilar.

Beskattningen av fordon i internationell trafik inrymmer särskilda problem. Det är utan tvekan ett starkt intresse att beskattningen så litet som möjligt påverkar konkurrensen mellan transportföretag från olika länder. Fullständig likhet i beskattningshänseende kan uppnås endast om varje land tar ut samma skatt för inhemska och utländska fordon vid användning inom landet och ingen skatt vid körning utom landet. Ett sådant system förutsätter att i princip alla fordon kontrolleras vid ut- och inresa till ett land och att uttag eller restitution av skatt sker på grundval härav.

Ett godtagbart resultat torde i många fall kunna uppnås om varje land beskattar de i landet registrerade fordonen även vid användning utomlands men tillåter fordon från de andra länderna att köra skattefritt inom landet. Som förutsättning härför gäller dock att skattenivån i de olika länderna är jämförbar.

Genom konventioner och bilaterala avtal har uppnåtts att en mycket stor del av den internationella trafiken inte beskattas i annat land än hemlandet. Härigenom har bl. a. stora praktiska fördelar vunnits. Av de länder med vilka Sverige har stort transportutbyte är det endast Väst-Tyskland som står utanför internationella skatteöverenskommelser.

Jag har inte funnit anledning att gå ifrån de principer, till vilka Sverige anslutit sig genom de internationella överenskommelserna. Även i fortsättningen bör beskattningen i Sverige av den internationella trafiken bygga på den s. k. nationalitetsprincipen, dvs. på beskattning i Sverige av fordon registrerade i Sverige oberoende av var fordonen används. Samtidigt bör utländska fordon under förutsättning av ömsesidighet få framföras skattefritt i Sverige vid tillfälligt brukande här.

Emellertid bör beaktas, att de för svensk transportnäringens viktiga transporter till och från Väst-Tyskland samt genom sistnämnda land beskattas i detta land. Vidare beläggs svenska fordon för transporter i Norge med norsk kilometerskatt. Denna omständighet motiverar enligt min mening att svensk skatt inte tas ut av svenska fordon vid färd i dessa länder. Visserligen är den nuvarande möjligheten till återbetalning

inte begränsad till nu avsedda transporter. I avvaktan på en lösning av beskattningsfrågan i dessa fall bör dock f. n. ingen begränsning av de nuvarande förmånerna vid utlandskörning göras.

Kilometerskatten som enligt vad jag tidigare förordat f. n. skall ersätta endast beskattningen av brännolja är att anse som en konsumtionsbeskattning. Den bör med hänsyn bl. a. härtill inte tas ut av de i Sverige registrerade fordonen vid användning utomlands. Detta förutsätter ett särskilt system för avstämpling av kilometerräknare m. m. vid ut- och inresa. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsak i enlighet med nuvarande bestämmelser och utredningens förslag utfärda erforderliga bestämmelser i detta avseende.

Jag vill i detta sammanhang endast tillägga, att utredningens förslag till avgränsning av den fordonskrets för vilken förmånerna skall gälla torde kunna accepteras med ett undantag. Jag syftar på förslaget att även personbilarna skall omfattas av återbetalnings- och avräkningsrätten. Min tvekan på denna punkt är föranledd av flera omständigheter. Det är i många fall fråga om privata resor med dieseldriven personbil, där någon konkurrenssituation inte föreligger. Skatten per kilometer är förhållandevis låg. Det kan uppstå svårigheter att vid kontrollen av ut- och inresan på ett enkelt sätt konstatera om fordonet är brännoljedrivet. Jag är därför inte nu beredd att biträda utredningens förslag på denna punkt.

Beträffande beskattningen av utländska fordon i Sverige kan jag i princip ansluta mig till vad utredningen anfört. En motsvarighet till nuvarande dagskatt bör tas ut av fordon från sådana länder i vilka svenska fordon inte åtnjuter skattefrihet. Dagskatt II borde, med hänsyn till att den utgör en konsumtionsskatt, tas ut av alla brännoljedrivna utländska motorfordon. Jag anser dock i likhet med utredningen, att de utländska personbilarna bör undantas från dagskatt II. Av praktiska skäl bör sådan dagskatt också begränsas till släpvagnar över 10 tons totalvikt, dock bör från beskattning utelämnas släpvagnar till bensindrivna dragfordon.

