National Library
of Sweden

Statens
offentliga
utredningar
1969:45

Finans-
departementet

Fordons-beskattningen

SOU

Betänkande avgivet av Bilskatteutredningen
Stockholm 1969

Statens offentliga utredningar 1969

Kronologisk förteckning

1. Faktisk brottslighet bland skolbarn. Esselte. Ju.
2. Om sexuallivet i Sverige. Esselte. U.
3. Ny sjuarbetstidslag. Esselte. K.
4. Bostadsrätt. Esselte. Ju.
5. Utsökningsrätt IX. Nordstedt & Söner. Ju.
6. Offentliga tjänstemäns bisysslor. Esselte. C.
7. Kungörelseannonsering. Beckman. Ju.
8. Sexualkunskapen på grundskolans högstadium. Esselte. U.
9. ADB inom inskrivningsväsendet. Esselte. Ju.
10. Ny grundlag. Svenska Reproduktions AB. Ju.
11. Internationell adoptionsrätt. Norstedt & Söner. Ju.
12. Regionmusik. Esselte. U.
13. Förenklad obligationshantering. Esselte. Fi.
14. Filmen- censur och ansvar. Hægström. U.
15. Växtförädlarrätt. Esselte. Jo.
16. Lagstiftning om värdepappersfonder m.m. och om stämpelskatt på värdepapper. Esselte. Fi.
17. Nya nynt. Esselte. Fi.
18. Ett renare samhälle. Berlingska Boktrykeriet, Lund. S.
19. Ny vägteknik. Esselte. Ju.
20. Ämbetsansvaret. Norstedt & Söner. Ju.
21. Skogsindustri i södra Sverige. Esselte. I.
22. De svenska hamnarna. Esselte. K.
23. De svenska hamnarna. Bilagor. Esselte. K.
24. Ekonomisystem för försvaret. Svenska Reproduktions AB. Fö.
25. Planering och programbudgetering inom försvaret. Esselte. Fö.
26. Skolskjutsarna och trafiksäkerheten. Esselte. K.
27. Länsplanering 1967. Esselte. I.
28. Sexualkunskapen i gymnasiet. Esselte. U.
29. Idrott åt alla. Esselte. H.
30. Skogsbeskattningen. Esselte. Fi.
31. Oljeberedskap. Svenska Reproduktions AB. H.
32. Skogstillstånd och skogsvårdsåtgärder. Esselte. Jo.
33. Militära tjänstgöringsåldrar. Esselte. Fö.
34. Medicinska och psykologiska aspekter på åldrande m.m. Esselte. Fö.
35. Bättre utbildning för handikappade. Esselte. S.
36. Läkemedelsindustrin. Esselte. Fi.
37. Utbildning för bibliotek, arkiv och informatik. Almqvist & Wiksell, Uppsala. U.
38. Yttrandefrihetens gränser. Norstedt & Söner. Ju.
39. Taxesystemet i Postverkets tidningsrörelse. Esselte. K.
40. Friviligförsvaret 2. Hemvärnet. Esselte. Fö.
41. Domstolsväsendet III. Fullföljd av talan m.m. Hægström. Ju.
42. Skattebrotten. Norstedt & Söner. Fi.
43. Nyttjantmäteri. Svenska Reprodoktions AB. C.
44. Sexualkunskapen på grundskolans högstadium II. Lärarenkät. Esselte.U.
45. Fordonsbeskattningen. Berlingska Boktryckeriet, Lund. Fi.

Anm. Om särskild tryckort ej anges är tryckorten Stockholm.

Statens offentliga utredningar
1969:45
Finansdepartementet

Fordonsbeskattningen

Betänkande avgivet av Bilskatteutredningen
Stockholm 1969

Berlingska Boktryckeriet, Lund 1969

Innehåll

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Finansdepartementet

Genom beslut den 26 februari 1965 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för finansdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga med uppgift att verkställa översyn av vägtrafikbeskattningen och därmed sammanhängande frågor. Med stöd av detta bemyndigande tillkallades såsom sakkunniga generaldirektören Nils Hörjel, tillika ordförande, dåvarande ledamöterna av riksdagens andra kammare Folke Björkman och Johannes Blidfors, ledamoten av riksdagens första kammare Nils-Eric Gustafsson, numera t.f. expeditionschefen Böret Palm, ledamoten av riksdagens andra kammare Gösta Sterne samt numera departementsrådet Göran Wahlgren.

De sakkunniga har antagit benämningen bilskatteutredningen.

Sedan Wahlgren den 28 januari 1966 på egen begäran entledigats från ifrågavarande uppdrag, har departementschefen samma dag förordnat hovrättsassessorn Hans Henrik Abelin att vara ledamot av utredningen.

Att som experter biträda utredningen har tillkallats byrådirektören Ture Grahn, civilekonomen Jan Owen Jansson, departementssekreteraren Östen Milstam, kanslichefen Åke Odén, byråchefen Einar E:son Thulin och kanslirådet Bruno Öhrn. Till sekreterare åt utredningen har förordnats hovrättsassessorn Jan Johnsson och till biträdande sekreterare fr.o.m. den 14 april 1969 kammaråklagaren Sven Rignell.

Utredningen har tidigare överlämnat två betänkanden, Kompensation i vissa fall för bensinskatt, som utgår vid användande av motorsåg och snöskoter (SOU 1967: 34) och Traktorbeskattning (SOU 1968: 50), en promemoria, Anstånd med erläggande av automobilskatt (Fi-stencil 1968: 4) samt en statistisk redogörelse, Lastbilar och lastbilstrafik m.m. (Finansdepartementet 1969: 1).

Genom beslut av statsmakterna år 1963 fastställdes nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. I förevarande betänkande lägger bilskatteutredningen fram förslag till en gradvis justering av vägtrafikbeskattningen i syfte att närma denna till de angivna riktlinjerna. Samtidigt tar utredningen upp vissa särskilda problem som aktualiseras genom detta förslag. En redogörelse för uppläggningen av utredningens arbete lämnas i avsnitt 2 i betänkandet.

Till utredningen har i olika sammanhang överlämnats framställningar och förslag i frågor, som behandlas i det nu överlämnade betänkandet (se bil. 1).

Vid betänkandet är fogad en reservation av ledamoten Gustafsson.

Stockholm den 28 oktober 1969.

Nils Hörjel

Hans Henrik Abelin *Folke Björkman*
Joh. Blidfors *Nils-Eric Gustafsson*
Böret Palm *Gösta Sterne*

/ Jan Johnsson
Sven Rignell

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till

Förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobilskatt

Härigenom förordnas i fråga om förordningen (1922: 260) om automobilskatt,
dels att 1, 5 och 13 §§ skall ha nedan angivna lydelse,
dels att vid förordningen skall fogas en bilaga av nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
1 §.[1]	
För automobil — — — — — — — — — —	meddelade bestämmelser.
Angående beskattning — — — — — —	nedan stadgas.
Å automobil — — — — — — — — — —	icke tillämpning.
Med automobil — — — — — — — — —	i vägtrafikförordningen.
Uttrycket släpvagn — — — — — — —	i vägtrafikförordningen.
	I denna förordning avses med bensin sådan vara som är skattepliktig enligt 1 § förordningen (1961: 372) om bensinskatt, med gasol sådan vara som är skattepliktig enligt 1 § förordningen (1964: 352) om gasolskatt och med brännolja sådan vara som är skattepliktig enligt 1 § förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt.
5 §.[2]	
Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:	*För helt kalenderår utgår grundskatt och tilläggsskatt enligt en vid förordningen fogad bilaga. Fordon som framföres med annat drivmedel än bensin, gasol eller brännolja anses som brännoljedrivet.*
a) för tvåhjulig lätt motorcykel med fyrtiofem kronor och för tvåhjulig tung motorcykel utan sidvagn med sextio kronor;	

[1] Senaste lydelse 1951: 654.
[2] Senaste lydelse 1969: 296.

(Nuvarande lydelse)

b) för tvåhjulig motorcykel med sidvagn och för trehjulig motorcykel med nittio kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med etthundrasextiofem kronor dels ock tilläggsavgift med fyrtiotvå kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med etthundrasextiofem kronor dels ock tilläggsavgift med följande belopp:

om tjänstevikten icke överstiger tretusen kilogram, femtiofem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av tjänstevikten minskad med niohundra kilogram;

om tjänstevikten överstiger tretusen men icke sjutusen kilogram, ettusenetthundrafemtiofem kronor för tretusen kilogram av tjänstevikten och nittiosex kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten; samt

om tjänstevikten överstiger sjutusen kilogram, fyratusenniohundranittofem kronor för sjutusen kilogram av tjänstevikten och etthundraåttio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten; ävensom

för omnibus dels grundavgift med etthundrasextiofem kronor dels ock tilläggsavgift med följande belopp:

om tjänstevikten icke överstiger femtusen kilogram fyrtionio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av tjänstevikten minskad med niohundra kilogram; samt

om tjänstevikten överstiger femtusen kilogram, tvåtusennio kronor för femtusen kilogram av tjänstevikten och åttiotvå kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten;

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med etthundrasextiofem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt;

(Föreslagen lydelse)

Föreligga synnerliga skäl kan Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer nedsätta skatten.

(Nuvarande lydelse) *(Föreslagen lydelse)*

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med etthundratjugu kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilogram, med etthundraåttio kronor;

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusen kilogram, med tvåhundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med trehundrasextio kronor;

om totalvikten uppgår till tretusen men icke femtusen kilogram, med sexhundra kronor;

om totalvikten uppgår till femtusen men icke åttatusen kilogram, med åttahundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till åttatusen men icke elvatusen kilogram, med ettusenåttio kronor;

om totalvikten uppgår till elvatusen men icke fjortontusen kilogram, med ettusenåttahundra kronor;

om totalvikten uppgår till fjortontusen men icke sjuttontusen kilogram, med tvåtusenfemhundratjugu kronor;

om totalvikten uppgår till sjuttontusen men icke tjugutusen kilogram, med tretusentvåhundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till tjugutusen men icke tjugufemtusen kilogram, med tretusenniohundrasextio kronor;

om totalvikten uppgår till tjugufemtusen men icke trettiotusen kilogram, med femtusenfyrahundra kronor;

om totalvikten uppgår till trettiotusen men icke trettiofemtusen kilogram, med sextusenåttahundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till trettiofemtusen men icke fyrtiotusen kilogram, med åttatusentvåhundraåttio kronor; samt

om totalvikten uppgår till fyrtiotusen kilogram eller mera, med niotusensjuhundratjugu kronor.

Det åligger — — — — — — — — — — av skatten.

(Nuvarande lydelse) *(Föreslagen lydelse)*

13 §.[1]

Där skatteplikt — — — — — — — — skattefriheten inträtt.
Äger under — — — — — — — — av skatten.

Restitution av automobilskatt för lastbil, buss eller släpvagn som använts utom riket utgår enligt bestämmelser, som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen förordnar.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1971, då det i övergångsbestämmelserna till förordningen (1969: 296) om ändring i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt för Konungen lämnade bemyndigandet upphör att gälla.

[1] Senaste lydelse 1924: 128.

Bilaga till förordningen (1922: 260) om automobilskatt.

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorfordon och totalvikt för släpvagn, kilogram		Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
1. Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	högst	75	45	0	
	över	75	60	0	
2. Tvåhjulig motorcykel med sidvagn och trehjulig motorcykel			90	0	
3. Personbil			165	42	900
4. Bensin- eller gasoldriven buss	högst	1 800	165	49	900
	över men högst	1 800 5 000	606	44	1 800
	över	5 000	2 014	74	5 000
5. Brännoljedriven buss	högst	5 000	165	49	900
	över men högst	5 000 5 800	2 174	78	5 000
	över men högst	5 800 7 100	2 798	83	5 800
	över men högst	7 100 8 600	3 877	88	7 100
	över men högst	8 600 13 500	5 197	91	8 600
	över	13 500	9 656	74	13 500
6. Bensin- eller gasoldriven lastbil	högst	1 800	165	55	900
	över men högst	1 800 3 000	660	50	1 800
	över men högst	3 000 7 000	1 260	86	3 000
	över	7 000	4 700	162	7 000
7. Brännoljedriven lastbil med två hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn	högst	2 100	165	55	900
	över men högst	2 100 2 600	825	52	2 100
	över men högst	2 600 3 000	1 085	56	2 600
	över men högst	3 000 3 700	1 309	93	3 000
	över men högst	3 700 4 600	1 960	99	3 700
	över men högst	4 600 5 700	2 851	111	4 600

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorfordon och totalvikt för släpvagn, kilogram		Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över men högst	5 700 6 300	4 072	124	5 700
	över men högst	6 300 7 000	4 816	139	6 300
	över men högst	7 000 7 400	5 789	215	7 000
	över	7 400	6 649	162	7 400
8. Brännoljedriven lastbil med tre eller flera hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn	högst	2 100	165	55	900
	över men högst	2 100 2 600	825	52	2 100
	över men högst	2 600 3 000	1 085	53	2 600
	över men högst	3 000 3 600	1 297	90	3 000
	över men högst	3 600 5 300	1 837	94	3 600
	över men högst	5 300 6 500	3 435	105	5 300
	över men högst	6 500 7 000	4 695	119	6 500
	över men högst	7 000 7 600	5 290	194	7 000
	över men högst	7 600 8 500	6 454	234	7 600
	över	8 500	8 560	162	8 500
9. Brännoljedriven lastbil med två hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn	högst	2 100	165	55	900
	över men högst	2 100 3 000	825	52	2 100
	över men högst	3 000 4 100	1 293	89	3 000
	över men högst	4 100 5 300	2 272	92	4 100
	över men högst	5 300 6 500	3 376	99	5 300
	över men högst	6 500 7 000	4 564	105	6 500
	över men högst	7 000 7 400	5 089	182	7 000
	över men högst	7 400 8 500	5 817	189	7 400

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorfordon och totalvikt för släpvagn, kilogram		Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över men högst	8 500 9 000	7 896	240	8 500
	över	9 000	9 096	162	9 000
10. Brännoljedriven lastbil med tre eller flera hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn	högst	2 100	165	55	900
	över men högst	2 100 3 000	825	50	2 100
	över men högst	3 000 4 600	1 275	87	3 000
	över men högst	4 600 6 400	2 667	93	4 600
	över men högst	6 400 7 000	4 341	101	6 400
	över men högst	7 000 8 100	4 947	177	7 000
	över men högst	8 100 9 000	6 894	197	8 100
	över men högst	9 000 9 800	8 667	240	9 000
	över	9 800	10 587	162	9 800
11. Påhängsvagn med en hjulaxel	under	1 000	120	0	
	lägst men under	1 000 1 500	180	0	
	lägst men under	1 500 2 000	240	0	
	lägst men under	2 000 3 000	360	0	
	lägst men under	3 000 5 000	600	0	
	lägst men högst	5 000 7 000	840	0	
	över men högst	7 000 8 000	840	3	7 000
	över men högst	8 000 11 000	1 083	3	8 000
	över men högst	11 000 12 500	1 812	3	11 000
	över men högst	12 500 14 000	1 854	5	12 500
	över men högst	14 000 17 000	2 570	5	14 000
	över men högst	17 000 19 400	3 355	5	17 000
	över men högst	19 400 20 000	3 475	8	19 400

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorfordon och totalvikt för släpvagn, kilogram		Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över men högst	20 000 22 000	4 162	8	20 000
	över men högst	22 000 25 000	4 322	0	
	över men högst	25 000 30 000	5 618	0	
	över men högst	30 000 35 000	6 914	0	
	över men högst	35 000 40 000	8 210	0	
	över	40 000	9 506	0	
12. Påhängsvagn med två eller flera hjulaxlar	under	1 000	120	0	
	lägst men under	1 000 1 500	180	0	
	lägst men under	1 500 2 000	240	0	
	lägst men under	2 000 3 000	360	0	
	lägst men under	3 000 5 000	600	0	
	lägst men högst	5 000 7 000	840	0	
	över men högst	7 000 8 000	840	2	7 000
	över men högst	8 000 11 000	1 080	2	8 000
	över men högst	11 000 14 000	1 800	2	11 000
	över men högst	14 000 17 000	2 520	2	14 000
	över men högst	17 000 20 000	3 240	4	17 000
	över men högst	20 000 21 600	3 999	4	20 000
	över men högst	21 600 25 000	4 063	5	21 600
	över men högst	25 000 27 900	5 534	5	25 000
	över men högst	27 900 30 000	5 679	7	27 900
	över men högst	30 000 31 000	7 133	7	30 000
	över men högst	31 000 35 000	7 203	0	
	över men högst	35 000 40 000	8 500	0	
	över	40 000	9 796	0	

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorfordon och totalvikt för släpvagn, kilogram		Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
13. Annan släpvagn med en hjulaxel	under	1 000	120	0	
	lägst men under	1 000 1 500	180	0	
	lägst men under	1 500 2 000	240	0	
	lägst men högst	2 000 3 000	360	0	
	över men högst	3 000 5 000	576	3	3 000
	över men högst	5 000 6 200	848	3	5 000
	över men högst	6 200 8 000	884	4	6 200
	över men högst	8 000 9 100	1 175	4	8 000
	över men högst	9 100 11 000	1 219	6	9 100
	över men högst	11 000 14 000	1 988	0	
	över men högst	14 000 17 000	2 636	0	
	över men högst	17 000 20 000	3 284	0	
	över men högst	20 000 25 000	3 932	0	
	över men högst	25 000 30 000	5 228	0	
	över men högst	30 000 35 000	6 524	0	
	över men högst	35 000 40 000	7 820	0	
	över	40 000	9 116	0	
14. Annan släpvagn med två hjulaxlar	under	1 000	120	0	
	lägst men under	1 000 1 500	180	0	
	lägst men under	1 500 2 000	240	0	
	lägst men högst	2 000 3 000	360	0	
	över men högst	3 000 5 000	576	3	3 000
	över men högst	5 000 8 000	842	3	5 000
	över men högst	8 000 9 200	1 133	3	8 000

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorfordon och totalvikt för släpvagn, kilogram		Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över men högst	9 200 11 000	1 169	4	9 200
	över men högst	11 000 13 000	1 888	4	11 000
	över men högst	13 000 14 000	1 968	6	13 000
	över men högst	14 000 17 000	2 686	6	14 000
	över men högst	17 000 19 000	3 526	6	17 000
	över men högst	19 000 20 000	3 646	9	19 000
	över men högst	20 000 22 000	4 393	9	20 000
	över men högst	22 000 25 000	4 573	0	
	över men högst	25 000 30 000	5 871	0	
	över men högst	30 000 35 000	7 167	0	
	över men högst	35 000 40 000	8 463	0	
	över	40 000	9 759	0	
15. Annan släpvagn med tre eller flera hjulaxlar	under	1 000	120	0	
	lägst men under	1 000 1 500	180	0	
	lägst men under	1 500 2 000	240	0	
	lägst men högst	2 000 3 000	360	0	
	över men högst	3 000 5 000	576	2	3 000
	över men högst	5 000 8 000	822	2	5 000
	över men högst	8 000 9 100	1 083	2	8 000
	över men högst	9 100 11 000	1 105	3	9 100
	över men högst	11 000 14 000	1 797	3	11 000
	över men högst	14 000 14 200	2 523	3	14 000
	över men högst	14 200 17 000	2 529	4	14 200
	över men högst	17 000 20 000	3 294	4	17 000

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorfordon och totalvikt för släpvagn, kilogram		Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över men högst	20 000 20 200	4 068	4	20 000
	över men högst	20 200 25 000	4 076	6	20 200
	över men högst	25 000 26 900	5 651	6	25 000
	över men högst	26 900 30 000	5 765	8	26 900
	över men högst	30 000 32 000	7 302	8	30 000
	över men högst	32 000 35 000	7 462	0	
	över men högst	35 000 40 000	8 756	0	
	över	40 000	10 052	0	

1.2 Förslag till

Förordning om ändring i traktorskatteförordningen (1969: 297)

Härigenom förordnas, att 3 § traktorskatteförordningen (1969: 297) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
3 §.	
För fordon som tillhör klass I utgår traktorskatt för helt kalenderår med 200 kronor, om tjänstevikten ej överstiger 1 300 kilogram. Överstiger tjänstevikten 1 300 kilogram, utgår traktorskatt för helt kalenderår med dels grundavgift om 85 kronor, dels tilläggsavgift. Tilläggsavgiften utgör, *om tjänstevikten ej överstiger 3 000 kilogram, 30 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten minskad med 900 kilogram,* *om tjänstevikten överstiger 3 000 men ej 7 000 kilogram, 630 kronor för 3 000 kilogram av tjänstevikten och 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av återstående del av tjänstevikten,* *om tjänstevikten överstiger 7 000 kilogram, 2 630 kronor för 7 000 kilogram av tjänstevikten och 90 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av återstående del av tjänstevikten.* *För traktor som tillhör klass II utgår traktorskatt för helt kalenderår med 200 kronor, om tjänstevikten ej överstiger 2 500 kilogram, och 300 kronor, om tjänstevikten överstiger 2 500 kilogram.*	*För helt kalenderår utgår traktorskatt enligt en vid förordningen fogad bilaga.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1971.

