

**Nr 153**

**Kungl. Maj:ts proposition angående införande av kilometerskatt; given Stockholms slott den 29 oktober 1971.**

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

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**CARL GUSTAF**

G. E. STRÄNG

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

På grundval av bilskatteutredningens delbetänkande (SOU 1970: 36) Kilometerbeskattning föreslås i propositionen, att principbeslut fattas om införande den 1 januari 1974 av beskattning efter körd väglängd (kilometerskatt) beträffande brännoljedrivna motorfordon. Beträffande släpvagnar, som dras av brännoljedrivna motorfordon och har en totalvikt över tre ton, föreslås att kilometerskatt införs vid en tidpunkt som bestäms senare.

I avvaktan på bilskatteutredningens slutbetänkande, som förväntas under våren 1972, behandlas inte kilometerskattens närmare utformning och omfattning i detta sammanhang.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet på Stockholms slott den 29 oktober 1971.

*Närvarande:* statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASP-LING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter *fråga om införande av kilometerskatt* och anför.

### Inledning

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 26 februari 1965 tillkallade jag särskilda sakkunniga med uppgift att verkställa översyn av vägtrafikbeskattningen och därmed sammanhängande frågor. I direktiven för de sakkunniga, som antagit namnet *bilskatteutredningen* (Fi 1966: 29)<sup>1</sup>, erinrade jag bl. a. om den i samband med 1963 års trafikpolitiska beslut antagna s. k. kostnadsansvarighetsprincipen. Jag anförde, att kostnaderna för vägväsendet och vägtrafikväsendet liksom tidigare skall bäras av vägtrafiken och framhöll, att en avvägning av beskattningen skulle ha till syfte att underlätta ett genomförande av nämnda princip.

Bilskatteutredningen avlämnade i november 1969 betänkandet (SOU 1969: 45) Fordonsbeskattningen. I betänkandet föreslogs en omläggning av den årliga fordonsskatten för lastbilar, bussar och släpvagnar. Inom ramen för oförändrat totalt skatteuttag för berörda fordonskategorier innebar förslaget höjd skatt för de tyngsta lastbilarna och för släpvagnarna samt sänkt skatt för bussarna och för de medeltunga och lätta lastbilarna. Syftet med omläggningen var att åstadkomma en bättre anpassning av beskattningen till kostnadsansvarighetsprincipen. Omläggningen skulle ske i fem etapper under åren 1971—1979. Betänkandet remissbehandlades i sedvanlig ordning.

I prop. 1970: 138 godtogs i huvudsak den av utredningen förordade

<sup>1</sup> Ledamöter generaldirektören Nils Hörjel, tillika ordförande, f. d. riksdagsmännen Folke Björkman och Johannes Blidfors, riksdagsmännen Nils-Eric Gustafsson och Gösta Sterne, expeditionschefen Böret Palm och kanslirådet Hans Henrik Abelin.

reformen och föreslogs att den första etappen skulle genomföras från ingången av år 1971. Propositionen antogs av riksdagen (BeU 1970: 58, rskr 1970: 377, SFS 1970: 630). Det fortsatta genomförandet av omläggningen kommer att behandlas i särskilda propositioner till riksdagen.

Redan i sitt nyss nämnda betänkande framhöll bilskatteutredningen att den tagit upp frågan om en beskattning av fordon efter faktisk körsträcka, en s. k. kilometerskatt. Utredningen angav att den skulle återkomma med förslag om en sådan beskattning när viss ytterligare utredning av frågan slutförts. I enlighet härmed har utredningen i principbetänkandet (SOU 1970: 36) Kilometerbeskattning föreslagit att kilometerbeskattning skall tillämpas fr. o. m. den 1 januari 1974 för sådana bilar, traktorer och motorredskap som drivs med brännolja eller gasol och för släpvagnar med en totalvikt om mer än tre ton som dras av sådana fordon.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av statistiska centralbyrån, riksrevisionsverket, kontrollstyrelsen, rikspolisstyrelsen, statens järnvägar, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, transportnämnden, domänverket, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Jämtlands och Norrbottens län, bilregisterutredningen, vägkostnadsutredningen, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, IVA:s transportforskningskommission, Landsorganisationen i Sverige (LO), Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Näringslivets trafikdelegation, Riksförbundet landsbygdens folk, Skogsindustriernas samarbetsutskott, Svenska busstrafikförbundet, Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Svenska taxiförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska åkeriförbundet, Sveriges akademikers centralorganisation, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Sveriges mekanförbund (lastfordonsgruppen) och Tjänstemännens centralorganisation.