Jag ställer mig tveksam till utredningens förslag att fastställa dagskatt II med ledning av schablonmässigt beräknad bränsleförbrukning och körsträcka per dag. Förslaget skulle, som transportnämnden framhållit, leda till samma skatt vid kort gränsöverskridande trafik och vid långa dagsträckor i Sverige. Jag anser därför att dagskatt II bör fastställas mindre schablonmässigt utan att fördenskull kräva alltför noggranna utredningar vid in- och utresa.

Jag förordar därför ett system som går ut på, att föraren vid inresan skall uppge vart han skall köra. Vid behov bör detta kunna styrkas med hjälp av frakthandlingar eller andra dokument. På grundval härav beräknar tullmyndigheten avståndet med hjälp av upprättade tabeller, eventuellt baserade på en zonindelning, och avkräver skatt för den beräknade körsträckan här i landet. Korta sträckor, förslagsvis under fem

mil, bör inte föranleda någon beskattning. Kungl. Maj:t bör dessutom kunna nedsätta eller efterge ifrågavarande dagskatt, t. ex. under förut-sättning av ömsesidighet.

Ett särskilt problem utgör trafikutbytet mellan Sverige och Norge. Liksom Sverige är Norge anslutet till 1956 års konventioner. I Norge tillämpas emellertid sedan flera år tillbaka en renodlad kilometerbe-skattning av brännoljedrivna fordon och släpvagnar till sådana fordon. Härav följer bl. a. att svenska lastbilar och släpvagnar beläggs med norsk kilometerskatt för körningar i Norge enligt där tillryggalagda väg-sträckor. Skatt utgår enligt samma grunder som för norska fordon. Kör emellertid norskt fordon i Sverige sker i överensstämmelse med 1956 års konventioner ingen svensk beskattning. Detta förhållande missgynnar de svenska trafikföretagen på så sätt att de norska fordonens körningar i Sverige i praktiken är helt skattefria, medan de svenska fordonen i vart fall belastas med fordonsskatt. I fråga om körningarna i Norge förelig-ger konkurrensneutralitet genom de möjligheter som föreligger för svenska åkare att få restitution av fordonsskatt för det antal dagar som fordonet brukats utomlands.

Beläggs norska fordon liksom andra utländska fordon med dagskatt II för körningar i Sverige undanröjs till väsentlig del nuvarande olikheter i beskattningen. Visserligen är dagskatt II avsedd att täcka endast den nu-varande brännoljeskatten, vilket innebär att de norska fordonen inte i Sverige skulle belastas med någon motsvarighet till den fordonsskatt som utgår på de svenska fordonen. Härvid bör dock beaktas, att relativt hög skatt utgår i Norge på förvärv av motorfordon och att de norska fordonen därför har en belastning utan motsvarighet för de svenska for-donen. Med hänsyn härtill bör ett någorlunda tillfredsställande resultat uppnås genom att dagskatt II påförs de norska fordonen.

Från den svenska åkerinäringen har man framhållit behovet av att snabbt få till stånd en lösning av det norsk-svenska trafikproblemet. Jag förordar därför att förhandlingar tas upp med Norge för att åstadkomma en snar lösning av frågan. Förhandlingarna bör syfta till att i möjligaste mån uppnå konkurrensneutralitet mellan svenska och norska åkeriföretag för de gränsöverskridande transporter. Jag förordar dessutom att Kungl. Maj:t genom ett bemyndigande ges möjlighet att i samma syfte införa skatt på norska lastbilar och släpvagnar redan under år 1973.

### *Speciella frågor*

Utredningen har under denna rubrik behandlat bl. a. frågor om skat-teändringar på grund av ändring av fordons beskaffenhet eller använd-ning. I princip föreslås därvid att högre skatt skall beräknas fr. o. m. den kalendermånad under vilken ändringen skedde eller registreringsbesikt-ning skedde eller borde ha skett och att sänkt skatt skall beräknas fr. o. m. utgången av den månad som nu sagts. Vidare föreslås, att salu-

vagnsskatt och interimsskatt skall regleras i särskilda kungörelser som meddelas av Kungl. Maj:t. Härom har endast en remissinstans anfört, att fog saknas för en särskild interimsskatt.

Utredningens förslag bygger på de principer som nu redan gäller. Anledning finns inte att frånga dessa. Jag förordar därför att bestämmelser införs i VSF som ger nu avsett resultat. Kungl. Maj:t bör därvid bemyndigas att utfärda de bestämmelser som behövs i fråga om interimsskatt och saluvagnsskatt. Dessa skatter bör, som utredningen föreslagit, på ett schablonmässigt sätt motsvara skatt enligt VSF. Beträffande beskattningen av fordon, som införts i exportvagnsförteckning, förordar jag ingen ändring i sak.