Bilaga till traktorskatteförordningen (1969: 297)

Fordonsslag	Tjänstevikt, kilogram		Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt, kilogram
1. Traktor som tillhör klass I	högst	3 000	200	7	1 300
	över men högst	3 000 4 100	319	24	3 000
	över men högst	4 100 5 300	583	22	4 100
	över men högst	5 300 6 500	847	25	5 300
	över men högst	6 500 7 000	1 147	25	6 500
	över men högst	7 000 7 400	1 272	45	7 000
	över men högst	7 400 8 500	1 452	47	7 400
	över men högst	8 500 9 000	1 969	61	8 500
	över	9 000	2 274	40	9 000
2. Traktor som tillhör klass II	högst	2 500	200	0	
	över	2 500	300	0	

1.3 Förslag till

Lag om ändring i kommunalskattelagen (1928: 370)

Härigenom förordnas, att 19 § kommunalskattelagen (1928: 370) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
19 §.[1]	
Till skattepliktig — — — — — — — — — i stiftelsen;	
kompensation av staten för bensinskatt på bensin som förbrukats vid yrkesmässig användning av motorsåg.	kompensation av staten för bensinskatt på bensin som förbrukats vid yrkesmässig användning av motorsåg *eller för drift av traktor, betskördemaskin, självgående skördetröska eller hjälpmotor till skördetröska;* *restitution av automobilskatt för lastbil, buss eller släpvagn, som använts utom riket.*
(Se vidare anvisningarna.)	(Se vidare anvisningarna.)

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1971 men tillämpas ej på kompensation för bensinskatt på bensin som förbrukats dessförinnan.

[1] Senaste lydelse 1968: 718.

1.4 Förslag till

Förordning om ändring i förordningen (1961: 372) om bensinskatt

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen (1961: 372) om bensinskatt skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
	1 §.
Till staten — — — — — — — — — — — —	38.19).
Skatt skall — — — — — — — — — — — —	av bensin.
	Kompensation för skatt på bensin som förbrukats vid yrkesmässig användning av motorsåg eller för drift av bensindriven gummihjulstraktor i lantbruk, betskördemaskin, självgående skördetröska eller hjälpmotor till skördetröska utgår enligt bestämmelser, som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen förordnar.
Vad i — — — — — — — — — — — — —	skattepliktiga varuslag.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1971.

1.5 Förslag till

Kungörelse om restitution av automobilskatt för fordon som brukats utom riket

Härigenom förordnas, med stöd av 13 § förordningen (1922: 260) om automobilskatt, som följer.

1 §

Har här i riket registrerad buss, lastbil eller släpvagn brukats utom riket av samme ägare under minst tolv dygn av ett kalenderår, kan ägaren erhålla restitution av automobilskatt för fordonet enligt denna kungörelse.

Beräkningen av den tid fordonet brukats utom riket grundas på uppgifter som sägs i 7 §.

Med ägare avses den som är antecknad som ägare i bilregistret.

2 §

Restitution medges för varje dygn fordonet brukats utom riket med 1,8 procent av automobilskatten för den månad under vilken dygnet infallit.

3 §

Restitution medges för

brännoljedriven buss, om tjänstevikten överstiger 8 500 kilogram,

brännoljedriven lastbil med två hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn, om tjänstevikten överstiger 6 900 kilogram,

brännoljedriven lastbil med tre eller flera hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn, om tjänstevikten överstiger 7 500 kilogram,

brännoljedriven lastbil med två hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn, om tjänstevikten överstiger 7 800 kilogram,

brännoljedriven lastbil med tre eller flera hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn, om tjänstevikten överstiger 8 100 kilogram,

påhängsvagn med en hjulaxel, om totalvikten överstiger 17 000 kilogram,

påhängsvagn med två eller flera hjulaxlar, om totalvikten överstiger 18 000 kilogram,

annan släpvagn med en hjulaxel, om totalvikten överstiger 17 000 kilogram,

annan släpvagn med två hjulaxlar, om totalvikten överstiger 16 500 kilogram,

annan släpvagn med tre eller flera hjulaxlar, om totalvikten överstiger 17 000 kilogram.

Som fordonets tjänstevikt eller totalvikt anses den vikt som finns antecknad i bilregistret.

4 §

Riksskatteverket fastställer och utbetalar restitution.

Restitution skall vid utbetalning kvittas mot restförd automobilskatt för vilken sökanden enligt tillgängliga uppgifter häftar.

5 §

Ansökan om restitution göres på blankett enligt fastställt formulär.

6 §

Ansökningshandlingen skall före utgången av februari månad året efter det ansökningen avser vara inkommen till länsstyrelsen i det län där fordonet varit registrerat under tid för vilken restitution sökes. Länsstyrelsen kontrollerar ansökningshandlingen i de avseenden som behövs för bestämmande av restitution och anger på handlingen om sökanden

häftar för restförd automobilskatt. Före utgången av april månad samma år översänder länsstyrelsen handlingen till riksskatteverket.

7 §

När fordon, som avses i 3 §, utföres från eller införes till riket på plats där tullanstalt finnes och under tid då tullanstalten har passning, skall den lokala tullmyndigheten för riksskatteverkets kännedom låta anteckna fordonets registreringsnummer och datum för gränspasseringen. Passerar sådant fordon gränsen på annan plats eller vid annan tid, skall fordonets ägare, om han avser att söka återbäring, lämna uppgift om gränspasseringen på blankett enligt fastställt formulär. Uppgiften skall vara inkommen till riksskatteverket inom en månad efter utgången av den kalendermånad uppgiften avser.

8 §

Riksskatteverket utfärdar föreskrifter om de ytterligare åtgärder som kan behövas för kontroll av fordon, som används i trafik utom riket. Sökande som icke följt sådan föreskrift kan vägras restitution.

9 §

Restitution utbetalas, om hinder ej möter, senast den 30 juni året efter det restitutionen avser. Belopp som skall utbetalas avrundas till helt krontal så att överskjutande öretal bortfaller.

10 §

Talan mot riksskatteverkets beslut om restitution föres genom besvär hos kammarrätten. Den som vill anföra besvär över beslutet skall inom två månader efter det han fick del av detta eller, i fall då restitution utbetalats, inom två månader efter det han utkvitterat beloppet inkomma med besvärsinlaga till riksskatteverket. Besvärsinlaga skall ställas till kammarrätten samt innehålla uppgift om klagandens namn, yrke och postadress.

I inlagan skall klaganden uppge

1. det beslut mot vilket talan föres,
2. grunderna för besvärstalan, om de ej framgår av vad han tidigare anfört i saken,
3. den del i vilken beslutet överklagas och den ändring i beslutet som klaganden yrkar.

11 §

Mot kammarrättens beslut enligt denna kungörelse får talan ej föras.

12 §

Har restitution utbetalats med för högt belopp till följd av oriktig uppgift, som sökanden lämnat uppsåtligen eller av grov oaktsamhet, eller på grund av felräkning, misskrivning eller annat uppenbart förbiseende, är mottagaren skyldig att återbetala till statsverket vad han oriktigt erhållit. Han är dock fri från återbetalningsskyldighet, om krav ej delges honom inom fyra år efter utgången av det år under vilket restitution utbetalats.

Åtgärd för uttagande av för mycket utbetald restitution får ej vidtagas senare än fem år efter utgången av det år restitutionen utbetalats.

13 §

Närmare föreskrifter för tillämpning av denna kungörelse meddelas av riksskatteverket. Såvitt gäller tullmyndighets åligganden skall riksskatteverket samråda med generaltullstyrelsen.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1971.

1.6 Förslag till

Kungörelse om ändring i tulltaxeringskungörelsen (1960: 392)

Härigenom förordnas, att 28 a § tulltaxeringskungörelsen (1960: 392) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
28 a §.[1]	
Tullfrihet enligt 8 § punkten 6 tulltaxeringsförordningen må i fråga om drivmedel, medfört på och avsett för motorfordon som inkommer i trafik, åtnjutas för *kvantitet, som rymmes i tank varmed fordonet av tillverkaren normalt utrustas, dock högst 400 liter. Tullfrihet i fall som nu sagts må dock åtnjutas endast därest omständigheterna giva anledning antaga att resan icke företagits i syfte att till riket avgiftsfritt införa drivmedel.*	Tullfrihet enligt 8 § punkten 6 tulltaxeringsförordningen må i fråga om drivmedel, medfört på och avsett för motorfordon som inkommer i trafik, åtnjutas för *högst 50 liter.*

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1971.

[1] Senaste lydelse 1968: 364.

1.7 Förslag till

Kungörelse om kompensation för bensinskatt vid användning av traktorer m.m. i lantbruk

Härigenom förordnas, med stöd av 1 § förordningen (1961: 372) om bensinskatt, som följer.

1 §

Lantbrukare eller maskinstationsägare som förbrukat bensin för drift av registrerad, bensindriven gummihjulstraktor i lantbruk, av betskördemaskin, av självgående skördetröska eller av hjälpmotor till skördetröska kan erhålla kompensation för bensinskatt enligt denna kungörelse.

Som lantbruk anses även större, yrkesmässig odling av frukt och odling på åker av andra trädgårdsprodukter.

2 §

Riksskatteverket fastställer och utbetalar kompensation.

3 §

Ansökan om kompensation göres på blankett enligt fastställt formulär.

4 §

Ansökan om kompensation för skatt på bensin som förbrukats för traktordrift skall före utgången av februari månad året efter det ansökan avser vara inkommen till länsstyrelsen i det län där fordonet under sistnämnda år senast varit registrerat. Länsstyrelsen kontrollerar ansökningshandlingen i de avseenden som behövs för bestämmande av kompensation. Före utgången av april månad samma år översänder länsstyrelsen handlingen till riksskatteverket.

Annan ansökan skall vara inkommen till riksskatteverket före utgången av januari månad året efter det ansökan avser. I ansökningshandlingen lämnade uppgifter skall vara bestyrkta av ortsombudet vid lantbruksnämnden i det län där sökandens hemortskommun är belägen.

5 §

Kompensationen utgör för kalenderår i fråga om traktor 210 kronor, betskördemaskin 420 kronor, skördetröska 345 kronor och hjälpmotor till skördetröska 90 kronor.

Har sökanden icke använt traktor under hela året men minst sex månader, utgör kompensationen 105 kronor. Har traktor använts kortare tid än sex månader utgår icke kompensation.

Kan det med hänsyn till lantbrukets omfattning antagas, att bensinförbrukningen varit ringa, utgår icke kompensation.

6 §

Kompensation utbetalas, om hinder ej möter, inom två månader efter det ansökan inkommit till riksskatteverket.

7 §

Talan mot riksskatteverkets beslut om kompensation föres genom besvär hos kammarrätten. Den som vill anföra besvär över beslutet skall inom två månader efter det han fick del av detta eller, i fall då kompensationsbelopp utbetalats, inom två månader efter det han utkvitterat beloppet inkomma med besvärsinlaga till riksskatteverket. Besvärsinlaga skall ställas till kammarrätten samt innehålla uppgift om klagandens namn, yrke och postadress.

I inlagan skall klaganden uppge

1. det beslut mot vilket talan föres,
2. grunderna för besvärstalan, om de ej framgår av vad han tidigare anfört i saken,
3. den del i vilken beslutet överklagas och den ändring i beslutet som klaganden yrkar.

8 §

Mot kammarrättens beslut enligt denna kungörelse får talan ej föras.

9 §

Har kompensation utbetalats med för högt belopp till följd av oriktig uppgift, som sökanden lämnat uppsåtligen eller av grov oaktsamhet, eller på grund av felräkning, missskrivning eller annat uppenbart förbiseende, är mottagaren skyldig att återbetala till statsverket vad han oriktigt erhållit. Han är dock fri från återbetalningsskyldighet, om krav ej delges honom inom fyra år efter utgången av det kalenderår under vilket kompensation utbetalats.

Åtgärd för uttagande av för mycket utbetald kompensation får ej vidtagas senare än fem år efter utgången av det år kompensationen utbetalats.

10 §

Närmare föreskrifter för tillämpningen av denna kungörelse meddelas av riksskatteverket.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1971 och tillämpas första gången i fråga om kompensation, som avser år 1971.

1.8 Förslag till

Kungörelse om ändring i kungörelsen (1968: 440) om kompensation för bensinskatt vid yrkesmässig användning av motorsåg

Härigenom förordnas, med stöd av 1 § förordningen (1961: 372) om bensinskatt, *dels* att i 2, 5, 6, 8, 9 och 14 §§ kungörelsen (1968: 440) om kompensation för bensinskatt vid yrkesmässig användning av motorsåg orden »länsstyrelsen» och »riksskattenämnden» i olika böjningsformer skall bytas ut mot »riksskatteverket» i motsvarande form, *dels* att 4 § kungörelsen skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
4 §.	
Ansökningshandlingen bör — — — — —	under taxeringsåret.
Sökande som ej är skyldig att avge allmän självdeklaration skall inom nyssnämnda tid inge ansökningshandlingen till *länsstyrelsen i det län där hans hemortskommun är belägen.*	Sökande som ej är skyldig att avge allmän självdeklaration skall inom nyssnämnda tid inge ansökningshandlingen till *riksskatteverket.*

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1972.

2 Utredningsuppdraget och arbetets uppläggning

I anförande till statsrådsprotokollet över finansärenden den 26 februari 1965 meddelade chefen för finansdepartementet direktiv för bilskatteutredningen. I direktiven erinras inledningsvis om 1963 års principproposition (nr 191) med nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. Propositionen grundades bl.a. på de betänkanden som 1953 års trafikutredning lagt fram (SOU 1961: 23, 1961: 24, 1962: 35). Syftet med den nya trafikpolitiken anges i propositionen vara att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. Hösten 1963 enades statsmakterna om denna nyorientering och man antog därvid den s.k. kostnadsansvarighetsprincipen. Vad de nya riktlinjerna betyder för vägtrafikbeskattningen diskuteras utförligare i avsnitt 4 nedan. I direktiven till bilskatteutredningen anges endast att varje trafikgren i princip bör svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Utgångspunkten för utredningens arbete skall vara att kostnaderna för vägväsendet och vägtrafikväsendet liksom nu i princip är fallet skall bäras av vägtrafiken. Föredragande departementschefen ansåg emellertid att bestämmandet av dessa kostnader är förenat med flera djupgående problem av ekonomisk och trafikpolitiskt slag och att lösningen av dessa problem borde anförtros åt en särskild expertutredning. Enligt direktiven skall dock tills vidare hittillsvarande grunder för bestämmandet av uttagets omfattning ligga till grund för utredningens överväganden.

På hösten 1965 tillkallades vägkostnadsutredningen för att utreda frågan om vägtrafikens kostnadsansvar och därmed sammanhängande frågor. Denna utredning skall pröva vilka kostnader för det allmänna, som med utgångspunkt från 1963 års trafikpolitiska beslut bör hänföras till vägtrafiken, och hur dessa kostnader lämpligen bör fördelas på olika trafikantkategorier. I direktiven till utredningen anges som utgångspunkt för behandlingen av sistnämnda spörsmål, att varje grupp av trafikanter skall svara för den andel av kostnaderna som från principiell synpunkt bör hänföras till gruppen.

Utredningen har här ovan nämnt kostnadsansvarighetsprincipen, ett begrepp som också används i debatten om trafikpolitiken och beskattningen av vägtrafiken. Även utomlands, t.ex. i England, Frankrike och Norge, talar man om vägtrafikens och olika fordons kostnadsansvar. Innebörden av detta uttryck är emellertid mångtydig och i flera avseenden oklar. Man kan till en början peka på att det används både för att beteckna principen att varje trafikgren skall bära sina kostnader och för att beskriva tankegången att kostnaderna inom varje trafikgren skall på något sätt fördelas mellan olika trafikantkategorier. Den sistnämnda tankegången inrymmer i sin tur en rad olika möjligheter för prissättningen och är ett synnerligen invecklat problemkomplex.

När utredningen i det följande talar om

kostnadsansvar är det närmast ett sammanfattande begrepp för de tankegångar som ligger bakom 1963 års trafikpolitiska beslut. I sådana sammanhang torde en närmare precisering av termen inte vara erforderlig.

Som torde framgå av den föregående redogörelsen anges inte uttryckligen i direktiven till bilskatteutredningen, att denna skall föreslå en omläggning av vägtrafikbeskattningen med hänsyn till den fördelning av kostnaderna som följer av de år 1963 antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. I samband med genomförandet av den nya trafikpolitiken har man emellertid såväl från statsmakternas sida som från andra håll förutsatt att bilskatteutredningen skall lägga fram förslag, som innebär åtminstone ett första steg i riktning mot förverkligande av kostnadsansvarighetsprincipen. En sådan inställning är också naturlig, eftersom vägkostnadsutredningens program på grund av svårighetsgraden måste ta lång tid att fullfölja och dess förslag, enligt vad som anges i direktiven till utredningen, skall bli föremål för vidare behandling av en parlamentariskt sammansatt kommitté. Bilskatteutredningen ser alltså som sin uppgift bl.a. att lägga fram sådana förslag som kan anses innebära ett närmande av vägtrafikbeskattningen till kostnadsansvarighetsprincipen.

I direktiven till bilskatteutredningen anges utformningen av beskattningssystemet som en av utredningens uppgifter. Alla de avvägningsproblem och tekniska spörsmål som kan möta under detta arbete berörs inte närmare i direktiven. Det framhålls emellertid, att avvägningen skall syfta till att genomförandet av kostnadsansvarighetsprincipen underlättas. Utredningen bör enligt direktiven överväga vilka andra former än de nuvarande fordons- och drivmedelsskatterna som kan användas för beskattning av vägtrafiken. I detta sammanhang pekas på möjligheten att tillämpa en skatt som beräknas efter körsträcka, dvs. kilometerbeskattning.

I fråga om drivmedelsskatterna påpekas i utredningsdirektiven att beskattningen skall vara neutral med avseende på förbrukarens val av motorbränsle. Syftet därmed är att undvika snedvridning i konkurrensen. Det framhålls emellertid att utredningen bör se vägtrafikbeskattningen som helhet. Detta sistnämnda torde innebära att den totala skatten för fordon, som drivs med olika slag av bränsle men inte skiljer sig från kostnadsansvarighetssynpunkt, skall vara lika hög oavsett vilka skatteformer som används för respektive fordon.