### **Gällande vägtrafikbeskattning**

Vägtrafiken beskattas i Sverige genom ett flertal olika skatter. Vissa av skatterna är specialdestinerade för att täcka kostnaderna för väg- och vägtrafikväsendet. Denna vägtrafikbeskattning i egentlig mening, de s. k. automobilskattemedlen, omfattar årlig fordonsskatt enligt förordningen (1922: 260, senast ändrad 1971: 402) om automobilskatt (ASF) och enligt traktorskatteförordningen (1969: 297, ändrad 1969: 711) (TSF) samt beskattningen av drivmedel enligt förordningen (1961: 372, senast ändrad 1971: 252) om bensinskatt, förordningen (1961: 653, senast ändrad 1971: 253) om brännoljeskatt och förordningen (1964: 352, senast ändrad 1971: 92) om gasolskatt.

Härutöver sker beskattning av vägtrafiken i form av skatt på bensin, brännolja och gasol enligt förordningen (1957: 262, senast ändrad 1971: 251) om energiskatt och förordningen (1966: 21, ändrad 1970: 572) om särskild skatt på motorbränslen. Enligt förordningen (1956: 545, senast ändrad 1971: 405) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall utgår därjämte skatt (s. k. bilaccis) på nya personbilar och vissa därmed likställda lastbilar samt på nya motorcyklar. Vidare är att nämna att mervärdeskatt utgår på nya personbilar samt på lastbilar, traktorer och släpvagnar men inte på begagnade personbilar eller motorbränslen.

Beträffande den närmare utformningen av den årliga fordonsskatten och traktorskatten torde jag få hänvisa till den redogörelse, som jag lämnat härom i prop. 1970: 138. Härutöver vill jag tillägga följande. Kungl. Maj:t har med stöd av bemyndiganden i ASF utfärdat kungörelsen (1969: 553, ändrad 1970: 95) om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar, m. m., kungörelsen (1970: 888) om nedsättning av automobilskatt för lastbilar samt kungörelsen (1971: 321, ändrad 1971: 746) om återbetalning av automobilskatt för fordon som använts utom riket.

Enligt kungörelsen 1969: 553 kan nedsättning ske av den årliga fordonsskatten för bl. a. vissa släpvagnar som använts för transport på allmän väg sammanlagt högst 3 000 mil per år.

Genom kungörelsen 1970: 888 har skapats möjlighet till nedsättning av den årliga skatten för vissa lastbilar, om de varit tillfälligt avförda ur bilregistret (reservregistrerade) under en sammanhängande period om minst 15 dagar. Som villkor för skattenedsättning gäller, att reservregistreringen föranletts av att fordon inte kunnat användas på grund av vägvängning eller reparation av fordonet eller på grund av förarens sjukdom, i fall då föraren tillika är ägare till fordonet och annan förare ej kunnat erhållas.

Har brännoljedriven buss, brännoljedriven lastbil eller släpvagn efter halvårsskiftet 1971 använts utom riket av samme ägare under minst 12 dygn av ett kalenderår och överstiger fordonets totalvikt 13 ton kan enligt kungörelsen 1971: 321 automobilskatt återbetalas med belopp som svarar mot den tid fordonet använts utomlands.

Enligt förordningen om brännoljeskatt utgår skatt på brännolja, som är ägnad att användas till drift av motor i motorfordon eller i traktor eller motorredskap, som tillhör klass I enligt TSF (trafiktraktor och registrerat motorredskap). Skattskyldigheten åvilar den som är registrerad som tillverkare, leverantör eller förbrukare av sådan olja. Registrerad förbrukare får efter särskild prövning göra avdrag för brännolja, som i endast ringa omfattning använts i fordon för drift av tippnings- eller lastningsanordningar eller eljest för annat ändamål än framförande av fordonet. Restitution kan medges av skatt på brännolja, som använts för ändamål som nyss sagts eller för annat ändamål än drift av motor i motorfordon. Enligt brännoljeskattkungörelsen (1961: 654, ändrad

1969: 302) kan vidare befrielse från eller återbetalning av brännolja-skatt ske för brännolja, som i ej endast ringa omfattning använts för drift utom riket av motorfordon eller av sådan traktor eller sådant motorredskap, som tillhör klass I enligt TSF.

Den särskilda motorbränsleskatten på motorbrännolja tas ut i samma ordning som och samtidigt med brännoljeskatten. Därjämte erlaggs energiskatt för sådan olja.

### Bilskatteutredningen

I betänkandet Kilometerbeskattning behandlar bilskatteutredningen frågan om utformningen av beskattningssystemet för vägtrafiken. Utredningen erinrar om uttalandena i direktiven, att utformningen skall ha till syfte att underlätta genomförandet av kostnadsansvarighetsprincipen och att det därvid särskilt framhållits möjligheten att tillämpa en kilometerskatt. I detta sammanhang erinrar utredningen även om att 1969 års bevillningsutskott i sitt av riksdagen godkända betänkande (BeU 1969: 35) över prop. 1969: 10 med förslag till bl. a. ändring i ASF framhållit de stora fördelar som är förenade med en beskattning som är direkt körlängdsberoende. Enligt utskottets mening borde alla ansträngningar göras för att utforma en sådan beskattning även om den var förenad med vissa kostnader.