#### *Övriga frågor*

I prop. 1972: 115 angav jag att min avsikt var att återkomma till frågan om kompensation till vissa fordonsägare för kostnaderna för anskaffning och montering av räknarapparatur som distribuerats genom statens försorg. Frågan gällde de fordon som försetts med kilometerräknarapparatur men som upphör att vara kilometerskattepliktiga före ingången av år 1974 eller kortare tid därefter. Jag förordar, att kompensationen i princip bör avse de faktiska utgifterna för räknarsatsen och monteringen. Bestämmelser härom bör kunna utfärdas av Kungl. Maj:t.

Motorbranschens riksförbund har i skrivelse till finansdepartementet berört en fråga som har samband med inbetalning av automobilskatt vid nyregistrering av fordon. Förbundet har anfört att skatten betalas genom lösen av postförskotts försändelse. Denna sänds inte ut till fordonsägaren förrän registrering skett och därmed förflyter viss tid innan fordonet kan brukas. Denna ordning är enligt förbundet otillfredsställande för bilhandeln. Bilregisternämnden har i yttrande över skrivelsen framhållit att praktiska fördelar står att vinna om ett fordon får brukas mellan registreringsstillfället och betalningen av skatten. Dessutom kommer bilhandeln, enligt nämnden, att använda sig av det särskilda systemet med registrering av fordon med samtidig avställning som ingår i det nya bilregisteringsförfarandet. Interimsregistreringen bör då också kunna tas bort.

Jag har erfarit att fordonsägare fått vänta på den postförskotts försändelse som avser automobilskatten. Detta får dock ses som en övergående nackdel, som följer av de nya rutinerna för bl. a. bilregistreringen. När detta system varit i bruk en tid torde väntetiderna bli avsevärt kortare. Dessutom bör beaktas, att möjlighet finns att betala skatt genom insättning på särskilt postgirokonto. Jag är därför inte beredd att f. n. förordas en lösning av angivet slag i fråga om automobilskatten. I det förslag till VSF som upprättats inom finansdepartementet stadgas förbud mot att bruka fordon för vilket till betalning förfallen skatt ej erlagts. Det är min avsikt att återkomma till Kungl. Maj:t med förslag till bestämmel-

ser om bl. a. uppbörd av skatt. I det sammanhanget finns det möjlighet att — om så bedöms erforderligt — fastställa förfallodagen för skatten så att de anförda synpunkterna beaktas.

I denna proposition behandlas bl. a. avvägningen av vägtrafikbeskattningen mellan olika fordonsslag och mellan olika fordon. En jämförelse mellan skattebelastningen på bensindrivna och på brännoljedrivna personbilar visar, att de förra genomgående belastas med en högre total beskattning. I nuvarande system med fordonsskatt och drivmedelsskatt har det inte varit möjligt att åstadkomma större likhet i beskattningen utan att detta skulle medföra ett betydande inkomstbortfall för staten eller en skärpt beskattning av nyttotrafiken med brännoljedrivna fordon. Det har inte ankommit på utredningen att ta upp denna fråga.

Vid övergången till en kilometerbeskattning av de brännoljedrivna fordonen skapas emellertid förutsättningar för att åstadkomma en mera likvärdig beskattning av personbilarna. Det finns inte anledning att i denna fråga avvakta VKU:s arbete. Min avsikt är därför att närmare låta undersöka de antydda förhållandena och på grundval därav pröva frågan om och på vilket sätt en ändrad avvägning bör ske av beskattningen av brännoljedrivna och bensindrivna personbilar inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag på dessa bilar.

#### *Författningsförslagen*

Som framgått av vad jag tidigare anfört har jag i mycket stora delar kunnat biträda utredningens förslag. På vissa punkter har jag redovisat en annan uppfattning. Härutöver har jag funnit anledning att göra en del redaktionella ändringar av utredningens författningsförslag. I det följande redovisas vissa av mig i övrigt förordade ändringar i förslaget till VSF.

7 §. I denna paragraf, som motsvaras av 4 § i utredningens förslag, föreslås ett tillägg, som fastslår att skattskyldigheten åvilar fordonets ägare. Med hänsyn till att utredning nu pågår om beskattning m. m. av leasingfordon är jag inte beredd att nu ansluta mig till RSV:s förslag om att brukare i vissa fall skall kunna jämföras med ägare.