I direktiven till utredningen diskuteras en rad andra problem. Beträffande fordonsskatten behandlas frågor om vilka fordonsslag, som skall omfattas av beskattningen, om fordonens tjänstevikt eller totalvikt skall ligga till grund för bestämmande av skattens storlek samt om terminologisk utformning och om påföljdssystem.

Bland andra spörsmål som tas upp i direktiven må här nämnas restitutionsfrågor, frågor om debitering, uppbörd och administration samt de problem som hänger samman med den internationella trafiken. Vad angår sistnämnda problemkomplex framhålls att utredningen bör eftersträva att den lagstiftning som kan komma att föreslås inte leder till ökade svårigheter för den internordiska trafiken eller handeln över gränserna inom Norden.

Beträffande uppbörd, debitering och administration påpekas att samråd bör ske med bilregisterutredningen. Sistnämnda utredning överlämnade sommaren 1968 principbetänkandet Bilregistrering (SOU 1968: 23). I anslutning till detta betänkande har Kungl. Maj:t i prop. 1969: 30 lagt fram förslag till riktlinjer för den fortsatta utformningen av bilregisterorganisationen. I propositionen föreslås att bilregistret skall föras centralt med tillämpning av ADB-teknik. Handläggningen av registrerings- och anmälningsärenden avses även i fortsättningen vara regionalt decentraliserad och knuten till länsstyrelserna. I propositionen redovisas bl.a. riktlinjer för utformningen av fordonsskatteförfarandet och kontrollen över fordonsbeståndet. Enligt planerna skall omläggningen av bilregistreringen vara klar kring mitten av år 1973. Riksdagen har i princip godtagit de i propositionen angivna

riktlinjerna (SU 1969: 42, BeU 1969: 32 och L³U 1969: 30).

De frågor bilskatteutredningen har att behandla är av olika angelägenhets- och svårighetsgrad. Vissa problem har påkallat omedelbara ställningstaganden, medan lösningar i andra avseenden inte kan förverkligas förrän i samband med införandet av det nya bilregistret. För att komma fram till riktiga resultat krävs i en del fall omfattande och tidsödande forskningsarbete medan svaren på vissa andra frågor är mer eller mindre givna. Utredningen har därför valt att efter hand som arbetet fortskrider lägga fram förslag i sådana frågor som är särskilt angelägna och som kan behandlas för sig utan men för lösningen av övriga problemkomplex, som utredningen har att ta ställning till. Således föreslog utredningen i ett i augusti 1967 överlämnat betänkande (SOU 1967: 34) kompensation i vissa fall för bensinskatt, som utgår vid användandet av motorsåg och snöskoter. I en sommaren 1968 avgiven promemoria (Fi-stencil 1968: 4) föreslog utredningen vissa ändringar i reglerna om anstånd med erläggande av automobilskatt. Vidare lade utredningen hösten 1968 fram ett förslag till traktorbeskattning (SOU 1968: 50). Samtliga dessa förslag har — efter vissa ändringar — lett till lagstiftning. Slutligen kan i detta sammanhang nämnas att utredningen i början av år 1969 avlämnat en redogörelse (Finansdepartementet 1969: 1) för de omfattande statistiska undersökningar om lastbilar och lastbilstrafik m.m. som utredningen låtit företaga.

Tyngdpunkten i det nu framlagda betänkandet gäller beskattningen av lastbilar och släpvagnar. Som antytts ovan har frågan om tillämpningen av kostnadsansvarighetsprincipen ägnats stor uppmärksamhet i samband med genomförandet av den nya trafikpolitiken. I 1963 års trafikpolitiska beslut sattes den 1 juli 1968 som riktpunkt för den tredje etappen av det trafikpolitiska reformprogrammet, omfattande ett totalt slopande av behovsprövningen för lastbils- och traktortågstrafiken. Trafikpolitiska delegationens behandling av frågan blev emellertid av olika skäl så försenad att proposition i ämnet inte kunde föreläggas vårriksdagen 1968. Det ansågs då lämpligast att uppskjuta genomförandet av tredje etappen i avbidan på bl.a. bilskatteutredningens förslag till beskattning av den tyngre trafiken. I motioner till riksdagen om trafikpolitiken och om järnvägsnedläggelser har gjorts gällande, att vägtrafikbeskattningen inte är anpassad till kostnadsansvarighetsprincipen och att detta lett till en snedvridning till järnvägens nackdel av konkurrensförhållandena på transportmarknaden.

Såsom redovisas i avsnitt 5 har bilskatteutredningen så långt det f.n. är möjligt gjort en undersökning av i vad mån den nuvarande vägtrafikbeskattningen strider mot kostnadsansvarighetsprincipen. Resultatet har blivit, att fördelningen av skattebördan med all säkerhet är felaktig i flera avseenden. Det kan konstateras att de medelstora fordonen generellt sett är överbeskattade i jämförelse med de tyngsta fordonen liksom lastbilarna i jämförelse med motsvarande släpvagnar. Ett annat betydelsefullt resultat av utredningens kalkyler är, att fordonens axeltryck har stor betydelse från kostnadsansvarighetssynpunkt, vilket motiverar en differentiering av vägtrafikskatten med hänsyn till antalet axlar på olika fordonskategorier. Vikten av att beskattningen i görligaste mån anpassas efter kostnadsansvarighetsprincipen har föranlett utredningen att nu lägga fram förslag till ett program med detta syfte.

Utredningens förslag innebär — inom ramen för ett totalt sett oförändrat skatteuttag — höjningar för vissa fordonskategorier och sänkningar för andra.

De höjningar av fordonsbeskattningen som följer av utredningens förslag accentuerar vissa andra problem. En del av dessa hänger samman med att fordonen i viss utsträckning används utom riket eller utanför det med allmänna medel bekostade vägnätet. I den mån det är möjligt att redan nu komma med lösningar lägger utredningen fram förslag i detta betänkande. Andra hithörande frågor torde inte kunna klaras av förrän det nya bilregistret satts i funktion eller vid årsskiftet 1973/74. Ett annat pro-

blemkomplex gäller det förhållandet att de årliga körsträckorna — vilka har stor betydelse för avvägningen av beskattningen — är olika för skilda fordon i samma storleksklass. Med vilka metoder man här skall kunna finna lösningar är i hög grad beroende av vilket beskattningssystem som skall användas för brännoljedrivna fordon och för släpvagnar. I sitt av riksdagen godkända betänkande 1969: 35 med anledning av Kungl. Maj:ts propositioner (1969: 10 och 1969: 45) med förslag till ändring i förordningen om automobilskatt och till traktorskatteförordning, m.m., jämte motioner framhöll bevillningsutskottet, att den enda tekniskt tillfredsställande lösningen av dessa problem är att beskattningen görs direkt beroende av den vägsträcka som lastfordonet tillryggalagt, alltså en väglängdsskatt differentierad med hänsyn till totalvikten. Utskottet fann det angeläget att vid en mera genomgripande reform av vägtrafikbeskattningen alla ansträngningar görs för att anknyta beskattningen till det faktiska utnyttjandet av vägnätet, även om en sådan åtgärd skulle vara förenad med vissa kostnader. Vidare underströk utskottet att man med ett sådant skattesystem har möjligheter att anpassa beskattningen till den tekniska utvecklingen, som snabbt kan göra de nuvarande beskattningsformerna inaktuella genom utnyttjande av nya energikällor m.m. Som utskottet påpekade undersöker bilskatteutredningen möjligheterna att skapa tekniska förutsättningar för en från bl.a. kontrollsynpunkt tillfredsställande kilometerbeskattning. Utvecklingsarbetet bedrivs på utredningens uppdrag av Svenska Utvecklingsaktiebolaget. Såvitt nu kan bedömas torde det finnas möjlighet att införa ett sådant system i samband med att bilregistreringen centraliseras och uppgifterna databehandlas, dvs. fr.o.m. år 1974. Att utredningen inte redan nu kan ta bestämd ställning i frågan och i förevarande betänkande beskriva hur ett kilometerbeskattningssystem bör utformas, beror på att ytterligare utvecklingsarbete erfordras innan man kan bedöma verkningarna i alla avseenden av olika alternativ. Under förutsättning att detta arbete framskrider planenligt räknar utredningen med att under år 1970 kunna lägga fram ett principbetänkande med förslag till kilometerbeskattning fr.o.m. år 1974.

Utredningen har ovan nämnt frågan huruvida fordonens tjänstevikt eller totalvikt skall ligga till grund för beskattningen. Det förefaller redan nu klart att en övergång skall ske till totalviktsbeskattning även för motorfordon. En sådan reform bör emellertid avse hela motorfordonsparken, dvs. även personbilarna, vilket medför ett omfattande arbete med omdateringar i bilregistret. Detta är ett starkt skäl för att omläggningen skall genomföras i samband med införandet av den nya bilregisterorganisationen. Man hinner då också lösa en rad problem, som hänger samman med bestämningen av olika fordons totalvikt. Eftersom motorfordonens totalvikter inte nu har någon betydelse för beskattningen, är dessa i många fall angivna till värden, som överstiger vad man med gällande axel- och boggitrycksbestämmelser kan utnyttja. De anförda omständigheterna har gjort att utredningen inte i förevarande betänkande föreslår en övergång till totalviktsbeskattning.

Såsom framgår av utredningens förslag i avsnitt 5 är avsikten, att anpassningen av vägtrafikbeskattningen till kostnadsansvarighetsprincipen skall ske i etapper. Enligt utredningens bedömning utgör den omständigheten att vissa problem inte kan lösas förrän det nya bilregistret satts i funktion inte något hinder mot att de första etapperna genomförs dessförinnan. Utredningen räknar med att kunna lägga fram förslag till lösningar av de ovan antydda problemen i sådan tid, att det vidare genomförandet av programmet för justering av skatteskalorna inte skall behöva försenas.

3 Den nuvarande vägtrafikbeskattningen

3.1 *Gällande bestämmelser*

Den följande redogörelsen är inte uttömmande. I vissa fall redovisas detaljbestämmelser senare i sina särskilda sammanhang.

Vägtrafikförordningen (1951: 648) indelar de motordrivna fordonen i motorfordon (dvs. personbilar, bussar, lastbilar och motorcyklar), traktorer och motorredskap. Släpfordon är byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för person- eller godsbefordran. Om släpfordon är försett med hjul eller band kallas det släpvagn. Dessa och en rad andra definitioner lämnas i förordningens 1 §.

De grundläggande bestämmelserna om registrering av motordrivna fordon och släpfordon finns i 10—21 §§ vägtrafikförordningen. Med de undantag som anges i 77 § föreligger registreringsplikt för bilar och motorcyklar, för släpfordon, som dras av bil eller s.k. trafiktraktor,[1] och för traktorer, som är försedda med gummihjul eller band. Registreringspliktigt fordon får med vissa undantag användas endast om det är registrerat. Ägare av registrerat fordon är skyldig att anmäla vissa ändringar beträffande fordonet, bl.a. sådana som påverkar dess beskattningsförhållande (10 § 4 mom.). Registrerings- och anmälningsskyldigheten är straffsanktionerad (65 § 4 mom.).

De för vägväsendet specialdestinerade skatterna är av två slag, fordonsskatt, som utgår enligt förordningen (1922: 260) om automobilskatt (automobilskatteförordningen) och traktorskatteförordningen (1969: 297) samt drivmedelsskatt enligt särskilda förordningar i form av skatt på bensin, motorbrännolja och gasol.

Skattepliktiga enligt automobilskatteförordningen är — med vissa undantag (2 §) — registrerade motorfordon och släpvagnar. I förordningen används automobil som beteckning för motorfordon. Skatten utgår med olika belopp för motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar och släpvagnar (5 §). Skatten varierar också med fordonsvikterna.

Fordonsskatten är angiven per kalenderår men utgår för del av år med det belopp som motsvarar vad som av helårsskatten faller på de månader under vilka skatteplikt föreligger (6 §). Däremot kan skatt inte utgå för kortare tid än kalendermånad. Skatteplikten inträder enligt huvudregeln med den månad, när fordonet registreras, och upphör först med utgången av den månad, när det avförs ur bilregistret, i regel för reservregistrering eller därför att det skrotats. Utgångspunkten för skatteberäkningen bestäms på motsvarande sätt, när fordonets beskaffenhet ändras så att högre eller lägre skatt skall utgå än tidigare (3 §). Skattskyldig för skattepliktigt fordon är den som vid kalenderårets början är eller bort vara registrerad som ägare till fordonet eller, när fordonet första gången förs in i bilregistret, den som därvid antecknas som ägare (4 §).

[1] Se vidare s. 33.

För andra fordon än släpvagnar är skatten bestämd med hänsyn till fordonens tjänstevikter medan totalvikterna ligger till grund för skatten på släpvagnar. För personbil utgår skatt med dels grundavgift om 165 kr, dels tilläggsavgift om 42 kr för varje påbörjat tal av 100 kg av fordonets tjänstevikt, minskad med 900 kg. Även för lastbil utgår grundavgift med 165 kr. Om tjänstevikten inte överstiger tre ton utgör tilläggsavgiften 55 kr för varje påbörjat tal av 100 kg av tjänstevikten minskad med 900 kg. För lastbilar, vars tjänstevikt överstiger tre men inte sju ton, är tilläggsavgiften 1 155 kr för tre ton och 96 kr för varje påbörjat tal av 100 kg av återstående del av tjänstevikten. För tyngre lastbilar, slutligen, utgår tilläggsavgift med 4 995 kr för sju ton av tjänstevikten och 180 kr för varje påbörjat tal av 100 kg av överstigande tjänstevikt. Skatteskalan för bussar är konstruerad på motsvarande sätt. Grundavgiften utgår med 165 kr. Tilläggsavgiften för varje 100 kg av tjänstevikten är 49 kr för den del som överstiger 900 kg men inte 5 000 kg och 82 kr för den del som ligger däröver. För släpvagnar utgår fordonsskatt med följande belopp:

Totalvikt, ton	Skatt per år, kronor nuvarande	fr.o.m. 1970
mindre än 1	120	120
1 men ej 1,5	180	180
1,5 » » 2	240	240
2 » » 3	360	360
3 » » 5	600	600
5 » » 8	840	840
8 » » 11	1 080	1 080
11 » » 14	1 320	1 800
14 » » 17	1 800	2 520
17 » » 20	1 800	3 240
20 » » 25	1 800	3 960
25 » » 30	1 800	5 400
30 » » 35	1 800	6 840
35 » » 40	1 800	8 280
40 eller mera	1 800	9 720

I traktorskatteförordningen skiljer man mellan trafiktraktorer, dvs. enligt huvudregeln traktorer som används för transport på allmän väg, och övriga registrerade traktorer. Skatten på trafiktraktor utgår med belopp, som i princip utgör hälften av skatten på lastbil med motsvarande tjänstevikt. För övriga traktorer — med vissa här betydelselösa undantag — utgör skatten per år 200 kr om tjänstevikten är högst 2,5 ton och 300 kr för tyngre fordon.

Enligt förordningen (1961: 372) om bensinskatt tas sådan skatt ut på i princip all bensin, oavsett om användningen avser vägtrafik eller ej. Skatten utgör 43 öre per liter. Skattskyldighet åvilar enligt huvudregeln oljeföretagen, som tillverkar eller återförsäljer bensin.

Skatt på brännolja (och fotogen) utgår enligt förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt. Skattepliktig är i princip sådan olja som används för drift av motorfordon eller trafiktraktorer. Skyldiga att erlägga skatt är antingen tillverkarna och återförsäljarna eller i vissa fall förbrukarna. Om det är förbrukare som erlägger skatten utgår den enligt huvudregeln med 34 öre per liter men eljest med 31 öre.

Enligt förordningen (1964: 352) om gasolskatt utgår sådan skatt i normalfallet med 29 öre per liter för gasol, som används för motorfordonsdrift eller drift av trafiktraktor. Skattskyldig är ägare av motorfordon, som är inrättat för att drivas med gasol.

Utöver de ovannämnda, specialdestinerade drivmedelsskatterna utgår enligt förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen extra skatt med fem öre per liter för bensin och brännolja och fyra öre per liter för gasol. Vidare utgår enligt förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt sådan skatt med nio öre per liter för bensin, sju öre per liter för gasol och 2,5 öre per liter för motorbrännolja. Slutligen utgår en särskild avgift med olika mindre belopp enligt förordningen (1957: 344) om oljeavgift m.m. I detta sammanhang skall också nämnas förordningen (1956: 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall. Skatt enligt denna förordning utgår vid försäljning och i vissa fall vid import av personbilar, sådana med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustade lastbilar, vilkas tjänstevikt inte överstiger 1 800 kg, samt motorcyklar, allt i den mån de inte är eller tidigare varit upptagna i bilregister.

Ingen av de i föregående stycke nämnda skatterna eller avgifterna är specialdestinerade till vägväsendet. Därav följer också att man inte kan betrakta dessa skatter såsom avgifter för de vägtjänster som det allmänna tillhandahåller trafikanterna. Detta innebär med ett förenklat uttryckssätt, att kostnadsansvarighetsprincipen inte är tillämplig beträffande de icke specialdestinerade skatterna och avgifterna.

3.2 *Historik*

En utförlig historik redovisas i SOU 1953: 34.

Redan år 1900 väcktes förslag om bilskatt. Den s.k. kommunalskattekommittén föreslog då, att kommunerna skulle få rätt att uppta särskild skatt på bl.a. lyxekipage, lustjakter och lyxautomobiler. Förslaget ledde inte till någon beskattningsåtgärd beträffande motorfordonstrafiken.

År 1904 avgav särskilda komittérade betänkande med förslag till bl.a. lag innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik. Utgångspunkten för förslaget var att de av den tilltagande biltrafiken föranledda ökade kostnaderna för underhållet av allmänna vägar på landet skulle betalas av vägtrafikanterna. De praktiska svårigheterna att bestämma bidragsskyldighetens rätta omfattning ledde emellertid till att någon lagstiftning i enlighet med förslaget inte kom till stånd.

1911 års vägkommission kom till uppfattningen att till anordningarna för ett förbättrat vägväsende borde höra införandet av någon form av bilskatt. Kommissionen framlade år 1920 ett förslag till förordning om automobilskatt, som grundades på principen att motorfordonstrafiken skulle lämna dels ersättning för den merkostnad denna trafik orsakade för vägunderhållet, dels bidrag till byggande av vägar, lämpade för motorfordonstrafik. Kungl. Maj:t föreslog i prop. 1922: 199 att skatt skulle utgå dels såsom fordonsskatt, dels såsom skatt på bilgummiringar. Principen angavs vara att motorfordonsägarna skulle gälda den merkostnad för vägväsendet som fordonen förorsakade och att skatten skulle bestämmas i förhållande till den vägförstöring som varje fordon kunde beräknas åstadkomma. Sedan propositionen i huvudsak bifallits av riksdagen (SäU 1922: 2) utfärdades 1922 års förordningar om automobilskatt och om särskild skatt på gummiringar.

Den införda beskattningen av motorfordonstrafiken visade sig snart nog inte inbringa tillnärmelsevis tillräckliga medel för att täcka de av denna trafik förorsakade kostnaderna. Kungl. Maj:t föreslog därför i prop. 1924: 206 en höjning av den för fordon utgående skatten samt införandet av — förutom en mindre tullavgift — en särskild skatt på bensin. I sitt betänkande (BeU 1924: 41) uttalade bevillningsutskottet, att fordonsskatten ofta verkade godtyckligt, eftersom den inte i högre grad tog hänsyn till den vägförslitning bilarna åstadkom. Uttogs en mera avsevärd del av skattebeloppen denna väg, skulle de vagnar som kördes i yrkesmässig trafik eller eljest användes i större utsträckning försättas i ett i förhållande till andra bilar gynnsamt läge. Ett särskilt skäl att inte här i landet ta ut högre skatt på innehavet av bil var att, till följd av de klimatiska förhållandena, möjligheten att utnyttja fordonen var väsentligt olika inom skilda delar av landet. Då de ökade skattebelopp som bilismen borde erlägga till vägväsendet lämpligare kunde tas ut genom avgifter på förbrukningsartiklar, ansåg utskottet att någon höjning av fordonsskatten inte borde vidtagas. I anslutning till vad utskottet anfört lämnade riksdagen förslaget om höjning av fordonsskatten utan bifall men godkände förslaget om införande av en särskild bensinskatt. Förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit utfärdades den 23 maj 1924 (nr 126).