Mot bakgrund härav redovisar utredningen i betänkandet hur vägtrafikbeskattningen enligt utredningens mening i princip bör utformas med hänsyn till kostnadsansvarighetsprincipen och till de krav som bör ställas beträffande administration, kontroll och kostnader.

I fråga om bensindrivna fordon, dvs. i första hand personbilar, och släpvagnar, som dras av bensindrivna fordon och har en totalvikt om högst tre ton, föreslår utredningen att nuvarande system med fordonsskatt och bensinskatt behålls. Beträffande övriga fordonsslag — dvs. i huvudsak brännoljedrivna fordon och tyngre släpvagnar — finner utredningen, att den nuvarande kombinationen av fordonsskatt och drivmedelsskatt är otillfredsställande från flera synpunkter och att den bör ersättas av en kilometerskatt. Utredningen grundar sitt ställningstagande på bl. a. följande faktorer.

Det nuvarande systemet är helt otillräckligt när det gäller kravet att skatten, i enlighet med kostnadsansvarighetsprincipen, skall kunna varieras med hänsyn till de enskilda fordonens körsträckor, totalvikter och axelarrangemang. Inte heller är det möjligt att genom dispenser eller någon form av dag- eller veckoskatt tillgodose krav på att skatten skall anpassas efter fordonutnyttjandet.

Den framtida utvecklingen i fråga om fordonens motorer och drivmedel kommer att tvinga fram andra beskattningssystem än de nu använda. Beträffande den tekniska utvecklingen nämns också att brännolja-skatt motverkar en från många synpunkter önskvärd utveckling mot

användande av kraftigare motorer i de tyngre fordonen. Utredningens slutsatser är att en kilometerskatt i de angivna avseendena är helt överlägsen den nuvarande brännolje- och fordonsbeskattningen och i fråga om kraven på anpassning av skatten efter körsträckor och fordonsutnyttjande den enda praktiskt möjliga lösningen.

Utredningen framhåller också de differentieringsmöjligheter som en kilometerbeskattning erbjuder. Med en avgift per kilometer som varierar med körsträckan kan man få en mjuk övergång från det nuvarande systemet med fordonskatt. En sådan differentiering skulle dessutom kunna utgöra ett incitament till ett effektivt utnyttjande av fordonsparken eller användas bl. a. som ett regionalpolitiskt lokaliseringsinstrument eller som ett medel i miljövården.

Som ytterligare skäl för övergång till kilometerskatt pekar utredningen på att brännoljeskatt i viss utsträckning utgår även på olja som används för annat ändamål än framdrivning av fordon. Tillämpningen av nuvarande regler för att undvika att beskatta sådan olja är enligt utredningen administrativt komplicerad och innebär ett betydande irritationsmoment för den enskilde. Dessutom utnyttjas genom olika ej tillåtna förfaranden eldningsolja i viss utsträckning för drift av motorfordon.

I tekniskt och administrativt hänseende skall beskattningen grundas på den körda vägsträckan. För bestämningen härav skall fordonen vara försedda med en plomberad stämplande räknare. I denna ackumuleras antalet körda kilometer och räknarställningen överförs på kort enligt ett stämplingsförfarande. Dessa kort sänds in till beskattningsmyndigheten som med ledning av sifferuppgifterna på korten ombesörjer skattepåföringen m. m. med utnyttjande av automatisk databehandling. Med hänsyn till de tekniska förhållandena anser utredningen inte möjligt att redan nu använda stämplande räknare för andra fordon än bilar. För släpvagnar måste man därför enligt utredningen acceptera att beskattningen tills vidare grundas på enklare s. k. navmätare. Utredningen har tagit initiativ till ett utvecklingsarbete för konstruktion av stämplande räknare.

Utredningen beräknar med utgångspunkt i 1970 års fordonsbestånd och prisnivå att den årliga nettokostnaden på längre sikt för kilometerbeskattning kommer att uppgå till drygt 8 milj. kr. Förutsättningarna är bl. a., att stämplande kilometerräknare avskrivs på nio år, vilket motsvarar den av utredningen beräknade genomsnittliga livslängden för lastbilar, och navmätare på fyra år med hänsyn till att de oftare skadas genom sin utsatta placering. I inledningsskedet beräknas kostnaderna bli något högre. Mot angivna nettokostnad om 8 milj. kr. ställs ett belopp om 5—6 milj. kr. per år i minskat skattebortfall, bl. a. genom att kilometerskatten eliminerar de ekonomiska fördelarna av att använda eldningsolja för drift av motorfordon på vägar.