9 §. Paragrafen motsvarar 7 §, 10 § första stycket och 18 § andra stycket i utredningens förslag med vissa tillägg. I första stycket anges uttryckligen att den rullande uppbörden för vissa fordon kan vara delad på fyra perioder av ett helt skatteår. Som utredningen framhållit (s. 139) kan kilometerskatt i vissa fall komma att i praktiken beräknas för något kortare eller längre tid än tre resp. tolv kalendermånader. Skatten bör dock anses fastställd för skatteår eller skatteperiod.

Vidare har tillagts, att Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kan fastställa vilket skatteår eller vilka skatteperioder som skall gälla för olika fordon för det rullande uppbördssystemet.

16 §. Paragrafen motsvarar 16 § i utredningens förslag med endast en

ändring. Utredningen har föreslagit att ny ägare av fordon inte skall ansvara för skatt som gamle ägaren skall betala efter ägarbytet. Jag finner att detta i stället bör utformas så att den nye ägaren inte skall svara för skatt som fastställts genom efterbeskattning och som egentligen skulle ha betalats av den gamle ägaren. Det förtjänar här påpekas, att skatteindrivningen kan beräknas bli väsentligt effektivare än f. n. genom det nya bilregistreringssystemet.

17 §. Paragrafen motsvarar 17 § andra stycket i utredningens förslag med dels redaktionella ändringar och dels tillägg i ett andra stycke av bemyndigande för Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer att meddela vissa föreskrifter om kilometerräknarapparatur. Sådant bemyndigande har givits genom principbeslutet år 1971 men bör tas in i VSF.

18 §. Paragrafen motsvarar 18 § första och tredje styckena i utredningens förslag med en kompletterande bestämmelse om skyldighet för ägare av kilometerskattepliktigt fordon att lämna uppgifter till ledning för fastställande av kilometerskatt.

22—30 §§. Paragraferna motsvarar 23—31 §§ i utredningens förslag. I 23 § anges att tiden för påkallande av beslut är 30 dagar i likhet med vad som gäller enligt ASF sedan den 1 januari 1973. Vidare anser jag liksom kammarrätten i Göteborg att den tidpunkt bör anges då fristen börjar löpa. I första hand bör senaste betalningsdag vara begynnelse- dag för tidsfristen. Har den skattskyldige först efter den dagen mottagit krav på skatten bör utgångspunkten i stället vara mottagningsdagen. Bestämmelser i enlighet härmed har intagits i 23 §.

I 25 § och andra paragrafer i utredningens förslag har hänvisats till förordningen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning (förfarandeförordningen). RSV har förordat att motsvarande bestämmelser tas in i VSF. Förfarandeförordningen är en central förordning i fråga om den indirekta beskattningen. Det är enligt min uppfattning ändamålsenligt att där intagna bestämmelser göras tillämpliga på vägtrafikskatt. Detta kan lättast ske genom hänvisningar till relevanta avsnitt. Detta bör inte föranleda några praktiska svårigheter.

31 §. Paragrafen motsvarar 32 § i utredningens förslag. Uttrycklig bestämmelse har intagits om att allmänna ombudet får föra talan mot vissa beslut och även till skattskyldigs förmån. Vidare anges att talan får föras mot beslut i fråga om befrielse från skatt för handikappfordon.

33 §. Med hänsyn till att skattebrottslagen föreslås gälla i fråga om vägtrafikskatt anser jag det tillräckligt om straffmaximum för åtgärder enligt denna paragraf sätts till fängelse i högst sex månader.

40 §. Paragrafen saknar motsvarighet i utredningens förslag. Med hänsyn till vad jag förordar beträffande de handikappades fordon behövs det emellertid i VSF bestämmelser om skattefrihet för handikappfordon i enlighet med vad som nu gäller i fråga om automobilskatt.

**Hemställan**

Under återopande av vad jag sålunda har anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen

*dels* att antaga upprättade förslag till

1. vägtrafikskatteförordning,
2. förordning om särskild vägtrafikskatt,
3. förordning om ändring i förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt,
4. förordning om upphävande av förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen,
5. lag om ändring i skattebrottslagen (1971: 69),
6. lag om ändring i lagen (1971: 1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.,

*dels* godkänna vad jag förordat i fråga om beskattning under år 1973 av viss internationell trafik och beträffande kompensation för kostnader för installation av kilometerräknarapparat i vissa fall.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*