I samband med höjningar av de olika vägtrafikskatterna år 1932 utvidgades fordonsskatten till att också omfatta släpvagnar (SFS 1932: 85—88). Brännoljeskatten infördes år 1935 (SFS 1935: 142) under åberopande av att den dittills skattefria brännoljan i allt större utsträckning användes för motorfordonsdrift.

Frågan om vilka grunder som skall vara

bestämmande för fördelningen av skattebördan mellan olika trafikantgrupper har under årens lopp diskuterats och utretts i flera olika sammanhang. Principen att vägtrafiken skall svara för sina kostnader formulerades redan år 1904 i det ovan redovisade betänkandet. Samma synsätt återkommer hos 1911 års vägkommission. Tanken att vägtrafikbeskattningen skall utformas så att största möjliga hänsyn tas till de olika fordonens vägslitage och körsträckor framförs av bevillningsutskottet i det ovan redovisade betänkandet vid 1924 års riksdag och återkommer sedan vid olika tillfällen (se t.ex. BeU 1927: 55, 1931: 40, 1936: 24 och 1948: 8). En särskild utredning angående skattesatserna för olika slag av motorfordon tillkallades år 1937. Utredningen (1937 års automobilskatteutredning) avlämnade sitt förslag redan samma år (SOU 1937: 53). På grundval av betänkandet framlades i prop. 1938: 234 förslag till ändringar av automobilbeskattningen. Enligt vad som uttalades i propositionen åsyftades med de föreslagna ändringarna inte någon ökning av motorfordonstrafikens samlade skattebörda. Man avsåg endast att inom ramen för automobilbeskattningens dåvarande totalbelopp få en rationalisering av skattesystemet och en rättvisare fördelning av skattebördan mellan olika skatteobjekt. Även om vägtekniska synpunkter beaktades vid denna fördelning, togs i förslaget hänsyn också till näringspolitiska och sociala m.fl. synpunkter samt till den s.k. nyttotrafikens intressen. Bl.a. innebar förslaget att gummiringsskatten slopades. Förslaget godkändes av riksdagen (BeU 1938: 16).

Frågan om beskattningen av motorfordonstrafiken utreddes åter i mitten av 1940-talet. Särskilda sakkunniga inom finansdepartementet avlämnade i oktober 1945 ett betänkande i ämnet. I den på betänkandet grundade propositionen (1945: 352) föreslogs en höjning av fordonsskatten med 40 % och av de egentliga drivsmedelsskatterna med 50 %. Bevillningsutskottet tillstyrkte i sitt av riksdagen godkända betänkande (BeU 1945: 62) bifall till propositionen men underströk därvid att avvägningen av skattesatserna endast hade provisorisk karaktär. Utskottet fann därför angeläget att en utredning ägde rum i syfte att klarlägga på vad sätt vägkostnaderna borde fördelas mellan motorfordonstrafiken och andra trafikantgrupper liksom även mellan olika slag av motorfordon inbördes.

I mars 1951 tillkallade finansministern en särskild utredningsman, som skulle verkställa en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Direktiven byggde på principen att motorfordonstrafiken genom särskild beskattning skulle gälda den kostnad som den orsakade vägväsendet. Utredningen överlämnade sitt betänkande i slutet av år 1953 (SOU 1953: 34). Det skulle föra för långt att här redovisa utredningens förslag till fördelning av olika slag av kostnader mellan olika trafikantkategorier. Det kan dock nämnas att utredningen med användning av en rad fördelningsnycklar, som hänförde sig till bl.a. respektive fordons tyngd, körlängd, brutto- och totalvikt, körhastighet, bredd och längd etc., försökte få en acceptabel lösning av problemen. Som en kommentar till sitt förslag framhöll utredningen att dess fördelning av kostnadsansvaret mellan olika trafikantgrupper och mellan motorfordonstrafikanterna inbördes av naturliga skäl inte helt kunnat frigöras från uppskattningar, skälighetsavgöranden och jämkningar. Utan alltför tidsödande vägtekniska och trafikstatistiska undersökningar kunde man, ansåg utredningen, inte komma nämnvärt längre i strävandena att mera exakt fastställa de olika kostnadsandelarnas storlek. Utredningen framhöll också, att man skulle kunna uppnå en större exakthet i vissa fördelningsfrågor genom undersökningar på provvägar, insamlande av detaljerad trafikstrukturell statistik och andra liknande undersökningar av mycket tids- och kostnadskrävande natur. Värdet av denna större exakthet begränsades emellertid av de oöverkomliga problem som mötte, om man ville skipa full individuell rättvisa. Svårigheterna berodde främst på att till storlek och beskaffenhet i övrigt ensartade fordon ofta utnyttjades olika i fråga om körlängder och befordringskapacitet, användes

på olika slag av vägar och framfördes med skiftande hastighet och körsätt i övrigt. Utredningen ansåg det därför mest angeläget att söka så långt möjligt klarlägga den ungefärliga och av individuella variationer mindre beroende kostnadsfördelningen mellan de större trafikant- och fordonsgrupper, vilka erfarenhetsmässigt hade olika väganvändning.

Vid remissbehandlingen framfördes från många håll stark kritik mot det teoretiska underlaget för utredningens förslag. Man framhöll också det betänkliga i att låta de teoretiska undersökningsresultaten få vittgående konsekvenser beträffande fördelningen av skattebördan mellan olika trafikantkategorier.

Utredningens betänkande behandlades i prop. 1954: 112. Departementschefen fann att utredningens beskattningsförslag borde överarbetas ytterligare och eventuellt revideras med beaktande av närings- och trafikpolitiska synpunkter. Med hänsyn härtill ansåg sig departementschefen inte kunna ta slutlig ståndpunkt till den av utredningen förordade omfördelningen av skattebördan. På grundval av det framlagda utredningsmaterialet och de i remissyttrandena anförda erfarenhetsgrunderna beträffande den tyngre motorfordonstrafikens vägstandardkrav och vägförslitning fann emellertid departementschefen starka skäl tala för att de tyngre fordonen borde bära en större andel av vägkostnaderna än som då var fallet. En viss förskjutning i denna riktning liksom också en starkare skatteprogression efter fordonstyngden syntes därför påkallad. I avbidan på resultatet av det ytterligare utredningsarbetet borde ändringarna dock hållas inom sådana gränser, att de inte avsevärt påverkade den allmänna driftskostnadsnivån inom gods- och persontrafiken. Vid avvägningen av den inbördes storleken mellan bensin- och brännoljeskatterna fann departementschefen, att den dåvarande differensen inte längre var sakligt motiverad. Ett bibehållande av en lägre skatt på brännolja skulle innebära en fortsatt dold subvention. Å andra sidan ansåg han sig inte kunna förorda en så kraftig höjning av brännoljeskatten att en icke önskvärd övergång till bensindrift blev följden.

Riksdagen biföll Kungl. Maj:ts förslag med vissa ändringar (BeU 1954: 45).

Det vidare arbetet med vägtrafikbeskattningens utformning anförtroddes 1953 års trafikutredning, vars arbete ledde till 1963 års trafikpolitiska principbeslut. I sitt huvudbetänkande, Svensk trafikpolitik I (SOU 1961: 23), framhöll utredningen som angeläget, att den framtida trafikpolitiken stimulerade en uppdelning av transporterna de olika trafikgrenarna emellan i överensstämmelse med deras reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar. I syfte att nå en sådan trafikuppdelning borde man inte bygga vidare på och utvidga det system av tillståndsregleringar, som dittills nyttjats, utan i stället eftersträva en sådan ordning, att konkurrensen mellan transportmedlen direkt ledde till den eftersträvade trafikuppdelningen. Konkurrensen måste emellertid då vara effektiv, dvs. bedrivas på i möjligaste mån lika villkor och inom ramen för dessa villkor gestaltas så fritt som möjligt. Största möjliga likhet i de olika transportmedlens kostnads- och övriga konkurrensbetingelser borde sålunda eftersträvas. Det skulle, framhöll trafikutredningen, stå i strid mot utredningens principiella grunduppfattning att söka skapa den eftersträvade likställigheten genom att även på landsvägstrafiken lägga förpliktelser av det slag som åvilade järnvägarna. Dessa järnvägarnas förpliktelser borde i stället tas bort så långt detta var förenligt med kravet på upprätthållande av en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar. De trafikpolitiska åtgärderna skulle enligt utredningsdirektiven inriktas på att till lägsta samhällsekonomiska kostnader tillgodose efterfrågan på transporttjänster. Ett principkrav härvidlag var, menade utredningen, att priset på transporttjänsten täckte den samhällsekonomiska kostnaden för densamma.

Trafikutredningens synsätt innebar bl.a. att varje trafikgren i princip helt bör svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Med hänsyn till faktiska olikheter i detta hänseende inriktades arbetet inom tra-

fikutredningen på ett förverkligande i princip av ett system med full kostnadstäckning inom samtliga inrikes trafikgrenar, därvid utformandet av en i enlighet härmed reviderad vägtrafikbeskattning trädde i förgrunden. Den i detta sammanhang relevanta kostnaden är, menade utredningen, den som samhället skulle undvika om transporttjänsten inte kom till utförande, dvs. mindre- resp. merkostnaden, och beräkningen av de transportavgifter som skall ge en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken måste baseras på denna kostnad. Trafikföretaget skall emellertid eftersträva totalkostnadstäckning, innebärande täckning även för den kostnad (residualkostnaden) som kvarstår sedan från totalkostnaden för hela transporttjänstproduktionen dragits de olika separata produktionsgrenarnas mindrekostnader. En fördelning av residualkostnaderna inom envar av de olika trafikgrenarna på sådant sätt att de via transportavgifterna vållar förskjutningar i den på mindrekostnaderna (plus tilläggskostnaderna) baserade trafikuppdelningen ansåg utredningen inte godtagbar från samhällsekonomiska synpunkter. Utredningen fann det emellertid sannolikt att motorfordonstrafikens residualkostnad kan tas ut inom ramen för marginalen mellan transportavgiftens undre och övre gränser — bestämda av mindrekostnads- resp. konkurrensgränserna — vilket inte ansågs leda till en oekonomisk trafikuppdelning. För att man skulle få en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning vid en trafikökning, som går utöver kapacitetsgränsen och kräver irreversibla investeringar i fasta anläggningar, ansåg utredningen det vara motiverat att belasta såväl den nytillkommande som den redan existerande trafiken med merkostnaden per trafikenhet av den på lång sikt beräknade trafikökningen.

En omedelbar omställning av hela transportapparaten i enlighet med de trafikpolitiska riktlinjer trafikutredningen drog upp ansåg utredningen av olika skäl varken möjlig eller lämplig. Utredningen föreslog därför att genomförandet skulle ske i tre etapper.

De nya riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken behandlades i prop. 1963: 191. I propositionen föreslogs en nyordning av den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. De konkurrenshämmande regleringarna skulle i möjligaste mån avvecklas. Varje trafikgren ansågs i princip böra svara för sina kostnader och förutsättningar skulle även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket angavs vara av betydelse för att man skall nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. För att få en mjuk övergång till det nya systemet samordnades reformåtgärderna i ett handlingsprogram, uppdelat i tre etapper.

Kungl. Majt:s förslag godtogs av riksdagen (SL³U 1963: 1). Den första etappen av reformprogrammet inleddes den 1 juli 1964. I fråga om godstrafiken på landsväg innebar denna att regleringssystemet mjukades upp, huvudsakligen genom en mindre restriktiv tillståndsgivning. Beträffande järnvägssidan kan nämnas att SJ tillerkänts full kostnadstäckning för förpliktelser att trafikera sådana trafiksvaga järnvägslinjer som SJ inte finner det företagsekonomiskt motiverat att driva men som av olika skäl ansetts böra bibehållas. Andra etappen inleddes den 1 juli 1966 (L³U 1965: 35) och innebar bl.a. en ytterligare liberalisering av tillståndsgivningen för den yrkesmässiga lastbilstrafiken och ett slopande av behovsprövningen beträffande fordon med högst fyra tons maximilast. Som redan nämnts (avsnitt 2) har genomförandet av tredje etappen, för vilken riktpunkten ursprungligen sattes till den 1 juli 1968, uppskjutits i avbidan på bl.a. bilskatteutredningens förslag till beskattning av vägtrafiken. I tredje etappen avses lastbils- och traktortågstrafiken helt bli befriad från behovsprövning.

Bilskatteutredningen och vägkostnadsutredningen tillkallades, som tidigare nämnts, år 1965. Beträffande utredningarnas uppdrag hänvisas till avsnitt 2. Under den tid utredningarna arbetat har fordonsskatten höjts två gånger. I prop. 1967: 7 föreslogs en höjning med 50 % för alla fordonsslag i syfte att anpassa skatten efter de ändringar

i penningvärdet som inträtt efter år 1954. Departementschefen framhöll i propositionen att avvägningen av beskattningen mellan fordon av olika slag inte borde rubbas med hänsyn till den pågående översynen av vägtrafikbeskattningen. Kungl. Majt:s förslag bifölls av riksdagen (BeU 1967: 2). En höjning av fordonsskatten fr.o.m. den 1 januari 1970 för tyngre släpvagnar föreslogs i prop. 1969: 10. I propositionen anförde departementschefen bl.a.

I samband med den höjning av skattesatserna som skedde år 1954 (prop. 1954: 112, BeU 45, rskr 277) utökades antalet viktklasser för släpvagnar med tre och nya skattesatser fastställdes för släpvagnar med totalvikt om 8 000 kg eller mera. Den påbyggnad av skatteklasserna som då skedde bör ses mot bakgrunden av dels det då befintliga och under en femårsperiod framåt beräknade antalet släpvagnar, dels det vid den tiden dimensionerade vägväsendet. I dag är situationen i dessa avseenden helt förändrad. Antalet släpvagnar inklusive påhängsvagnar har sålunda mer än fyrdubblats sedan år 1952 och utgör nu omkring 100 000. Härav kan ca 16 000 beräknas ha en totalvikt över 14 ton. Den närmare fördelningen av dessa fordons totalvikt är inte känd. En uppskattning ger emellertid anledning anta att huvuddelen ligger inom intervallet 14—25 ton. Ett stort antal släpvagnar är, fullt utnyttjade, ännu tyngre.

Även vägnätet har undergått väsentliga förändringar sedan början av 1950-talet. Medan riksvägarnas standard tidigare bara i mycket liten omfattning medgett utnyttjande av högre axel- och boggitryck, är i dag ca 81 % av riksvägarna upplåtna för trafik med 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck. Denna förändring av vägnätets kapacitet har medfört en kraftig ökning av tung trafik på vägarna samtidigt som vägslitaget till följd härav ökat väsentligt.

Det vägslitage som en lastbil utövar, jämfört med det slitage som efterföljande släpvagn förorsakar, kan bedömas vara i huvudsak lika, om båda fordonen har samma vikt. Fordonsskatten för dragfordonet är emellertid f.n. avsevärt högre än den för släpvagnen. Sålunda utgör skatten för en lastbil med en totalvikt om 20 000 kg, motsvarande en tjänstevikt av omkring 9 000 kg, ca 8 800 kr, medan skatten för en släpvagn med samma totalvikt är endast 1 800 kr. Denna skattemässiga favorisering av de tyngre släpvagnarna är enligt min mening inte bara omotiverad utan också ägnad att snedvrida konkurrensförhållandena gentemot andra transportmedel. Eftersom det främst är de tunga släpfordonen som inte i erforderlig utsträckning bidrar till att täcka vägkostnaderna, bör ett större kostnadsansvar i första hand avkrävas trafiken med sådana fordon. Jag anser därför i nuvarande läge angeläget att genom påbyggnad av de nuvarande skatteklasserna höja skatten för de tyngre släpvagnarna. De nya skattesatserna bör utformas efter hittillsvarande principer och således bestämmas enligt en progressiv skala efter fordonets totalvikt.

Riksdagen godtog förslaget men tillfogade en bestämmelse om rätt för Kungl. Maj:t att när synnerliga skäl föreligger nedsätta skatt som skall utgå enligt propositionens förslag (BeU 1969: 35). Nedsättningen avses kunna ske i sådana fall då sökanden visar att en släpvagn utnyttjats i förhållandevis obetydlig omfattning jämfört med den normala användningen av sådana fordon.

Frågor om genomförandet av 1963 års trafikpolitiska beslut och tillämpningen av kostnadsansvarighetsprincipen beträffande vägtrafiken har motionsvägen aktualiserats i riksdagen i olika sammanhang. Utredningen får här hänvisa till bl.a. statsutskottets utlåtande 1968: 9 och bevillningsutskottets betänkanden 1967: 2 och 1969: 35. Riksdagen har i samtliga fall — med hänvisning bl.a. till pågående utredningar — hållit fast vid de år 1963 fastslagna principerna. Såsom utredningen angivit redan i avsnitt 2 framgår av riksdagsbehandlingen det nära sambandet mellan vägtrafikbeskattningens utformning och möjligheterna att fullfölja det trafikpolitiska programmet. Det skall påpekas att de angivna frågorna också tas upp i följande motioner, nämligen 1969: I: 320, I: 612, II: 216, II: 363, II: 690 och II: 720, vilka ännu inte behandlats av riksdagen.

Slutligen skall något nämnas om den beskattning av vägtrafiken som inte är specialdestinerad utan tillförs den allmänna budgeten. Den särskilda omsättningsskatten på motorfordon, den s.k. bilaccisen, infördes 1951 (prop. 1951: 218, SFS 1951: 660). Syftet med beskattningen angavs i propositionen vara att begränsa efterfrågan på personbilar och motorcyklar. Den nu gällande förordningen i ämnet är — som tidigare nämnts — av år 1956. Förslag till förordning om särskild skatt på motorbränslen lades fram i prop. 1966: 10. Skatten tillkom i samband

med en allmän höjning av den indirekta beskattningen. Eftersom den var motiverad av det samhällsekonomiska och statsfinansiella läget borde skatteintäkterna, ansåg departementschefen, inte specialdestineras. Riksdagen biföll Kungl. Maj:ts förslag i enlighet med reservation 3 till bevillningsutskottets betänkande (BeU 1966: 1).

4 Principer för prissättning av vägtjänster

4.1 *Inledning*

I den trafikpolitiska propositionen av år 1963 heter det att »målet för trafikpolitiken bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader». Den roll prispolitiken i vägväsendet skall spela i det trafikpolitiska reformprogrammet har bilskatteutredningen uppfattat på följande sätt.

Prissättningen av vägtjänster — detta begrepp används i det följande som synonym till vägtrafikbeskattningen — bör så långt det är praktiskt möjligt avpassas så att konsumenterna av vägtjänster (trafikanterna) blir medvetna om samtliga kostnader för vägtrafikarbetet. Detta är en förutsättning för att nuvarande och potentiella transporttjänstkonsumenter skall kunna träffa samhällsekonomiskt riktiga val mellan olika transportmedel och över huvudtaget för att korrekta dispositioner skall kunna göras i fråga om olika aktiviteter, som i vidaste bemärkelse kan tänkas innefatta ianspråktagande av vägtjänster.

Nyordningen av prispolitiken i vägväsendet är tänkt att ske i två etapper.

1) Bilskatteutredningen skall jämte prövningen av flera andra spörsmål söka utföra en anpassning av rådande vägtrafikbeskattning i riktning mot en slutlig lösning.