Utredningens beräkningar av kostnaderna för kilometerskattesystemet avser dels själva räknarna inklusive montering, dels det allmännas kostnader för administrationen och fordonsägarnas kostnader i samband med inmontering o. d.

Utredningen konstaterar att kostnaderna för räknaren blir lägre, om den monteras i samband med tillverkningen av ett fordon än om montering sker på ett färdigt fordon. Den av utredningen beräknade kostnaden per räknare varierar mellan 195 kr. vid montering i samband med tillverkning och 525 kr. vid montering på fordon som levererats och som inte är förberett för sådan montering. I förekommande fall har fordonsägarens tidsspilla inräknats i kostnaden med 30 kr. per timme. På längre sikt uppskattar utredningen årskostnaderna för räknarna till ca 10 milj. kr. Administrationskostnaderna anses komma att med ca 2 milj. kr. årligen överstiga kostnaderna för ett fordonsskattesystem av nuvarande form för samma fordonspark.

Utredningen föreslår att kilometerskatt införs den 1 januari 1974. Kontroll och plombering av räknare bör ske under år 1973 i samband med den årliga kontrollbesiktningen för att spara inställelsekostnader för fordonsägarna och undvika anhopning vid slutet av år 1973.

### Remissyttrandena

Remissinstanserna har uttalat sig såväl om den principiella frågan om kilometerbeskattning som om olika administrativa och tekniska frågor som aktualiseras vid en kilometerbeskattning.

Remissinstanserna ställer sig genomgående positiva till kilometerbeskattning såsom en i princip lämplig beskattningsform. Med något undantag har samtliga instanser tillstyrkt eller ej motsatt sig införandet av kilometerskatt.

*Riksrevisionsverket* anser, att kilometerbeskattning är överlägsen den nuvarande brännolja- och fordonsbeskattningen i fråga om möjligheten till anpassning av beskattningen till fordonens beskaffenhet och utnyttjande. Verket efterlyser emellertid en närmare analys av effekterna av skattens införande och diskuterar i det sammanhanget bl. a. den betydelse ett fordons nyttjandetid kan ha för beskattningen.

*Statens vägverk* framhåller, att det från samhällsekonomisk synpunkt är av vikt att man uppnår ett optimalt utnyttjande av vägnätet samt får garantier för en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar. Vägverket framhåller vidare, att det är av vikt att beskattningen står i överensstämmelse med regionalpolitiska målsättningar. Kilometerbeskattning synes, uttalar vägverket, underlätta att dessa synpunkter beaktas vid beskattningens utformning.

*Statens trafiksäkerhetsverk* uttalar, att kilometerbeskattning synes erbjuda möjligheter att differentiera skatteuttaget med hänsyn till exempelvis trafikpolitiska målsättningar och säkerhetsaspekter.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* finner det nödvändigt, att utfallet av det föreslagna beskattningssystemet närmare belyses, innan ställning tas till det och att skogsläncens transportproblem särskilt beaktas vid systemets detaljutformning.

*Väggkostnadsutredningen* framhåller, att kilometerbeskattning innebär ytterligare möjligheter att bringa vägtrafikbeskattningen i överensstämmelse med 1963 års trafikpolitiska beslut. Väggkostnadsutredningen understryker särskilt, att de nuvarande skatteformerna starkt begränsar möjligheterna att ta ut de avgifter som är riktiga med utgångspunkt i nämnda beslut. En vidareutveckling av det teoretiska underlaget för prissättningen av vägtjänster liksom ett förbättrat faktaunderlag för bedömningen av vägtrafikanternas kostnadsansvar kommer enligt väggkostnadsutredningens mening med all sannolikhet att öka behovet av nya och mer flexibla beskattningsformer. En kilometerskatt, fortsätter utredningen, torde här fylla en viktig funktion. Väggkostnadsutredningen tillstyrker med hänvisning till det anförda, att kilometerbeskattning införs.

*LO* tillstyrker i princip utredningens förslag till kilometerbeskattning av den tunga trafiken. *LO* tar upp frågan om en samordning av vägtrafikbeskattningen med beskattningsförhållandena inom den europeiska gemensamma marknaden (EEC).

*Motorbranschens riksförbund* tillstyrker i princip kilometerbeskattning för i första hand specialfordon med korta körsträckor, t. ex. bärgningsbilar.

*Svenska byggnadsentreprenörföreningen* erinrar om att bilskatteutredningen tidigare visat, att en stor del av väggkostnaderna är körlängdsberoende eller körlängds- och axeltrycksberoende. En tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen kräver därför enligt föreningens mening att beskattningen i motsvarande mån tillåts variera efter fordonens faktiska vägganvändning. Föreningen ser kilometerbeskattningen som ett medel att uppnå en bättre samhällsekonomiskt avvägd och en mera rättvis beskattning.

*Svenska Akeriförbundet* betonar angelägenheten av att en relativt hög fast skatt bibehålls både för att stimulera till ett effektivt utnyttjande av fordonsparken och av hänsyn till de fasta kostnaderna. Förbundet anser, att utredningen inte beaktat de företags- och samhällsekonomiska konsekvenserna av ett kilometerskattesystem och att utredningen underskattat kostnaderna för ett sådant system.

I flera av remissyttrandena föreslås att kilometerskatten utformas antingen med en fast och en rörlig del eller med en "mängdrabatt" vid långa årliga körsträckor. Vidare påpekas av många remissinstanser att den av utredningen föreslagna tidsplanen för skatteomläggningen är knapp. Det anses vara av vikt att särskilt fordonstillverkare får god tid

på sig att förbereda montering av räknare redan i samband med tillverkning av fordon.

### Kilometerskattenämnden

Genom beslut den 17 december 1970 bemyndigade Kungl. Maj:t mig att inrätta en nämnd med uppgift att förbereda en eventuell övergång till kilometerbeskattning. Nämnden inrättades genom beslut den 28 januari 1971 och har namnet Kilometerskattenämnden (KSN). Den skall bl. a. lägga fram förslag som behövs för reformens genomförande och fortlöpande följa konstruktionsarbetet beträffande s. k. stämplande kilometerräknare och navmätare.

KSN har i skrivelse till mig den 15 juni 1971 anfört bl. a. följande.

I ett den 15 april 1971 ingånget avtal, som godkänts av Kungl. Maj:t den 16 april 1971, mellan staten genom KSN och Svenska Utvecklingsaktiebolaget (SU) har SU åtagit sig att t. o. m. år 1974 tillhandahålla stämplande kilometerräknare enligt en närmare angiven plan. Enligt denna kommer serietillverkning av räknarna att påbörjas i början av år 1972. Produktionen är planerad så att behovet av kilometerräknare för de fordon med årsmodellbeteckning 1973, som tillverkas under andra halvåret 1972, skall kunna tillgodoses. Beställningar av kilometerräknare för ifrågavarande fordon kan beräknas bli utlagda redan omkring årsskiftet 1971/72.

Den angivna tidsplanen kan inte rubbas utan allvarliga negativa effekter på kilometerskattereformen. Behov föreligger därför av att snarast lämna fordonstillverkarna bindande besked i fråga om ett införande av kilometerskatt.

På grund av att vissa beställningar kommer att ske omkring årsskiftet 1971/72 uppkommer behov av typgodkännande av kilometerräknare och andra delar av apparaturen redan i slutet av innevarande år. Statsmakterna bör därför enligt nämndens mening före 1971 års utgång i allt fall fatta principiellt beslut om införande av kilometerbeskattning och bemyndiga KSN att meddela typgodkännanden och utfärda monteringsanvisningar rörande kilometerräknarapparaturen.

*Bilskatteutredningen* har avgivit yttrande över KSN:s skrivelse och utvecklar därvid ytterligare sina synpunkter på utformningen av en kilometerbeskattning. Utredningen konstaterar inledningsvis att även 1970 års bevillningsutskott och 1971 års skatteutskott berört frågan om kilometerskatt i sina av riksdagen godkända betänkanden BeU 1970: 36, 58 och 64 samt SkU 1971: 38. Därvid har utskotten uttalat sig positivt om kilometerskatt och angivit att en sådan skatt kan väntas lösa åtskilliga skatteproblem.

Utredningen erinrar om att den år 1971 påbörjade omläggningen av

fordonsbeskattningen grundades bl. a. på genomsnittliga körsträckor för olika fordonskategorier och totalviktsklasser. I fråga om kilometerskattens utformning anger utredningen, att det totala skatteuttaget inom varje totalviktsklass bör vara oförändrat. En kilometerbeskattning betyder således endast, att de enskilda fordonen kan få en med hänsyn även till de verkliga körsträckorna anpassad beskattning. Skatten för ett enskilt fordon i en totalviktsklass kan därvid ändras därför att dess årliga körsträcka avviker från den för klassen genomsnittliga. Utredningen konstaterar vidare att man i ett kilometerskattesystem kan behålla den effekt som den fasta skatten (den årliga fordonskatten) ger, antingen genom att kombinera en fast skatt och en kilometerskatt eller genom att i en renodlad kilometerbeskattning konstruera skatteskalorna så att man får ett sjunkande skatteuttag per kilometer räknat vid ökande körlängd. Efter en utförlig diskussion i frågan finner utredningen, att en renodlad kilometerskatt utan fast skatt bör tillämpas på längre sikt. Utredningen tar inte ställning till frågan om en mängdrabatt skall ingå som en bestående del i kilometerskattesystemet men anser att mängdrabatt bör tillämpas övergångsvis.