2) Vägkostnadsutredningen har möjlighet att tränga djupare in i problematiken och att företa en avsevärt mer förutsättningslös analys av prispolitiken i vägväsendet från samhällsekonomisk synpunkt.

Förutom skillnaden i ambitionsgrad har bilskatteutredningen att beakta flera begränsningar för sitt arbete, vilka vägkostnadsutredningen i högre eller lägre grad kan känna sig obunden av. De viktigaste restriktionerna för bilskatteutredningens analys är:

a) Endast sådana kostnadsslag skall behandlas som motsvaras av utgiftskategorier, vilka för närvarande avräknas mot de specialdestinerade vägtrafikskatterna.

b) Det totala skatteuttagets omfattning skall hållas oförändrat, varmed utredningen har förstått att den nuvarande specialdestinerade skattesumman bör öka eller minska realt sett endast om den totala vägtrafiken ökar eller minskar (dvs. det reala prisindex för olika vägtjänster skall vara konstant).

c) Utanför ramen för utredningens uppdrag faller spörsmål som hänger samman med investeringspolitiken i vägväsendet, pris- och investeringspolitiken i SJ och annan kollektivtrafik.

d) Fordons-, drivmedels- och eventuellt kilometerbeskattning är de enda skatteformer som står till buds.

Det ligger nära till hands att ställa frågan, om inte de restriktioner bilskatteutredningen har att iakttaga lägger en sådan hämsko på arbetet att något bidrag till den slutliga lösningen av prisproblematiken i vägväsendet knappast kan förväntas. När det gäller t.ex.

restriktionerna under c) stöter det i vissa avseenden på svårigheter av principiell natur att helt isolerat från överväganden rörande inverkan på och från ifrågavarande faktorer söka utreda hur prispolitiken i vägväsendet bör utformas mot bakgrund av den trafikpolitiska målsättningen. Det som synes vara mest begränsande är emellertid att prisnivån måste betraktas som given. Under sådana förhållanden blir bilskatteutredningens uppdrag att analysera prisstrukturen (dvs. de inbördes relationerna mellan skatterna för olika fordonskategorier) inom ramen för den givna prisnivån. Redan detta är emellertid en mycket omfattande uppgift. För att få grepp om problematiken förs inledningsvis ett mer förutsättningslöst principresonemang, som successivt modifieras allt eftersom de olika restriktionerna förs in i bilden.

4.2 *Marginalkostnadsprissättning*

Varken i direktiven till bilskatteutredningen eller i den trafikpolitiska propositionen utvecklas närmare hur prissättningen av vägtjänster bör reflektera kostnaderna för att tillhandahålla vägtjänster. Huvudlinjerna i den nya trafikpolitiken drogs emellertid upp av 1953 års trafikutredning. I utredningens huvudbetänkande analyseras ingående de principer efter vilka prissättningen inom transportsektorn bör utformas för att det trafikpolitiska målet skall uppnås. Resonemanget ledde fram till att mer- resp. mindrekostnaden på lång sikt är det samhällsekonomiskt relevanta kostnadsbegreppet för prissättningen.

Mer- och mindrekostnaderna motsvarar det i ekonomisk-teoretisk terminologi oftare använda begreppet marginalkostnaderna. Man markerade sålunda den språngvisa, diskontinuerliga karaktären hos kostnaderna inom transportsektorn. Trafikutredningens synsätt rimmar väl med gängse ekonomisk teori för prissättningen av offentliga varor och tjänster, såtillvida som att ett marginellt betraktelsesätt anlades och att det klart uttalades, att endast framtida kostnader är relevanta för prissättningen. Vad som kan ifrågasättas är den valda siktlängden.

Flertalet ekonomer, som deltagit i den i litteraturen mycket omfattande debatten om prissättningen i offentliga företag från välfärdsekonomisk synpunkt, har förordat en prissättning baserad på de kortsiktiga marginalkostnaderna (SRMC).[1] I diskussionen har emellertid, främst av den franska marginalkostnadsskolan och efterföljare till denna,[2] påvisats relevansen i en prissättning efter långsiktiga marginalkostnader (LRMC).[1] Siktlängden för bestämningen av marginalkostnaderna i prissättningssammanhang har varit och är fortfarande en kontroversiell fråga.

I debatten har efterfrågans beroende av siktlängden ofta kommit i skymundan. Efterfrågans natur i detta avseende är dock egentligen lika betydelsefull som marginalkostnadernas. I många fall föreligger ingen nämnvärd skillnad mellan efterfrågan på kort och på lång sikt. En prisförändring på vissa varor får ett förhållandevis omedelbart och definitivt svar från konsumenterna i form av en anpassning av konsumtionsmönstret till de ändrade prisrelationerna gentemot andra varor. I många fall ligger det emellertid annorlunda till, framför allt när det gäller produkter, vilka används som insatsvaror eller produktionsfaktorer i viss produktion. Vägtjänster kan vara ett exempel på detta. Om en industri använder egna fordon för transporter av råvaror och material från underleverantören till produktionsstället och för distribution av slutprodukterna kan det — i synnerhet om inga lämpliga alternativ till vägtransporter finns — ta mycket lång tid för industrin att anpassa sig till en förändring av priset på vägtjänsterna. Industrin är förhållandevis bunden till en viss produktions- och transportstruktur under lång tid, eftersom en stor mängd bundet kapital finns investerat i fordonsparken, distributionsorganisationen etc. Själva lokaliseringen av tillverkningsställena i förhållande till marknad och råvarukällor tar

[1] SRMC = short run marginal costs.
LRMC = long run marginal costs.
[2] Marginal Cost Pricing in Practice. Ed. J. R. Nelson, Englewood Cliffs, N.J. 1964.

längst tid att anpassa till förändringar i förutsättningarna för produktionen. På lång sikt är det mellertid möjligt att ändra de på kortare sikt givna förhållandena och att disponera om utnyttjade produktionsfaktorer på ett sätt som svarar mot en förändring av priset på en av produktionsfaktorerna — i föreliggande exempel priset på vägtjänster. Detta betyder att den aktuella industrins efterfrågan på vägtjänster är avsevärt mer priskänslig på lång sikt än på kort sikt.

Denna slutsats äger generell giltighet. För sådana varor eller tjänster där efterfrågan på lång sikt avviker från efterfrågan på kort sikt gäller att priselasticiteten är större på lång än på kort sikt. Motsvarande gäller av i princip samma anledning på utbudssidan — vissa produktionsfaktorinsatser är givna på kortare sikt — såtillvida att elasticiteten för marginalkostnaden på kort sikt är lägre än för marginalkostnaden på lång sikt.

Om vi återvänder till prissättningsproblematiken, kan vi ställa frågan vilken betydelse för valet av siktlängd vid bestämningen av marginalkostnaden det faktum har, att efterfrågan på lång sikt i vissa fall avviker avsevärt från efterfrågan på kort sikt. Till en början kan man då lämpligen diskutera utifrån en statisk modell, där efterfrågan på lång sikt vid ett givet pris är konstant över tiden. På kortare sikt antages emellertid att efterfrågan kan öka eller minska från år till år, om den efterfrågade mängden vid det rådande priset inte representerar det långsiktiga jämviktsläget. Ser man det diagrammatiskt gäller i en sådan statisk modell, att skärningspunkten mellan efterfrågekurvan, som den ter sig på kort sikt, och marginalkostnadskurvan, beräknad för samma siktlängd, representerar ett optimalläge på kort sikt vad beträffar pris och produktion.

Efterfrågan på lång sikt liksom marginalkostnaden på lång sikt avspeglar ett tillstånd, vari full anpassning i alla avseenden hunnit ske. Detta innebär att skärningspunkten mellan den långsiktiga efterfrågekurvan och den långsiktiga marginalkostnadskurvan representerar ett läge (fortfarande med utgångspunkt från en statisk modell), som det ej längre finns några allokeringsmässiga skäl att, allteftersom tiden går, ytterligare söka förändra, när det väl är uppnått. Att finna och upprätthålla detta långsiktiga jämviktsläge kan betecknas som »det långsiktiga allokeringsmålet» i kontrast till »det kortsiktiga allokeringsmålet», som innebär att man i varje tidsperiod — även under anpassningsprocessen mot det långsiktiga jämviktläget — bör söka utnyttja befintliga produktionsfaktorer så effektivt som möjligt.

Syftet med resonemanget är att fästa uppmärksamheten på att prispolitiken, i de fall efterfrågan på lång sikt avviker avsevärt från efterfrågan på kort sikt, kan konfronteras med en s.k. målkonflikt. Antag att prisnivån och produktionsvolymen för en viss produkt av insatsvarukaraktär i utgångsläget avviker från det långsiktiga optimumläget, dvs. skärningspunkten mellan efterfrågan på lång sikt och marginalkostnaden på lång sikt, men att kortsiktig jämvikt föreligger. Det långsiktiga allokeringsmålet ställer då det kravet på prissättningen, att priset omedelbart eller åtminstone etappvis skall anpassas till den långsiktiga optimumnivån. Konsumenterna av produkten påverkas då till att parallellt med producentens anpassning av produktionsapparaten utföra korrekta (och tidskrävande) omdispositioner, så att det både på efterfrågesidan och på utbudssidan skapas förutsättningar för en struktur, som är i samklang med det långsiktiga optimumläget. Det kortsiktiga allokeringsmålet ställer däremot det kravet på prissättningen att priset skall förbli oförändrat ända till dess den fasta anläggningen är helt avskriven.

Hur man skall bete sig för att minimera olägenheterna av dessa motstridiga krav på prissättningen finns det knappast något generellt svar på. I stället får från fall till fall produktionsförhållandenas och/eller efterfrågestrukturens specifika karakteristika bli avgörande för hur problematiken bör angripas.

Hur förhåller sig då efterfrågan på vägtjänster i ovan berörda avseende? Den typ av efterfrågan på vägtjänster, som det föregående resonemanget exemplifierades med, är inte helt representativ för efterfrågan på

alla typer av vägtjänster. En höjning av priset på vägtjänster på en enstaka vägsträcka under vissa tider på dygnet i ett tätortsområde skulle exempelvis sannolikt få en betydande, omedelbar effekt på efterfrågan på den aktuella vägsträckans tjänster, genom att en omfördelning av trafik till alternativa färdvägar, andra tider eller alternativa färdmedel — t.ex. kollektiva transportmedel — skulle komma till stånd. Någon mer tidskrävande anpassning av näringslivets struktur eller dylikt skulle däremot inte förändringen av vägtjänstpriset behöva resultera i. Skillnaden mellan efterfrågan på kort och på lång sikt är därför förmodligen inte särskilt stor i ett sådant fall. Detta ger vid handen att en prissättning enligt de kortsiktiga marginalkostnaderna skulle ha mycket som talar för sig, om det vore möjligt att prissätta varje väg i ett tätortsområde individuellt och om en prisdifferentiering mellan dygnets timmar kunde genomföras. Eftersom livslängden för en viss väg är mycket lång, måste en avsevärd tidsperiod förflyta innan samtliga kostnader för vägtjänstproduktionen är att uppfatta som rörliga och LRMC-begreppet blir relevant. Tillämpningen av principen priset=SRMC leder till att det existerande väg- och gatunätet hela tiden utnyttjas optimalt. En underlåtenhet att använda denna möjlighet skulle kunna innebära att betydande allokeringsvinster förbigås. I många regioner utanför tätortsområdena förlorar dock denna typ av argument en del av sin tyngd, eftersom godtagbara ersättningar för vägtjänster ofta saknas på landsbygden. På kort sikt torde då efterfrågan vara förhållandevis oelastisk. Beträffande stora delar av landsbygdens vägnät kan man förvänta att en ändring av priset på vägtjänster först på längre sikt får någon mer markerad effekt på efterfrågan.

Det föregående resonemanget om olika priser vid olika tider och på olika vägars tjänster har för bilskatteutredningens del endast ett teoretiskt intresse. Formerna för uttag av vägtjänstpriser är som inledningsvis påpekats begränsade till fordons- och drivmedelsskatter samt eventuellt kilometerbeskattning. Denna restriktion beror främst på att en i tiden och rummet differentierad prissättning, som tillgodoser de krav SRMC-teorin ställer, stöter på betydande tekniska svårigheter. Vägkostnadsutredningen arbetar med denna problematik och det får ankomma på vägkostnadsutredningen att söka finna tillfredsställande lösningar. En skattemässig styrning av vägtrafikens fördelning i tid och rum torde ännu för lång tid ligga utanför de praktiska möjligheternas gränser.

Prispolitikens roll för resursallokering är dock inte utspelad därmed. Allokeringen inom vägtrafiksektorn kan påverkas i fråga om trafikuppdelningen på olika fordonsslag, eftersom vägtrafikbeskattningen kan differentieras mellan olika fordonsslag. Vidare kan prispolitiken tjäna som ett styrmedel för allokeringen av resurser mellan vägtrafiksektorn som helhet och övriga sektorer i ekonomin. Med beaktande av detta är det lämpligt att rikta intresset från efterfrågan på en viss vägs tjänster mot efterfrågan på användningen av en bestämd fordonskategori, oavsett tid och plats, respektive mot efterfrågan på vägtjänster totalt sett. Det kan förmodas att en sådan sammansatt efterfrågan på vägtjänster är förhållandevis prisokänslig på kort sikt.[3] På längre sikt, efter det att förändringar av transportstrukturen och en anpassning av det rådande lokaliseringsmönstret hunnit ske, torde emellertid priskänsligheten vara betydligt större. Slutsatsen blir att den nämnda restriktionen i fråga om skatteformerna ändå lämnar kvar en viktig uppgift för vägtjänstprissättningen sett från resursallokeringssynpunkt, nämligen att på lång sikt styra den totala efterfrågan på vägtjänster och olika fordonsslags efterfrågan på vägtjänster i sådana banor som harmonierar med kostnaderna för väghållningen. Med ett marginellt betraktelsesätt blir, om tanken

[3] Observera skillnaden gentemot efterfrågan under en viss tid på dygnet på en enstaka vägs tjänster. En höjning av priset på dessa vägtjänster kan förmodas få en omedelbar effekt i form av en överflyttning av trafik till andra tidpunkter eller alternativa vägar. Ingen av dessa effekter kan bli aktuell, när man betraktar efterfrågan på vägtjänster totalt sett.

tänks ut, en orientering av priset efter marginalkostnaderna på lång sikt den prispolitik som närmast svarar mot en sådan strävan.

Det föregående resonemanget har förts med utgångspunkt från en statisk modell. Trafikefterfrågan växer emellertid så förhållandevis snabbt, att en kontinuerlig utvidgning av vägnätets kapacitet erfordras. Detta betyder att »lång sikt» när det gäller vägtjänstproduktion inte i första hand bestäms av väganläggningarnas livslängd utan i högre grad av takten i efterfrågans tillväxt, eftersom den erforderliga frekvensen av kapacitetsutvidgningar är beroende därav. Vid tidpunkten för en viss vägs utbyggnad är därför samtliga kostnader att betrakta som rörliga. Detta innebär också att »det kortsiktiga allokeringsmålet» för prissättningen på de vägar där trafiken kontinuerligt tillväxer kräver, att priset successivt höjs allteftersom kapacitetsutnyttjandet blir högre och högre för att sedan, när en kapacitetsutvidgande investering företagits, åter sänks till en låg nivå. På grund av ogörligheten att knyta ett individuellt pris till en bestämd vägs tjänster måste samma pris vara rådande över hela vägnätet. En anpassning av priset på en viss väg över tiden enligt mönstret ovan skulle därför leda till att alla andra vägars tjänster prissattes efter samma mönster, vilket inte alls är adekvat på en stor del av övriga vägar. Det är uppenbart att försök att få prisnivån på olika vägar att variera med kapacitetsutnyttjandet är helt meningslösa med nuvarande och för lång tid framåt tillgängliga former för vägtrafikbeskattning.

Även av andra skäl är det orealistiskt att tänka sig att mera frekventa prisförändringar skulle kunna företas. En betydande administrativ eftersläpning torde medföra, att rätt lång tid kan förflyta från den tidpunkt när tanken först väcks om att en prisförändring behövs till den tidpunkt när förändringen träder i kraft.

Om priset under längre tidsperioder av institutionella eller andra skäl måste hållas stabilt, är det endast till »det långsiktiga allokeringsmålets» uppfyllande, som prispolitiken kan lämna ett bidrag.[4] Av detta följer att prissättningen med denna restriktion bör orienteras efter de över tiden förhållandevis stabila marginalkostnaderna på lång sikt. (LRMC kan vidare, i motsats till SRMC, förmodas variera inom inte alltför vida gränser från väg till väg.) Om priset i mer avsevärd grad skulle avvika från LRMC är risken stor för att på sikt följdinvesteringar till väginvesteringar — fordonsanskaffande, andra investeringar, som är beroende av vägnätets utformning, och lokalisering av olika aktiviteter i vidaste bemärkelse — binds i en inoptimal struktur. Orsaken härtill är att en komponent i investeringskalkylerna för dessa av väginvesteringar beroende projekt — priset för att utvidga vägnätet — inte avspeglar de faktiska kostnaderna.

Några beräkningsmässigt oöverstigliga svårigheter torde inte uppskattningen av de långsiktiga marginalkostnaderna i vägväsendet möta. Beräkningsprincipen borde i själva verket kunna göras ganska enkel. Den approximation till de teoretiskt riktiga marginalkostnaderna på lång sikt som i praktiken tillämpas av den franska marginalkostnadsskolan i olika sammanhang, främst i fråga om kraftproduktion, synes också vara användbar i vägväsendet.[5] Genomsnittskostnaden för en utvidgning av kapaciteten bör kunna utgöra riktpunkt för beräkningarna. Investeringskostnaden plus drifts- och underhållskostnaderna för en representativ kapacitetsutvidgning per enhet av tillskottet till kapaciteten blir då den sökta approximationen till LRMC för vägtjänstproduktionen. Det beräkningstekniskt besvärligaste momentet torde vara att väga samman kostnaderna för utbyggnadsprojekt i olika avsnitt av vägnätet till en representativ, genomsnittlig kostnad för kapacitetstillskott.

[4] För en närmare motivering av denna ståndpunkt, se A. A. Walters: The long and the short of transport. Bulletin of the Oxford University Institute of Statistics and Economics (1965).

[5] Se t.ex. Marcel Boiteux: Marginal Cost Pricing. (Marginal Cost Pricing in Practice, ed. J. R. Nelson, 1964.)

4.3 *Kostnadsstruktur — prisstruktur*

Bilskatteutredningen har inte företagit några siffermässiga beräkningar av de långsiktiga marginalkostnaderna enligt de principer som antytts i det föregående. Den i inledningen nämnda restriktionen för utredningsarbetet, som innebär att det reala prisindex för vägtjänster skall hållas på den nuvarande nivån, gör ett sådant beräkningsarbete mindre angeläget. Det får ankomma på vägkostnadsutredningen att fullfölja och vidareutveckla principresonemangen ovan med empiriskt baserat, faktiskt kalkylarbete. Bilskatteutredningen har i stället koncentrerat beräkningsarbetet till prisstrukturens problematik. Den teoretiska analysen i det föregående utgör en allmän referensram och en garanti för att lösningen av detta delproblem i det prispolitiska problemkomplexet blir ett steg i rätt riktning.

Det förhållandet att vägnätet utnyttjas av ett antal olika fordonsslag med vitt skilda karakteristika kan sägas innebära att ett motsvarande antal olika vägtjänster produceras inom vägväsendet.