Utredningen förordar med viss avvikelse från vad som föreslogs i betänkandet Kilometerbeskattning, att kilometerskatten tills vidare skall omfatta motorfordon som inte är bensin- eller gasol drivna samt sådana skattepliktiga släpvagnar med en totalvikt om mer än tre ton, som dras av kilometerskattepliktiga motorfordon. Utredningen anser att kilometerskatt bör införas för angivna motorfordon år 1974 enbart såsom ersättning för brännoljeskatten. Detta betyder, att fordonskatten behålls under år 1974 för motorfordon som komplement till kilometerskatten och för släpvagnar som enda skatteform. Fr. o. m. år 1975 bör enligt utredningen en kilometerbeskattning utan inslag av fast fordonskatt tillämpas för samtliga nu angivna fordon. Utredningen föreslår vidare, att motorbränsleskatten på brännolja skall tas ut i form av en särskild kilometerskatt.

Beträffande tidsschemat för det fortsatta arbetet utvecklar utredningen de synpunkter som anförts av KSN. Utredningen betonar att avsevärda kostnadsbesparingar kan göras, om montering av räknare kan ske redan på bandet hos biltillverkaren. För montering krävs, att kilometerräknare typgodkänts och monteringsanvisningar utfärdats. Detta kan ske först sedan beslut om kilometerbeskattning fattats. Med hänsyn till den planeringstid bilindustrin behöver måste typgodkännande och monteringsanvisningar föreligga i god tid före hösten 1972. Det måste beaktas, att uppläggningsen av en bandmontering innebär ett stort ekonomiskt engagemang för biltillverkarna. Enligt vad utredningen erfarit är dessa ej beredda att påbörja förberedelsearbetet innan statsmakterna tagit principiell ställning i kilometerskattefrågan.

Med hänsyn till det nya läge vari förberedelsearbetet för kilometer-

beskattningen nu befinner sig anser bilskatteutredningen i likhet med KSN det nödvändigt, att statsmakterna före 1971 års utgång fattar be slut i kilometerskattefrågan.

### Departementschefen

Den svenska vägtrafikbeskattningen omfattar i huvudsak skatter av två slag, skatt på innehav av fordon och skatt på drivmedel.

Skatt på innehav av fordon utgår i form av årlig fordonsskatt enligt ASF för bl. a. bilar, bussar och släpvagnar samt enligt TSF för registrerad traktor och registrerat motorredskap. Den årliga fordonsskatten utgår med visst belopp för ett fordon oberoende av hur långt det körs i trafik. I fråga om lastbilar är skatten beroende på fordonets totalvikt och drivmedel. Beträffande brännoljedrivna lastbilar är skatten dessutom differentierad med avseende på axel- och kopplingsarrangemang (med eller utan anordning för påhängsvagn). Släpvagnar indelas vid beskattningen i påhängsvagnar och övriga släpvagnar. Beskattningen varierar också med fordonets totalvikt och axelarrangemang. Traktorer i sin tur delas in i två klasser, trafiktraktorer och andra traktorer. Beskattningen av de förstnämnda är differentierad med hänsyn till tjänstevikten under det att skatten för andra traktorer utgår med smärre årliga schablonbelopp.

Skatt på drivmedel utgår i form av bensinskatt, brännoljeskatt och gasolskatt samt allmän energiskatt och särskild skatt på motorbränslen.

Genom 1963 års beslut om riktlinjer för den statliga trafikpolitiken fastslogs att kostnadsansvarighetsprincipen skulle tillämpas. I enlighet med denna princip skärptes beskattningen av släpvagnar år 1970 (prop. 1969: 10, BeU 1969: 35, rskr 1969: 207, SFS 1969: 296).

Den långt gående differentieringen av bilskatten är resultatet av en påbörjad närmare anpassning av den årliga fordonsskatten för lastbilar och släpvagnar till kostnadsansvarighetsprincipen och har i väsentliga delar grundats på bilskatteutredningens betänkande (SOU 1969: 45) Fordonsbeskattningen. Utredningen föreslog att anpassningen skulle ske i fem etapper och vara avslutad år 1979. I prop. 1970: 138 förordades att utredningens förslag med vissa mindre ändringar skulle läggas till grund för en omläggning av vägtrafikbeskattningen. Efter beslut av statsmakterna år 1970 på grundval av nämnda proposition genomfördes en första etapp med verkan fr. o. m. den 1 januari 1971.

Genom att den årliga fordonsskatten är oberoende av den körda vägsträckan minskar beskattningen per körd kilometer då körsträckan ökar. Härigenom ges anledning för fordonsägare att så effektivt som möjligt utnyttja sitt fordon. Samtidigt orsakar denna beskattningseffekt krav på lättnader i beskattningen från fordonsägare som kör mycket korta sträckor varje år. I viss utsträckning har sådana krav beaktats genom bestäm-

melser i särskilda kungörelser om nedsättning eller restitution av fordonsskatt för bl. a. tyngre släpvagnar, som tillryggalagt en årlig vägsträcka om högst 3 000 mil och för lastbilar som inte kunnat användas på grund av vägvastängningar eller vissa andra orsaker eller som använts för transporter utomlands. De härigenom tillskapade möjligheterna till skattenedsättningar kan sägas ge uttryck för en anpassning av vägtrafikbeskattningen till kostnadsansvarighetsprincipen genom schablonmässiga justeringar av beskattningen med hänsyn till körsträckan på svenska vägar.

I principbetänkandet (SOU 1970: 36) Kilometerbeskattning har bilskatteutredningen föreslagit att kilometerskatt skall införas beträffande brännoljedrivna fordon och släpvagnar som dras av sådana fordon och har en totalvikt över tre ton.

I 1971 års statsverksproposition (prop. 1971: 1 bil. 9, s. 87) behandlade jag frågan om kilometerbeskattning. Jag uttalade därvid att förslag till riksdagen om införande av kilometerbeskattning borde framläggas först sedan det tekniska utvecklingsarbetet avslutats av den för ändamålet tillsatta kilometerskattenämnden (KSN).

Enligt vad jag erfarit från KSN föreligger numera ett antal exemplar av en stämplande kilomiterräknare. Verkställda provningar har visat att räknartypen är funktionsduglig och tillförlitlig bl. a. från kontrollsynpunkt. Det finns därför enligt min mening nu tillräckligt underlag för att ta principiell ställning till kilometerskatten som beskattningsform.

Både KSN och bilskatteutredningen understryker att betydande kostnadsmässiga fördelar står att vinna, om kilomiterräknare kan monteras i fordonen redan hos bilfabrikanterna. Enligt KSN:s och bilskatteutredningens förslag skall kilometerskatt införas den 1 januari 1974. Nya fordon av 1973 års modell bör förses med räknare på fabrik. Tillverkningen av dessa fordon påbörjas hösten 1972. Med hänsyn till planeringstiden inom bilindustrin måste därför, enligt KSN:s och bilskatteutredningens uppfattning, beslut i kilometerskattefrågan föreligga före årsskiftet 1971/72.

De skäl som anförts av KSN och bilskatteutredningen om behovet av ett principuttalande av statsmakterna om kilometerskatten bör enligt min mening beaktas. Det är av vikt att man tar vara på de möjligheter till praktiska och rationella åtgärder som erbjuds. I fråga om ny tillverkade fordon bör det inte råda tvekan om att det mest ändamålsenliga sättet att montera kilomiterräknare är att göra detta på bilfabrik eller, i fråga om importerade fordon, innan dessa levererats till kund. Även i fråga om äldre fordon är det av vikt att monteringsarbetet kan planeras och påbörjas så tidigt som möjligt. Med hänsyn till den tid som krävs för produktionsomställning i bilindustrin anser jag i likhet med

KSN och bilskatteutredningen att beslut bör fattas i kilometerskattefrågan före årsskiftet 1971/72.

Jag vill därför i detta sammanhang redogöra för min syn på denna fråga.

Man kan enligt min uppfattning, utan att föregripa vägkostnadsutredningens arbete, slå fast att de kostnader ett fordon orsakar i hög grad är beroende på fordonets körsträcka. Den nuvarande årliga fordonsskatten tar inte hänsyn till fordonets faktiska årliga körsträcka. Den ger därför inte något riktigt uttryck för det kostnadsansvar som åvilar fordonet. Detta förhållande medför att fordon med låg utnyttjandegrad belastas med en i förhållande till körsträckan högre skatt än fordon av samma slag som utnyttjas intensivt.

En kilometerskatt erbjuder i detta avseende helt andra och bättre möjligheter att åstadkomma en beskattning enligt kostnadsansvarighetsprincipen. Om den årliga fordonsskatten helt eller delvis ersätts av en kilometerskatt, torde behovet av de särskilda bestämmelser om nedsättning eller återbetalning av automobilskatt som nu föreligger bortfalla eller minska.