Marginalkostnaden på lång sikt kan enligt det föregående approximeras till den totala merkostnaden på lång sikt för en ökning av vägtjänstproduktionen, bestående dels av väghållarens driftkostnader och dels av väghållarens kostnader för en utvidgning av kapaciteten, dividerad med produktionsökningen. Eftersom produktenheterna i vägtjänstproduktionen inte är sinsemellan homogena, förutsätter ett sådant förfarande att det finns någon lämplig metod att i kalkylen utföra en homogenisering. Denna bör leda fram till olika vägningstal — relativtal — för olika fordonsslag. För att på gängse sätt kunna uttrycka en viss produktionsmängd i personbilsekvivalenta fordonskilometer, kan en ordinär personbil ges ett vägningstal=1. Övriga fordonskategoriers relativtal bör då vara så konstruerade, att förhållandet mellan merkostnaden för fordonskategorin A per kilometer och merkostnaden för en personbil per kilometer blir lika med relativtalet för fordonskategorin A.

Den totala merkostnaden består av två huvudkomponenter — väghållarens driftskostnader och väghållarens investeringskostnader. De slutliga relativtalen skall utgöra en sammanvägning av de partiella vägningstal som främst dessa två kostnadskomponenter ger upphov till. Hur de av driftskostnaderna betingade vägningstalen bör räknas fram är utrett under 5.2.

De för olika fordonsslag skiljaktiga kraven på vägkapacitet är en viktig faktor för bestämningen av relativtal i fråga om investeringskostnaderna. En i förhållande till en ordinär personbil svårmanövrerad och långsam, stor lastbil tar betydligt mer kapacitet i anspråk än mindre och snabbare fordon. Å andra sidan är också personbilarnas krav på att vägarna skall tillåta höga hastigheter en kapacitetsfaktor. Särkostnadsbestämningen vid merkostnadskalkylen medför här mycket besvärliga principiella och praktiska problem. Ett fördjupat studium av dessa frågor kan förväntas ske inom vägkostnadsutredningen. Bilskatteutredningen har, såsom redovisas under 5.3, utgått från traditionella ekvivalenstal, som på empiriska grunder tar hänsyn till olika faktorer, dvs. såväl utrymmes- som hastighetskrav. Utredningen har kommit till den uppfattningen att någon utpräglad snedvridning beträffande kostnadsstrukturen inte blir följden av en sådan, från teoretiska synpunkter förenklad metod. Säkerligen skulle felaktigheterna bli mycket större om man — i brist på en fullständad fördelningsmetod — avstod från att söka särkostnader inom kapacitetssektorn.

Olika fordonskategorier ställer skilda krav på vägnätets utbyggnad inte bara när det gäller kapacitet i nyssnämnda avseende utan också beträffande vägarnas utformning i fråga om t.ex. bärighet. Kostnaderna för att successivt förstärka existerande vägar och för att dimensionera det tillkommande vägnätet med hänsyn till höga axeltryck kan uppfattas som en merkostnad för den tunga trafiken, som schablonmässigt kan differentieras inom denna kategori på det sätt som redovisas under 5.3. Bärighetsinvesteringarnas karaktär av merkostnad framgår, om man betänker att en ökning av den tunga

lastbilsparken bör få till följd att fler och fler vägar dimensioneras för höga axeltryck, så att de blir tillgängliga för den tunga trafiken. Härigenom ökar man produktionen av vägkapacitet för denna trafik.

Såsom torde framgått av det föregående finns det flera olika sätt att angripa prissättningsproblematiken. Den frågan är då naturlig om inte en annan ansats skulle leda till en prisstruktur, som radikalt avviker från den som bilskatteutredningen kommer fram till. En möjlighet att få svar på frågan finns genom att man på senare år även i andra länder, nämligen England, Frankrike och Norge, redovisat undersökningar av frågorna om prissättning av vägtjänster. Vid dessa har man använt delvis annorlunda utgångspunkter och antaganden. Utredningen redogör i bilagorna 4—6 för resultaten av de utländska undersökningarna. Såsom framgår av utredningens överväganden under 5.5 avviker resultaten, såvitt angår utredningens begränsade slutsatser, inte från den prisstruktur den i förevarande avsnitt förda diskussionen leder fram till. Detta bestyrker ytterligare påståendet att den av utredningen föreslagna omfördelningen av skattebördan innebär ett steg i rätt riktning.

5 Utredningens överväganden och förslag beträffande skattesatserna

5.1. *Inledning*

Begreppet prisstruktur har i föregående avsnitt definierats som relationerna mellan vägtjänstpriserna för olika fordonskategorier, medan kostnadsstrukturen ger uttryck för relationerna mellan de till samma kategorier hänförliga kostnaderna. Prisstruktur och kostnadsstruktur kan anges genom relativtal för varje fordonskategori och illustreras diagrammatiskt. Det skall särskilt framhållas att endast de för vägväsendet specialdestinerade skatterna ingår i prisstrukturen, eftersom andra skatter inte kan ses som avgifter för vägtjänsterna. Utredningens mål är att anpassa prisstrukturen till strukturen för de långsiktiga marginalkostnaderna (LRMC-strukturen), bestämda enligt de i föregående avsnitt angivna grunderna, genom justering av skattesatserna för olika fordonskategorier inom ramen för ett oförändrat totaluttag av specialdestinerade vägtrafikskatter. Härvid har utredningen funnit det mest fruktbärande att göra en jämförelse mellan LRMC-strukturer och prisstrukturer, som är relaterade till tonkilometer och totalvikter.

LRMC-strukturen är givetvis inte densamma för alla de olika slag av kostnader som vägtrafiken har att svara för, utan varierar med hänsyn till vilka faktorer som är orsak till kostnaden i fråga. Det bör påpekas att i princip endast trafikberoende — rörliga — kostnader inverkar på LRMC-strukturen. Vid bestämningen av LRMC-strukturen har utredningen först gjort en uppdelning av kostnaderna i tre huvudgrupper, nämligen driftskostnader, investeringskostnader och övriga kostnader.

Driftskostnaderna — även kallade underhållskostnaderna — har sedan delats upp i tre olika kategorier med hänsyn till vilka faktorer som bestämmer kostnadernas storlek. Såsom närmare utvecklas under 5.2 kan man urskilja kostnader som är beroende av axeltryck och körlängder, kostnader som främst varierar med körlängderna samt kostnader som inte är direkt beroende av fordonens axeltryck, körlängder och andra sådana faktorer och därför ansetts böra i första hand behandlas som fasta kostnader.

Även beträffande investeringskostnaderna (5.3) är det lämpligt att göra en uppdelning på tre kategorier. Vissa kostnader kan anses beroende av fordonens bärighetskrav, kapacitetskrav och körlängder, medan andra kostnader är kapacitets- och körlängdsberoende. Också när det gäller investeringskostnaderna finns en av fordonskarakteristika mera oberoende restpost, som utredningen valt att behandla som en fast kostnad.

Inom gruppen övriga kostnader (5.4) återfinns kostnader för trafikövervakning, administrationskostnader m.m. Vissa av dessa får anses vara beroende av trafikens totala omfattning men oberoende av fordonskarakteristika som axeltryck o.d. och kan därför

fördelas med hänsyn till fordonens körsträckor. Andra kostnader är i högre grad trafikoberoende och behandlas som fasta.

Det föregående resonemanget leder till att utredningen har att beräkna LRMC-strukturen för fem olika, trafikberoende kostnadsslag, nämligen axeltrycks- och körlängdsberoende driftskostnader, körlängdsberoende driftskostnader, kapacitets-, bärighets- och körlängdsberoende investeringskostnader, kapacitets- och körlängsberoende investeringskostnader samt körlängdsberoende övriga kostnader. Varje sådan struktur kan bestämmas och redovisas för sig utan angivande av absoluta tal i kronor och ören. Strukturen anger nämligen endast relationerna inom ett visst kostnadsslag mellan de långsiktiga marginalkostnaderna för olika fordonskategorier och totalviktsklasser. Kostnadernas absoluta storlek har inte någon betydelse för LRMC-strukturen inom varje särskilt kostnadsslag. För att man skall kunna använda de olika kostnadsstrukturerna som ledning vid bestämmandet av skatterna, måste emellertid de olika relativtal man fått fram inom varje kostnadsslag vägas samman så att man får en total LRMC-strukturkurva (se under 5.5). En sådan sammanvägning kan uppenbarligen göras på olika sätt, beroende på vilken grad av exakthet man eftersträvar. Utredningen har, såsom redovisats bl.a. i avsnitt 2, begränsat sig till att föreslå en anpassning av beskattningen i riktning mot den ideala fördelningen genom korrigering av vissa uppenbara oriktigheter. Med hänsyn till detta begränsade syfte har utredningen ansett sig vid sammanvägningen av de olika kostnadsstrukturerna kunna utgå från att förhållandet mellan de långsiktiga marginalkostnaderna för en ekvivalent axelkilometer eller fordonskilometer och däremot svarande utgifter per ekvivalent axelkilometer resp. fordonskilometer för ett visst år är approximativt desamma för de olika kostnadsslagen. En sådan approximation är egentligen grundad på två olika antaganden, nämligen dels att för varje kostnadsslag förhållandet mellan totalutgifter och totalkostnader är ungefär detsamma, dels att förhållandet mellan marginalkostnaden och genomsnittskostnaden per ekvivalent fordons- eller axelkilometer är lika för alla kostnadsslag.

En addering av de vägda relativtalen inom varje huvudgrupp ger den totala LRMC-strukturen, som ligger till grund för prisstrukturen. De absoluta värdena på de olika priserna i prisstrukturen får man fram genom att den totala skatteintäkten skall vara oförändrad.

Det är ibland svårt att med rimlig grad av säkerhet bestämma vilka relativtal som är mest rättvisande för olika kostnader och till vilket slag av kostnader en viss post bör hänföras. För att beräkningarna av LRMC-strukturen skall kunna genomföras måste trots detta ett avgörande träffas. I stället för att försöka driva rimlighetsavvägningarna till något som närmast måste te sig som helt skönsmässiga val, har utredningen tillämpat en hjälpregel. I de fall det inte gått att fälla avgörandena med en acceptabel grad av säkerhet har utredningen i varje särskilt fall gjort beräkningarna enligt det alternativ som ger de minsta avvikelserna från de nuvarande skatterelationerna mellan olika fordon. Utredningen har ansett en sådan utgångspunkt rimlig med hänsyn till målsättningen. Syftet är endast att få en justering av prisstrukturen i sådana avseenden där avvikelserna från LRMC-strukturen kan anses som helt säkra, dvs. att få en prisstruktur som med säkerhet är riktigare än den nuvarande. Däremot siktar utredningen inte mot det i dagens läge helt omöjliga målet att få en prisstruktur, som i alla avseenden överensstämmer med den tveklöst riktiga kostnadsstrukturen.

Av den föregående redogörelsen framgår, att utredningen valt att betrakta vissa kostnader som fasta, dvs. trafikoberoende. Detta innebär i sin tur att dessa kostnader inte ansetts böra inverka på LRMC-strukturen. Ett sådant förfarande är dock inte helt invändingsfritt. Det kan nämligen med fog hävdas att även dessa kostnader eller större delen av dem från vissa synpunkter är rörliga, åtminstone om man betraktar dem på mycket lång sikt. Ett viktigt skäl för utredningens ställningstagande har varit att sam-

banden mellan trafiken och ifrågavarande kostnader är mycket oklara och svårbestämbara. Utredningen har emellertid velat belysa vilken betydelse det kan ha för utredningens slutsatser, om man behandlar även dessa kostnader som rörliga. Vad som då kan komma i fråga är kanske i första hand att behandla flertalet som beroende av trafikarbetet. Ett sådant synsätt leder till att relativtalen för dessa kostnader bestäms med hänsyn till den genomsnittliga körsträckan för varje fordonskategori och totalviktsklass. I en del fall kan man kanske hävda att även olika fordons krav i fråga om utrymme, hastighet, bärighet m.m. bör komma in i bilden. Kostnaderna skall då behandlas på samma sätt som de s.k. kapacitetsinvesteringarna och bärighetsinvesteringarna i 5.3. Ett tredje sätt är att göra en per capitafördelning av kostnaderna. Vilket som i det enskilda fallet ger det mest rättvisande resultatet är, med hänsyn till den nyss angivna oklarheten, omöjligt att avgöra. Eftersom en per capitafördelning — enligt vad som torde framgå av kalkylerna under 5.2—5.4 och diskussionen under 5.5 — leder till mindre skillnader mellan kostnadsstruktur och nuvarande prisstruktur i de avseenden utredningen drar några slutsatser, har utredningen valt att redovisa en sådan fördelningsmetod för de kostnader som i första hand behandlas som fasta.

I samband med genomförandet av kalkylerna under 5.2 och 5.3 och vid bedömningen av slutsatserna under 5.5 diskuterar utredningen mera utförligt innebörden av vissa särskilt betydelsefulla avvägningsproblem.

Som nyss nämnts sker sammanvägningen av relativtalen mellan olika kostnadsslag med utgångspunkt från antagandet att kostnaderna är proportionella mot utgifterna för ett visst år. Som kalkylår har utredningen valt 1966. Anledningen därtill är främst att det för detta år genom utredningens statistiska undersökning Lastbilar och lastbilstrafik m.m. (Finansdepartementet 1969: 1) finns fullständiga uppgifter om en rad olika, för beräkningarna väsentliga fordonskarakteristika. Utredningen har ur kalkylerna uteslutit de utgifter som hänger samman med högertrafikreformen. I fråga om de förhållanden som påverkar beräkningarna avviker 1966 inte i nämnvärd grad från andra år. Valet av kalkylår har alltså i dessa avseenden inte någon betydelse för resultaten. Utredningen vill framhålla att bilskattemedel, som anvisas till län och till städer, som är egna väghållare, alternativt kan användas till vägbyggnad eller till underbyggnad för tunnelbana. Beslut härom fattades av 1965 års riksdag och sådana medel finns inte upptagna för kalkylåret 1966. Hur bidragen till tunnelbanebyggande skall infogas i utredningens beräkningar kan diskuteras. Med tanke på motivet för dessa bidrag kan det synas naturligt att betrakta kostnaderna som på något sätt kapacitetsberoende. Skäl kan emellertid också åberopas för att hänföra dem till restposten fasta kostnader. Utredningen har dock i det följande bortsett från ifrågavarande kostnader, eftersom de med hänsyn till beloppens storlek uppenbarligen inte kan påverka kostnadsstrukturen i de avseenden denna ligger till grund för utredningens slutsatser.

5.2 *Kostnadsstrukturen för driftskostnaderna*

5.2.1 Underlaget för beräkningen

Såsom framgår av inledningen har utredningen beträffande driftskostnaderna gjort en uppdelning på tre kategorier. En del av driftskostnaderna (kategori 1) kan anses vara beroende av både fordonens axeltryck och körlängder. Relativtalen för dessa kostnader är grundade bl.a. på den s.k. AASHO Road Test (bil. 2) och de värderingar av testens tillämplighet på det svenska vägnätet som statens väginstitut gjort (bil. 3). En annan del av driftskostnaderna (kategori 2) har ansetts vara väsentligen beroende av endast fordonens körsträckor. Beträffande dessa kostnader blir relativtalen direkt proportionella mot körsträckorna. De återstående driftskostnaderna (kategori 3) har utredningen funnit böra i första hand behandlas som trafikoberoende.

Tabell 1. Fördelningen av driftsutgifterna.

Utgiftskategori	Landsbygdens allmänna vägar[1] milj. kr	Bidrag till kommunal väghållning milj. kr	Bidrag till enskild väghållning milj. kr	Totalt milj. kr
(1) Axeltrycks- och körlängdsberoende driftsutgifter				
Belagda vägar	49,5	32,9	0,9	83,3
Oljegrusvägar	27,4	0,3	0,5	28,2
Grusvägar	108,2	2,6	16,8	127,6
Summa	185,1	35,8	18,2	239,1
(2) Körlängdsberoende driftsutgifter	195,0	36,1	18,1	249,2
(3) Fasta driftsutgifter	58,2	13,0	0	71,2
Summa	438,3	84,9	36,3	559,5

För att kunna väga samman de olika relativtalen har utredningen gjort en *uppdelning av driftsutgifterna* för år 1966 i tre olika, till ovannämnda kostnadsslag hänförliga kategorier. De axeltrycks- och körlängdsberoende utgifterna (kategori 1) har dessutom delats upp med hänsyn till vägarnas slitlagertyp, eftersom kostnadsstrukturen för motsvarande kostnader är olika för belagda vägar och oljegrusvägar resp. grusvägar. En sammanfattning av utgiftsuppdelningen redovisas i tabell 1 härovan. Det är ibland tveksamt till vilken kategori en utgiftspost bör hänföras. Bedömningarna måste uppenbarligen grunda sig på erfarenhetsmässiga värderingar. Utredningen har här rådgjort med vägverkets expertis, vars anvisningar och synpunkter följts.

Till kategori 1, dvs. de axeltrycks- och körlängdsberoende utgifterna, hör i huvudsak de s.k. egentliga vägunderhållsutgifterna. Vägverkets kontoplan gör det möjligt att särskilja denna utgiftskategori inom det statliga vägunderhållet. I fråga om bidragen till städerna och de enskilda vägarna har särskild bearbetning och beräkning utförts efter samråd med vägverket.

Den andra utgiftskategorin, kategori 2, som huvudsakligen utgörs av serviceutgifter, är de körlängdsberoende driftsutgifterna. Också dessa har i vad gäller det statliga vägunderhållet erhållits ur vägverkets kontoplan. Deras andel av bidragen till kommunala och enskilda vägar har liksom beträffande kategori 1 bestämts genom särskild bearbetning av material, som vägverket samlat in.

De trafikoberoende, i det följande kallade fasta driftsutgifterna (kategori 3) består i huvudsak av administrationsutgifter och sociala utgifter.

Utredningen har i fråga om det statliga vägunderhållet haft samråd med driftsektionen vid vägverkets driftavdelning. Därvid har diskuterats, dels till vilken kategori olika utgiftsposter bör hänföras, dels också behovet av att spjälka upp vissa poster i kontoplanen. För själva räknearbetet i det senare avseendet svarar vägverket. Vissa utgifter, som ingår i redovisningen av driftsutgifterna, har bedömts i huvudsak vara investeringar och behandlas som sådana. Dessa uppgår totalt till 50,6 milj. kr, nämligen för förstärkningsarbeten (kontonr 133) 35,1 milj. kr, för nya oljegrusslitlager (kontonr 151—153, 158) 9,7 milj. kr och för nya beläggningar (kontonr 186, 187) 5,8 milj. kr.

De axeltrycks- och körlängdsberoende driftsutgifterna för landsbygdens allmänna vägar redovisas i bil. 7, tabellerna 2—4.

Bidraget till kommunernas väg- och gatu-

[1] Med »Landsbygdens allmänna vägar» avses trafikleder för vilka kronan är väghållare och som inte är enskilda vägar.

underhåll uppgick år 1966 till totalt 86,6 milj. kr. Av detta bedöms 1,7 milj. kr utgöra investeringsmedel. Resterande 84,9 milj. kr fördelas så, att till axeltrycks- och körlängdsberoende utgifter hänförs 35,8 milj. kr, varav 32,9 milj. kr till vägar och gator med beläggning, 0,3 milj. kr till oljegrusbehandlade farbanor och 2,6 milj. kr till grusfarbanor. Dessa uppgifter liksom uppgifterna om körlängdsberoende och fasta utgifter har tagits fram i samarbete med gatusektionen inom vägverkets tekniska avdelning.

Av bidragen till enskild väghållning år 1966, totalt 40,5 milj. kr, avsåg 31,1 milj. kr underhållsbidrag, 8,8 milj. kr iståndsättningsbidrag och 0,6 milj. kr redskapsbidrag. 4,2 milj. kr av iståndsättningsbidraget bedöms utgöra investeringar. Av resterande totalt 36,3 milj. kr hänförs 18,2 milj. kr till axeltrycks- och körlängdsberoende utgifter, varav 0,9 milj. kr har ansetts gå till belagda vägar, 0,5 milj. kr till oljegrusvägar och 16,8 milj. kr till grusvägar. Uppgifterna om de enskilda vägarna har lämnats av sektionen för enskilda vägar vid vägverkets driftavdelning.

De enbart körlängdsberoende driftsutgifterna för landsbygdens allmänna vägnät redovisas i bil. 7, tabell 5. Av bidragen till städernas väg- och gatuunderhåll och till det enskilda vägunderhållet har 36,1 milj. kr resp. 18,1 milj. kr betraktats som enbart körlängdsberoende.

Fasta driftsutgifter redovisas beträffande landsbygdens allmänna vägar i bil. 7, tabell 6. I fråga om bidragen till den kommunala väghållningen är 13,0 milj. kr att hänföra till fasta utgifter medan inga bidrag utgår till täckande av sådana utgifter för enskild väghållning.

Sammanfattningsvis innebär den ovan redovisade fördelningen att av totalt 559,5 milj. kr i driftsutgifter 239,1 milj. kr ansetts vara axeltrycks- och körlängdsberoende och 249,2 milj. kr enbart körlängdsberoende medan 71,2 milj. kr hänförts till fasta utgifter (se s. 50 tabell 1).

För bestämning av *antalet utförda axelkilometer vid olika axeltryck* har utredningen använt följande beräkningsmetod.

Genomsnittligt antal fordon och genomsnittliga körlängder under beräkningsåret för olika fordonsslag och totalviktsklasser har bestämts. För varje sådan kategori kan därigenom trafikarbetet (antalet fordonskilometer) beräknas. Axelkilometertalet för varje totalviktsklass framräknas ur antalet fordonskilometer, varvid fordonens fram- och bakaxlar behandlas var för sig. I de fall boggiaxlar förekommer »översätts» dessa till singelaxlar med samma slitageeffekt. Med användande av lastkarakteristika för klassen (dvs. den andel av den genomsnittliga körlängden som fordonet använt 0 %, 10 %, 20 % ... 100 %, av lastförmågan) bestäms det fram- resp. bakaxeltryck som orsakas av tjänstevikt och tillhörande faktisk last. Utredningen använder sedan dessa axeltrycksuppgifter, tillhörande lastkarakteristika och genomsnittliga körlängder för att beräkna klassens axelkilometertal för olika axeltryck. Genom att från olika klasser hämta axelkilometertal med samma axeltryck kan man ange det totala axelkilometertalet för varje axeltrycksklass.

I 1 § vägtrafikförordningen anges ett fordons totalvikt som summan av dess tjänstevikt och maximilast. Denna definition medför vid den beräkningsmässiga behandlingen av påhängsvagnar och lastbilar med anordning för påhängsvagn ett speciellt problem, som inte föreligger beträffande andra fordonskategorier. Dragbilens maximilast utgörs nämligen uteslutande av last, som kommer från påhängsvagnen, vilket innebär att en del av påhängsvagnens totalvikt också ingår i dragbilens totalvikt. För att kunna ta hänsyn till detta använder utredningen, där så är behövligt, ett nytt begrepp för påhängsvagnen, nämligen dess beräkningsmässiga totalvikt till skillnad från den författningsmässiga totalvikten. Med beräkningsmässig totalvikt menas den del av påhängsvagnens totalvikt som återstår sedan dragbilens maximilast frånräknats. Därefter kan i kalkylerna dragbilen behandlas som en vanlig lastbil och påhängsvagnen som en vanlig släpvagn med den beräkningsmässiga totalvikten som totalvikt. Bestämningen av

den genomsnittliga beräkningsmässiga totalvikten för olika viktklasser har skett med användande av uppgifter från utredningens statistiska undersökning. Sambanden mellan författningsmässig och beräkningsmässig totalvikt redovisas i bil. 7, diagram 1.

Uppgifter om antalet fordon har hämtats från centrala bilregistret. Genomsnittliga antalet fordon under året har antagits vara lika med medeltalet av antalet registrerade fordon vid årets början och slut. För personbilarna har dock vägplaneutredningens personbilsundersökning använts. Från denna undersökning har också uppgifterna om personbilarnas körlängd hämtats. Bussarnas körlängder är uppskattade på basis av uppgifter från Svenska busstrafikförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen. De bensindrivna lastbilarnas körlängder har bestämts med ledning av Kritz' »Lastbilstransporter i Sverige 1950—1961», medan för de brännoljedrivna lastbilarna har använts uppgifter från utredningens statistiska undersökning. Denna undersökning är också källan beträffande körlängderna för de släpvagnar som dras av brännoljedrivna lastbilar. I de fall släpvagnar dras av andra fordon, antas de genomsnittliga körlängderna i huvudsak vara desamma.

Trafikarbete, uttryckt i fordonskilometer, utgör summan av samtliga fordons körlängder. Axelkilometertal utgör summan av samtliga axlars körlängder.

Boggiaxlar med visst boggitryck omräknas som tidigare nämnts till singelaxlar med ett från slitagesynpunkt med boggitrycket ekvivalent singelaxeltryck. Treaxliga lastbilar har oftast s.k. boggilyft, vilken möjliggör att den tredje axeln i vissa fall inte används. Hänsyn till detta har tagits vid beräkningen. I axelkilometertal, som redovisas i efterföljande tabeller, har boggiaxel ersatts av singelaxel med samma slitageeffekter. Som omräkningsfaktor har utredningen använt resultaten av AASHO-undersökningen (se bil. 2), vilket innebär att en boggiaxel anses motsvara en singelaxel med ett axeltryck som är 1,85 av boggiaxelns. Lastkarakteristika för brännoljedrivna lastbilar och av sådana lastbilar dragna släpvagnar har tagits fram från grundmaterialet i den statistiska undersökningen. I kalkylerna har antagits att karakteristika för övriga lastbilar och släpvagnar är desamma. Beträffande bussarna har lastkarakteristika uppskattats med ledning av bl.a. lokaltrafikföreningens statistik.

I bil. 7, tabellerna 7—14, redovisas axelkilometertal, fördelade på fram- och bakaxlar, för olika fordonsslag och totalvikter. Dessa värden används i det följande för förvandling av relativtal per axelkilometer till relativtal per fordonskilometer. Ett exempel kan belysa metoden. Antag att för en viss totalviktsklass av hela körlängden beträffande framaxeln 75 % utförts med axeltrycket 2,0—2,9 ton och 25 % med axeltrycket 3,0—3,9 ton medan motsvarande procenttal för bakaxeln är 45 % och 55 %. Antag vidare att relativtalen per axelkilometer är 1,0 för axeltrycksintervallet 2,0—2,9 ton och 1,2 för axeltrycksintervallet 3,0—3,9 ton. Relativtalet per fordonskilometer blir då (75 % av 1,0 + 25 % av 1,2 + 45 % av 1,0 + 55 % av 1,2) = 2,16. En sammanställning av axelkilometertalen med procentuell fördelning för olika axeltrycksklasser redovisas i bil. 7, tabell 15. Dessa procenttal används i det följande för bestämning av axelkilometertal för olika totalviktsklasser på bilskattevägnätet (se nedan) och andra delar av det totala väg- och gatunätet.

Kostnadsstrukturen beträffande de kostnader som är axeltrycks- och körlängdsberoende varierar som ovan nämnts med vägarnas slitlagertyp. Även axelkilometertalen måste därför delas upp i detta avseende, vilket skett med utgångspunkt från uppgifter om fördelningen av trafikarbetet, uttryckt i bilkilometer, där släpvagnarna inte behandlas som särskilda enheter.

Vad först gäller *trafikarbetet på landsbygdens allmänna vägar* (dvs. på vägar och gator för vilka kronan är väghållare) skall nämnas, att vägverkets senaste trafikflödeskartor avser år 1963. En uppräkning av kartornas värden måste alltså göras till kalkylåret 1966. Uppskattningar av den totala trafikökningen åren 1963—1966 har skett

med användning av uppgifter om bilbeståndets förändringar och av trafikräkningar, som utförts av vägverket. Beträffande trafikförändringarna har också beaktats att trafikarbetet på vägar av olika karaktär har olika ökningstakt. Det ökar på riksvägarna snabbare än på de genomgående länsvägarna och på de genomgående länsvägarna snabbare än på övriga länsvägar. I den utsträckning det varit möjligt har utredningen vid bestämning av trafikvolymen år 1966 på enskilda punkter använt resultat av trafikräkningar detta år. Trafikflödet har därefter jämförts med beläggningskartor för år 1966, vilka visar beläggningarnas omfattning och karaktär på riksvägarna och de genomgående länsvägarna. För samtliga vägtyper finns dessutom uppgifter om belagda vägars, oljegrusvägars och grusvägars väglängder. Trafikarbetet för riksvägarna och de genomgående länsvägarna har bestämts med ledning av dessa uppgifter om trafikflöden, beläggningar och väglängder. För övriga länsvägar föreligger ingen beläggningskarta utan endast väglängdsuppgifter beträffande olika slitlagertyper. Trafikarbetet har bestämts under antagande av att de belagda vägarna har högre årsmedeldygnstrafik i genomsnitt än de oljegrusbelagda, vilka i sin hur har högre årsmedeldygnstrafik än grusvägarna. Slutresultatet av de detaljerade kalkylerna redovisas i bil. 7, tabell 16. Årsmedeldygnstrafiken och väglängderna för olika vägkategorier finns angivna i bil. 7, tabellerna 17 och 18.

Det bör anmärkas att utredningen i trafikarbetet på landsbygden också har räknat in trafikarbetet på sådana vägar och gator i städer och tätorter, för vilka kronan är väghållare. Vissa vägar och gator hålls dock av kommunerna. Vid beräkningen av *trafikarbetet på kommunhållna gator och vägar* har gatorna och vägarna delats upp på följande sätt:

(1) statsbidragsberättigade gator och vägar inom städer och andra samhällen, som är väghållare,
(2) icke statsbidragsberättigade gator och vägar inom städer och andra samhällen, som är väghållare,
(3) kommunhållna gator och vägar inom städer och andra samhällen, där kronan är väghållare för huvudgatorna.

Uppgifter om väglängderna för kategori (1) och (2) redovisas i vägverkets statistik för den 1 januari 1964 och den 1 januari 1968. Beträffande dessa bägge kategorier har antagits att gatu- och väglängder utvecklats linjärt med tiden och uppskattningen i bil. 7, tabell 19, för gatu- och väglängderna år 1966 bygger på detta antagande. I betänkandet Trafikutveckling och trafikinvesteringar (SOU 1966: 69) har den totala väglängden beträffande kategori (3) uppskattats till 12 000 km för år 1964. De i bil. 7, tabell 19, angivna talen bygger på detta material.

Beräkningen av trafikarbetet framgår av bil. 7, tabell 19. Genomsnittliga dygnsvolymsiffror för trafiken på det bidragsberättigade gatu- och vägnätet har sammanställts och beräknats av utredningen med ledning av uppgifter från städernas bidragsansökningar, som ställts till utredningens förfogande genom vägverket. Underlaget för bestämningen av övriga gators och vägars årsmedeldygnstrafik är mera begränsat. Vissa uppskattningar av trafikarbetet totalt har gjorts i SOU 1966: 69. I fråga om uppdelningen på slitlagertyper har utredningens bedömningar och uppskattningar delvis skett i samråd med vägverket.

Också när det gäller *trafikarbetet på de enskilda vägarna* är beräkningsunderlaget knapphändigt. För de bidragsberättigade vägarna har vägverket lämnat uppgifter om väglängd totalt och uppdelad på slitlagertyp. Trafikvolymen har uppskattats med ledning av viss redovisning, som vägverket ställt till utredningens förfogande, och beräkningar i SOU 1966: 69. Beträffande de icke bidragsberättigade vägarna bygger uppgifterna väsentligen på betänkandet. Kalkylresultaten för det enskilda vägnätet redovisas i bil. 7, tabell 20.

Utredningen har nyss nämnt att beräkningsunderlaget beträffande delar av det kommunala gatu- och vägnätet (kategori 2 och 3) och beträffande det enskilda vägnätet i vissa avseenden är bristfälligt. Det bör

dock påpekas att det totala trafikarbetet på dessa gator och vägar är relativt sett ringa. Bristerna torde därför inte ha någon betydelse för resultatet av totalkalkylerna.

Genom sammanställning av de olika delkalkylerna får man det totala *trafikarbetet på samtliga vägar och gator,* fördelat på vägkategorier och slitlagertyper. Den del av det totala trafikarbetet, som bilskatteutredningen närmast har intresse av, är emellertid det som utförs på vägar, vilkas väghållning helt eller delvis bekostas med bilskattemedel, nedan kallat bilskattevägnätet. Det är därvid fråga om det allmänna vägnätet på landsbygden, de bidragsberättigade vägarna i städer och andra kommuner, som är väghållare, och de bidragsberättigade enskilda vägarna. Detta trafikarbete finns redovisat i bil. 7, tabell 21. Som framgår av tabellen utgör trafikarbetet på bilskattevägnätet 29 700 milj. bilkilometer, vilket är 91,7 % av det totala trafikarbetet, uttryckt i samma enhet.

Med ledning av de tidigare redovisade uppgifterna om trafikarbete och axelkilometertal för olika fordonskategorier kan axelkilometertalen för bilskattevägnätet och olika delar av detta bestämmas. Inom utredningen har vissa överslagsmässiga kalkyler utförts beträffande de tunga fordonens andel i trafiken på vissa huvudkategorier vägar. Dessa kalkyler visar andelar, som inte mycket avviker från varandra om kategorierna tas som helhet. I brist på annat material har utredningen därför utgått från samma relativa fördelning av axelkilometertal med olika axeltryck inom envar av grupperna belagda vägar, oljegrusvägar och grusvägar.

Fördelningen av axelkilometertalen för bilskattevägnätet på olika axeltrycksklasser och olika slitlagertyper framgår av tabellerna 22 och 23 i bil. 7.

5.2.2 Beräkningen av kostnadsstrukturen

Att vissa driftskostnader för vägarna är beroende inte endast av fordonens körlängder utan även av de axeltryck som passerar vägbanan, är en erfarenhetsmässigt betingad uppfattning, som torde vara allmänt accepterad. Olika meningar råder emellertid i fråga om hur stor betydelse axeltrycket har i detta sammanhang. Den s.k. AASHO-testen, som utförligare beskrivs i bil. 2, ger här väsentliga bidrag till diskussionen. Kort uttryckt kan man säga att AASHO-testen ger upplysning om de relativa slitageeffekterna för olika axeltryck. Hur långtgående slutsatser man vågar dra av denna test har det emellertid uppstått en livlig debatt om. Det har till och med hävdats från vissa håll att de speciella förhållandena inom försöksområdet och det sätt på vilket testen genomfördes gör, att man inte alls kan hämta någon vägledning ur denna beträffande axeltryckens betydelse för underhållskostnadernas storlek. En mera nyanserad och av de flesta omfattad åsikt är emellertid, att försöksresultaten med vissa modifikationer kan tillämpas även där förhållandena är annorlunda än inom den del av Förenta staterna där AASHO-testen genomfördes. I de engelska och franska kostnadskalkylerna har också AASHO-resultaten, med olika modifikationer, lagts till grund för beräkningar av slitagekostnader (se bil. 4 och 5). Även i den norska kalkylen har man beaktat AASHO-testen (se bil. 6).

Ett av de väsentligaste problemen beträffande AASHO-resultatens tillämplighet vid andra förhållanden än dem som rådde inom försöksområdet gäller frågan om undergrundsmaterialets betydelse. Vid utredningens överläggningar med statens väginstitut har man från institutets sida särskilt pekat på detta problem och framhållit, att vägbanans nedbrytning vid belastning är starkt beroende av den permanenta deformation som uppstår i undergrunden. För att utreda betydelsen av den omständigheten att olika vägar har olika undergrundsmaterial, har väginstitutet för utredningens räkning utfört en laboratoriemässig undersökning. Man har därvid jämfört de permanenta deformationerna hos olika svenska undergrundsmaterial och hos det undergrundsmaterial som fanns vid AASHO-försöken. Resultaten har sedan vägts samman så att man fått ett medeltal, som ansetts representativt för det

svenska vägnätet. Väginstitutets utlåtande i anledning av undersökningen återges i sin helhet i bil. 3. Beträffande belagda vägar använder utredningen de relativtal som väginstitutet rekommenderat i sitt utlåtande. Utredningen har under hand inhämtat från väginstitutet att samma relativtal bör vara tillämpliga även beträffande oljegrusvägarna. Skillnaden mellan AASHO-testens relativtal och de relativtal utredningen använder vid behandlingen av *de körlängds- och axeltrycksberoende driftsutgifterna för belagda vägar och oljegrusvägar* illustreras på s. 56 i diagram 2, där också den s.k. kubregeln (jfr bil. 4) och den i debatten ofta omnämnda »4-potensregeln» redovisas. Relativtalen enligt väginstitutets rekommendationer återges i bil. 7, tabell 22.

Relativtalen i tabell 22 gör det möjligt att »översätta» slitageeffekten hos olika axeltryck till slitageeffekten vid axeltrycket 1,0 ton. Antalet axelkilometer vid olika axeltryck på belagda vägar och oljegrusvägar har redovisats under 5.2.1. Multipliceras dessa med relativtalen för respektive axeltryck erhåller man antalet ekvivalenta axelkilometer med axeltrycket 1,0 ton. En fördelning av de vägunderhållsutgifter för belagda vägar och oljegrusvägar som är axeltrycks- och körlängdsberoende på samtliga ekvivalenta axelkilometer och en multiplicering av den sålunda erhållna enheten med relativtalen ger vägda relativtal (i det följande förkortat vRt) per axelkilometer inom respektive axeltryckskklass (se bil. 7, tabell 22). Förvandlingen till vRt per fordonskilometer för olika totalvikter sker med ledning av tabellerna 7—14 i bil. 7 på det sätt som beskrivs på s. 52.