Utredningens förslag innebär bl. a. att beskattningen av brännolja, med undantag för energiskatten, ersätts med kilometerskatt. I och för sig är drivmedelsbeskattningen för ett visst fordon beroende på körsträckan. I fråga om bensindrivna fordon anser utredningen att bensinskatten ger tillfredsställande resultat. När det gäller brännoljedrivna motorfordon kan däremot, på grund av olika motorers effektivitet och olika fordons axelarrangemang m. m., en på bränsleförbrukningen grundad beskattning inte ge helt adekvat täckning för det enskilda fordonets kostnadsansvar. Brännoljebeskattningen ger dessutom i sin nuvarande form vissa möjligheter till obehörigt utnyttjande av eldningsolja för drift av motorfordon. För sådan olja utgår endast energiskatt. I den mån det gäller ett berättigat sådant utnyttjande uppkommer bl. a. kontrollproblem. En omläggning av brännoljeskatten till kilometerskatt torde i allt väsentligt eliminera nu angivna problem.

Jag har med hänsyn till det anförda funnit, att kilometerskatt bör ingå som ett led i vägtrafikbeskattningen och jag ansluter mig till KSN:s och bilskatteutredningens uppfattning att detta bör ske från ingången av år 1974. Jag delar också uppfattningen att man bör koppla samman myndighetskontrollen av kilometerräknarapparaturen med den årliga kontrollbesiktningen under år 1973. Införandet av denna nya skatteform aktualiserar vissa spörsmål såväl av mer principiell natur som i fråga om utformningen och omfattningen av kilometerskatten.

Vad som därvid i första hand tilldrar sig intresse är kretsen av fordon för vilka kilometerskatt skall utgå och i vilken utsträckning nu gällande beskattning skall ersättas av eller kompletteras med kilometerskatt.

Bilskatteutredningens förslag i betänkandet Kilometerbeskattning in-  
nebar, att samtliga icke bensindrivna motorfordon, trafiktraktorer och  
motorredskap samt av sådana fordon dragna släpvagnar med en total-  
vikt över tre ton skulle omfattas av kilometerskatten. I sitt yttrande  
över KSN:s framställning har utredningen angivit att motorfordon, som  
inte är bensin- eller gasoldrivna, samt släpvagnar som dras av sådana  
fordon och har en totalvikt över tre ton, skall kilometerbeskattas. Skill-  
naden mellan de båda uppfattningarna beror på att frågan om kilometer-  
skatt för trafiktraktorer, motorredskap och släpvagnar till sådana fordon  
kräver ytterligare utredning, bl. a. i räknarfrågan. Beträffande gasol-  
drivna fordon anges bl. a. att sådana finns i endast enstaka exemplar  
och att nuvarande beskattningsform med hänsyn härtill och till vissa  
svårigheter vid utformningen av beskattningen tills vidare bör behållas.

Enligt min mening är det ännu för tidigt att i detalj ta ställning  
till frågan om vilka fordonsslag som skall omfattas av kilometerskatten.  
Som framgått av vad jag tidigare anfört föreligger f. n. en användbar  
stämplande kilometerräknare endast för montering i motorfordon. Vidare  
orsakar den nuvarande brännolja- och bensinbeskattningen vissa tillämpningssvår-  
igheter. Dessa omständigheter utgör, tillsammans med vad jag uttalat i  
det föregående, bärande skäl för att beträffande brännolja- och bensin-  
fordon införa en kilometerskatt den 1 januari 1974. Vid beskattningen  
bör stämplande kilometerräknare utnyttjas. I fråga om sådana släpvag-  
nar med totalvikt över tre ton, som dras av kilometerskattepliktiga mo-  
torfordon, bör kilometerskatt införas så snart frågan om den tekniska  
apparaturen för dessa fordon lösts så, att systemet kan administreras  
och kontrolleras tillfredsställande.

Omfattningen och utformningen i övrigt av kilometerskatten bör  
lämpligen behandlas först sedan bilskatteutredningens slutbetänkande  
lagts fram. Enligt vad jag erfarit kan detta väntas ske under våren  
1972. Det är min avsikt att återkomma i denna fråga.

KSN och bilskatteutredningen har tagit upp ytterligare en fråga.  
Kilometerskatten skall bygga på en tillförlitlig räknare. Det är nödvän-  
digt att de räknare som skall komma till användning uppfyller höga krav  
på tillförlitlighet. Detta gäller inte endast räknaren som sådan utan  
också dess montering. Ett väsentligt krav är därvid självfallet att appa-  
raturen utformas så att den inte kan påverkas otillbörligt.

De räknare som skall användas för kilometerskatten bör vara under-  
kastade krav på godkännande och besiktning. Vidare bör finnas före-  
skrifter om montering och plombering av räknarna. Det ankommer på  
Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att godkänna  
räknare och att meddela föreskrifter i övriga berörda frågor.

### **Hemställan**

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

att godkänna vad jag förordat om införande av kilometerskatt.

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

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*