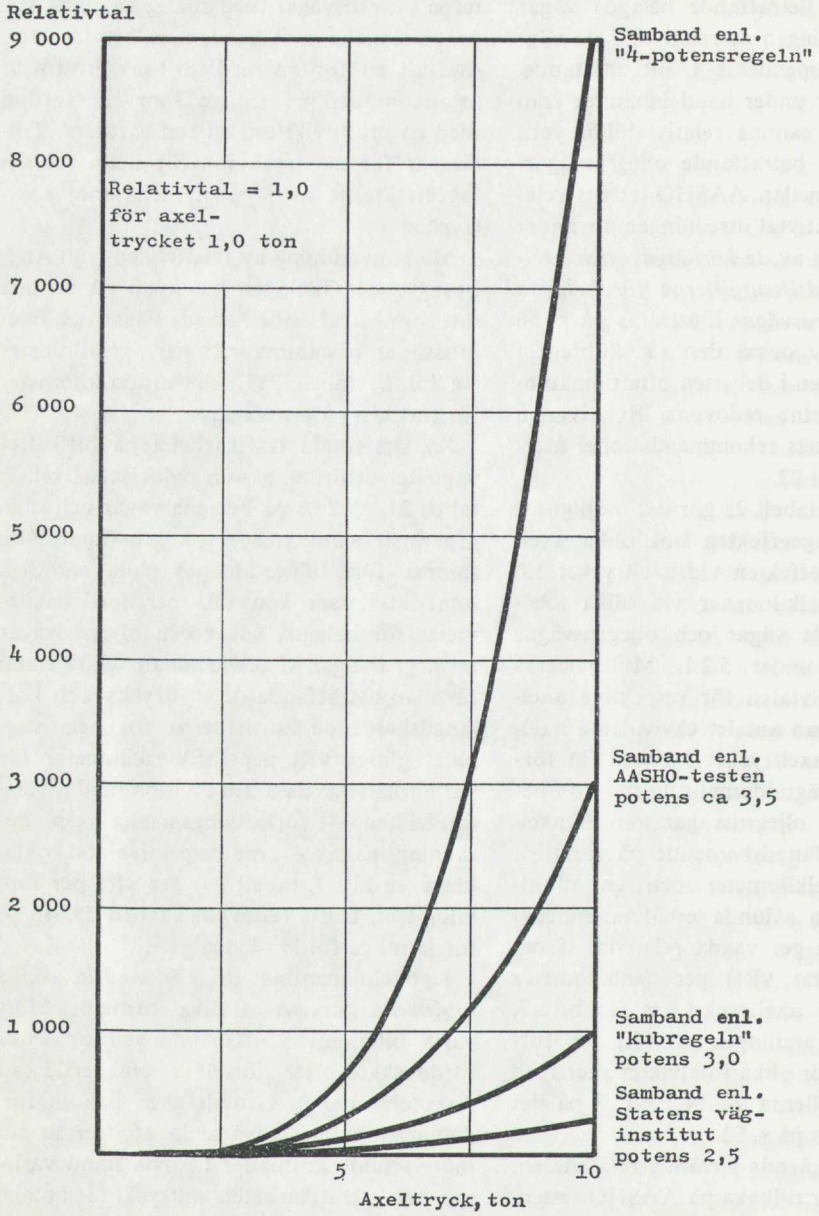
De i det föregående använda relativtalen, som ytterst faller tillbaka på AASHO-testen, har utredningen använt endast för belagda vägar och oljegrusvägar. Kunskaper om de relativa slitageeffekterna på grusvägar kan inte fås ur AASHO-försöken. För behandlingen av *de axeltrycks- och körlängdsberoende utgifterna för grusvägar* har utredningen emellertid efter underhandskontakter med väginstitutet ansett sig böra använda resultaten från den s.k. Ängbyvägsundersökningen. Denna utfördes år 1938 på Ängbyvägen och gav till resultat att slitageeffekterna på grusvägar med fuktig vägbana var proportionella mot fordonens bruttovikter, dvs. att ett fordon med tio tons bruttovikt åstadkom samma slitage som tio fordon med en bruttovikt om ett ton vartdera. Tillämpat för axeltryck innebär detta att slitageeffekterna är proportionella mot axeltrycken.

Med användning av relativtalen från Ängbyvägsundersökningen kan man på samma sätt som beträffande belagda vägar och oljegrusvägar bestämma vRt per axelkilometer (se bil. 7, tabell 23) och fordonskilometer för trafiken på grusvägarna.

Av det totala trafikarbetet på bilskattevägnätet utfördes, såsom redovisats i bil. 7, tabell 21, 89,2 % på belagda vägar och oljegrusvägar samt 10,8 % på grusvägar. Om samma fördelning antages gälla samtliga totalviktsklasser kan vRt per fordonskilometer för belagda vägar och oljegrusvägar resp. grusvägar vägas samman. Härigenom får man beträffande de axeltrycks- och körlängdsberoende kostnaderna för hela vägnätet giltiga vRt per fordonskilometer för varje totalviktsklass. En division med medeltotalvikten — författningsmässig resp. beräkningsmässig — för respektive totalviktsklass (se bil. 7, tabell 24) ger vRt per tonkilometer. Dessa redovisas i tabell 25, bil. 7, för samtliga fordonskategorier.

Uppdelningen av *de körlängdsberoende utgifterna* görs så att lika kostnad påförs varje bilkilometer. Behandlingen av olika fordonskategorier förtjänar emellertid att diskuteras något. Grundtanken bakom fördelningen av ifrågavarande utgifter är att motsvarande kostnader i första hand varierar med trafikarbetet, uttryckt i antalet fordonskilometer per år. Detta innebär i sin tur att t.ex. en personbil och en lastbil från kostnadssynpunkt bör behandlas lika. En närmare analys av de hithörande utgifterna, vilka beträffande landsbygdens allmänna vägar redovisas i bil. 7, tabell 5, torde emellertid ge vid handen att sambandet mellan kostnad och trafik inte alltid är så enkelt. När det gäller t.ex. snöröjning och

Diagram 2. Relativa slitageeffekter för belagda vägar och oljegrusvägar



sandning torde kostnaderna inte vara beroende av enbart trafikarbetet utan eventuellt även av t.ex. det samhällsekonomiska värdet av respektive transport. Med hänsyn till detta skulle man kunna tillägga de tyngre fordonens trafikarbete ett högre relativtal än personbilarnas. En detaljerad genomgång av varje utgiftspost visar att man kan skönja en rad olika samband mellan kostnader och trafik. Dessa samband är emellertid synnerligen osäkra och det är omöjligt att med rimlig grad av säkerhet fastställa relativtal utöver dem som är direkt hänförliga till antalet fordonskilometer. Det torde dock utan vidare vara klart att relativtalen, om de kunde differentieras ytterligare, skulle bli högre för tyngre än för lättare fordon. I detta läge har utredningen valt att tillämpa den under 5.1 omnämnda hjälpregeln och som relativtal använt endast fordonskilometertalet för respektive totalviktsklass.

Med en sådan utgångspunkt synes det naturligt att inte betrakta släpvagnarna som särskilda enheter, eftersom dessa uppträder endast i kombination med dragfordon. Det motsatta förfaringssättet skulle också innebära större avvikelser mellan de kalkylerade kostnadsrelationerna för lastbilar och släpvagnar och de nuvarande skatterelationerna för dessa fordon.

Sammanfattningsvis innebär utredningens ställningstagande att de körlängdsberoende kostnaderna hänförs enbart till motorfordon och att relativtalen för de olika totalviktsklasserna bestäms med hänsyn till den genomsnittliga körsträckan för respektive klass. Av tabell 21 i bil. 7 framgår, att antalet bilkilometer på bilskattevägnätet under kalkylåret var 29 700 milj. De mot de körlängdsberoende kostnaderna svarande utgifterna uppgick enligt redovisningen under 5.2.1 till 249,2 milj. kr. Det vRt per bilkilometer blir därmed 0,84. En division med den genomsnittliga totalvikten i resp. viktklass ger vRt per tonkilometer, vilka redovisas i bil. 7, tabell 26.

De totala vRt för driftskostnaderna — dvs. *kostnadsstrukturen för driftskostnaderna* — redovisas i tabell 27 på s. 58 och i diagram 3—7 på s. 72—76 för olika fordonskategorier. I tabellen har också åskådliggjorts vilken betydelse en per capitafördelning av de fasta kostnaderna (se under 5.1) har för driftskostnadsstrukturen.

5.3 *Kostnadsstrukturen för investeringskostnaderna*

5.3.1 Underlaget för beräkningen

År 1966 användes av bilskattemedel 822,6 milj. kr till byggande av allmänna vägar på landsbygden. Förbrukade statsbidragsmedel samma år för byggande av gator och vägar i kommuner, som är väghållare, och för byggande av enskilda vägar och skogsbilvägar uppgick inkl. beredskapsmedel till 419,9 milj. kr. Såsom investeringsutgifter behandlar utredningen i förevarande sammanhang även 56,5 milj. kr av underhållsutgifterna (se under 5.2.1). De totala investeringsutgifterna uppgick således till 1 299,0 milj. kr, varav 125 milj. kr enligt uppgift från vägverket gått till investeringar i motorvägar. De olika delposterna redovisas i bil. 7, tabell 28.

Såsom angivts redan inledningsvis har utredningen funnit att man när det gäller investeringskostnaderna kan finna två trafikberoende kostnadsslag, för vilka olika relativtal är tillämpliga. För det ena kostnadsslaget bestäms relativtalen av fordonens bärighetskrav, kapacitetskrav och körlängder. Hithörande kostnader och utgifter kallas i det följande bärighetsinvesteringar. Beträffande det andra kostnadsslaget är enbart kapacitetskrav och körlängder bestämmande för relativtalen. Denna del av investeringarna kallas här kapacitetsinvesteringar.

Bärighetsinvesteringarna är beroende av bl.a. axeltrycken hos de fordon som trafikerar vägen och avser vägens överbyggnad och beläggning. Vägverkets definition[1] på överbyggnad är följande:

> Till överbyggnaden räknas allt material, som påföres vägen sedan den terrasserats, dvs. förstärkningslager, bärlager samt beläggning eller slitlager av krossgrus eller oljegrus.

[1] Statens vägverk: Byggnadstekniska anvisningar.

Tabell 27. Kostnadsstrukturen för driftskostnaderna.

Totalvikts-klass kg	vRt per tonkm a: utan tillägg för fasta kostnader b: med tillägg för fasta kostnader															
	Bussar		Lastbilar				Påhängsvagnar				Övriga släpvagnar					
			2-axl.		3-axl.		1-axl.		2-axl.		1-axl.		2-axl.		3-axl.	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
— 2 999	0,51	0,55	0,51	0,59							0,14	1,22	0,16	0,48		
3 000— 5 999	0,37	0,39	0,36	0,40							0,31	0,37	0,16	0,22		
6 000— 8 999	0,39	0,40	0,33	0,35							0,43	0,45	0,22	0,24		
9 000—11 999	0,40	0,41	0,37	0,38			0,33	0,36			0,41	0,42	0,28	0,29		
12 000—14 999	0,43	0,43	0,40	0,41	0,34	0,35	0,33	0,34					0,29	0,30		
15 000—17 999	0,46	0,46	0,48	0,48	0,32	0,32	0,41	0,42					0,42	0,43		
18 000—20 999					0,33	0,33	0,41	0,42					0,52	0,52		
21 000—23 999					0,36	0,36			0,20	0,21						
24 000—26 999									0,25	0,25					0,35	0,35
27 000—29 999									0,25	0,25						
30 000—32 999									0,28	0,28						

Överbyggnaden skall uppta och till materialet under terrassytan fördela de av trafiken förorsakade påkänningarna utan att några nämnvärda bestående deformationer uppkommer vare sig i överbyggnaden eller i materialet under densamma. Stora elastiska rörelser får ej heller uppstå, när fordon passerar. Detta gäller framförallt vid belagda vägar.

Bärigheten och stabiliteten påverkas förutom av lagertjockleken av materialets kornfördelning samt i viss utsträckning av vattenhalten och packningen. Enär påkänningarna är störst vid vägytan och avtar mot djupet, måste högre fordringar ställas på bärighet och stabilitet ju närmare vägytan materialen förekommer.

Beroende på om vägen skall förses med grusslitlager eller beläggning, ställes olika krav på överbyggnadens sammansättning.

Den bärighet för vilken vägarna byggs ut är i stort sett enhetlig. Därom sägs i vägverkets dimensioneringsanvisningar[1] följande:

Väg, som skall förses med beläggning, dimensioneras enligt dessa anvisningar för ett tillåtet axeltryck av 10 ton.

Väg, som skall förses med slitlager av grus eller oljegrus dimensioneras för ett tillåtet axeltryck av 8 ton. Sådan väg beräknas då tillåta enstaka axeltryck av 10 ton.

Väg, som kan beräknas bli trafikerad med högre axeltryck än ovanstående, skall dimensioneras med hänsyn härtill.

Vid vägens dimensionering tas dessutom hänsyn till de trafikvolymer, som enligt prognoserna kommer att framgå på den, och i viss utsträckning också till trafikens sammansättning:[1]

Avgörande för vägens dimensionering är förutom trafikens tyngd också trafikens framtida intensitet. Olika dimensioneringstabeller har därför uppgjorts för olika trafikintensitet, varvid i första hand hänsyn skall tagas till den kommersiella trafiken (lastbilar och bussar) under tjällossningsperioden emedan bärigheten då vanligen är lägst. Tabellerna har emellertid även baserats på total sommarmedeldygnstrafik då en stor total trafikmängd anses kunna motivera ett kraftigare byggnadssätt än som kunde ha varit fallet om dimensioneringen endast baserats på antalet tunga fordon.

Enligt en omfattande undersökning, som utförts inom vägverket, beträffande olika typsektioner utgör bärighetsinvesteringen beträffande olika sektioner[2] följande andelar av den totala investeringsutgiften: K 6,0 + + 2 V 0,25 = 42,7 %, K 6,0 + 2 V 1,0 = 42,9 %, K 7,0 + 2 V 1,0 = 35,6 % samt K 7,0 + 2 V 3,0 = = 36,3 %.

Bärighetsinvesteringens utgiftsandel är enligt uppgift från vägverket lägre för motorvägar och gator än för ovan angivna typsektioner. I de efterföljande kalkylerna har utredningen räknat med en andel om 25 % för motorvägar och gator. För övriga vägar har utredningen ansett att ett rimligt genomsnitt för bärighetsinvesteringarnas andel av investeringsutgifterna är 40 %. För storbroar utgör utgiften för bärande av trafiklasten endast en liten del av den totala investeringen. I fråga om de driftsutgifter, som enligt 5.2.1 hänförs till investeringar, är större delen bärighetsinvesteringar. Kategorin smärre förbättringsarbeten utgörs helt av bärighetsinvesteringar.

En annan del av investeringsutgifterna kan anses som *kapacitetsinvesteringar*. Det är här fråga om dimensionering av vägen med hänsyn, förutom till trafikarbetet, enbart till olika fordons krav, när det gäller utrymme och hastighet. Till kapacitetsutgifter hänförs utgifter för terassering[3] och marklösen och för byggande av andra broar än storbroar. Vid bedömningen av storleken av dessa utgifter har utredningen använt vägverkets kalkyler över genomsnittlig utgiftsfördelning för olika typsektioner. Dessutom har vissa andra uppgifter lämnats av vägverket.

Vad som härefter återstår är utgifter för geotekniska åtgärder, torrläggning, naturvård, trafik- och säkerhetsanordningar etc. Det kan med fog påstås att vissa av dessa utgifter bidrar till ökad bärighet eller är på annat sätt i viss mån trafikberoende. Med hänsyn till att sambanden mellan trafik och kostnader är osäkra och beloppen förhållandevis små har utredningen emellertid valt

[2] K anger körbanans bredd i meter och V vardera vägrenens bredd i meter.

[3] Med en väg terrassering avses uttagning av skärningsmassorna och uppfyllning av bankarna, så att man får den s.k. terrassytan på vilken överbyggnaden läggs ut.

Tabell 29. Fördelning av investeringsutgifterna på bärighetsinvesteringar, kapacitetsinvesteringar och fasta utgifter.

Utgiftstyp	Bärighets-investeringar milj. kr	Kapacitets-investeringar milj. kr	Fasta utgifter milj. kr	Totalt milj. kr
Motorväg	31,2	75,0	18,8	125,0
Bidrag till byggande av vägar och gator	90,8	217,9	54,5	363,2
Byggande av storbroar	2,5	19,0	3,8	25,3
Smärre förbättringsarbeten	22,5	0,0	0,0	22,5
Investeringar ingående i driftsutgifterna	51,4	0,0	5,1	56,5
Förläggningsutgifter	0,0	0,0	2,4	2,4
Återstående utgifter	281,6	316,9	105,6	704,1
Summa	480,0	628,8	190,2	1 299,0

att behandla dessa investeringar som trafikoberoende, *fasta utgifter*.

Resultaten av ovanstående bedömningar avseende utgiftsfördelningen har sammanställts i tabell 29 här ovan.

5.3.2 Beräkningen av kostnadsstrukturen

Såsom framgår av diskussionen i avsnitt 4 kan man se investeringarna inte så mycket som en följd av vägnätets nedslitning utan mera som en konsekvens av att efterfrågan på vägtjänster ständigt växer och att därmed kraven på vägarna med hänsyn till kapacitet och standard ökar. Med denna utgångspunkt är *samtliga investeringskostnader*, i den mån de inte anses som fasta, att betrakta som beroende av trafikökningar. Sambanden är uppenbarligen dock inte så enkla att varje fordonskilometer skall tilläggas samma vikt. De rörliga investeringskostnaderna är alltså inte endast körlängdsberoende. Man kan för en trafikström, som är sammansatt av olika fordonsslag, genom ekvivalenstal ange de olika fordonsslagens relativa inverkan med hänsyn till kapaciteten. Lämpligast sker detta genom omräkning till en och samma enhet, den s.k. personbilsenheten, som i rörelse tar i anspråk lika stor andel av en vägs eller en gatas kapacitet som en genomsnittlig personbil. Det antal personbilsenheter, som ett visst fordon motsvarar, är fordonets ekvivalenstal. Dessa ekvivalenstal skulle egentligen variera med beläggning, filbredd, lutning, hastighet, trafikmängd, trafiksammansättning och väderlek. De är vidare olika på väg- och gatusträckor mellan korsningar, i korsningar, i svängande trafik och i trafik som går rakt fram. Professor S. Nordquist[4] rekommenderar för svenska kapacitetsberäkningar följande genomsnittliga ekvivalenstal för tvåfilig väg:

lastbil med totalvikt ≤ 3 ton	1,0
lastbil med totalvikt > 3 ton	2,5
lastbil med släp	3,5
buss	2,5

Dessa ekvivalenstal är som synes mycket schablonmässiga. Personbilstrafiken är emellertid den dominerande och blir så i allt större utsträckning, varför felaktigheter i ekvivalensvärdena vanligen ger små utslag vid kapacitetsberäkningen. De syften för vilka dessa ekvivalenstal bestämts torde också ha medverkat till att en högre grad av noggrannhet beträffande de större fordonen inte ansetts nödvändig. För bilskatteutredningens behov är dock en längre gående differentiering erforderlig. Utredningen har därför i kalkylerna använt de i bil. 7, tabell 30, angivna ekvivalenstalen. Dessa tal har

[4] Stig Nordquist: Gators och vägars kapacitet, 1958.

satts relativt låga med hänsyn till att fordonen ofta används, där trängsel inte föreligger och där de inte heller på annat sätt stör trafikflödet. Med användning av de angivna ekvivalenstalen har trafikarbetet på bilskattevägnätet omräknats till ekvivalenta personbilskilometer, vilket redovisas i tabell 30 i bil. 7.

Genom att på detta sätt väga olika fordonsslags körsträckor har man i fråga om *kapacitetsinvesteringarna* fått ett acceptabelt samband mellan kostnader och trafik. Om de mot kostnaderna för kapacitetsinvesteringarna svarande utgifterna slås ut på samtliga ekvivalenta personbilskilometer får man fram vRt per fordonskilometer med ekvivalenstalet 1,0, vilket blir 1,76. En multiplikation med ekvivalenstalet för resp. totalviktklass ger vRt per fordonskilometer inom varje klass. De vRt per tonkilometer för olika fordonsslag redovisas i bil. 7, tabell 31.

De i det föregående angivna ekvivalenstalen är inte tillräckliga för att beskriva sambanden mellan trafik och kostnad såvitt gäller *bärighetsinvesteringarna,* dvs. investeringar i överbyggnad och beläggning. Kostnaderna för denna del är nämligen beroende också av de bärighetskrav olika fordon ställer, dvs. i första hand fordonens axeltryck.

Vid behandlingen av bärighetsdelen av investeringarna från kostnadssynpunkt är det vanligt att man tillämpar någon s.k. kostnadsökningsteori. Detta innebär att man först fastställer de bärighetsbetingade investeringskostnaderna för det fall att vägnätet dimensioneras för ett tons axeltryck. Denna kostnad fördelas lika per fordonskilometer på alla fordon. Därefter undersöker man den kostnadsökning som uppkommer om vägnätet dimensioneras för två tons axeltryck, vilken kostnadsökning fördelas lika per fordonskilometer på alla fordon med högre axeltryck än ett ton. Nästa steg blir att fastställa kostnadsökningen vid dimensionering för tre tons i stället för två tons axeltryck, vilken ökning på samma sätt fördelas lika på alla fordon med högre axeltryck än två ton. Denna metod används genom hela skalan upp till och med det högsta tillåtna axeltrycket.

Bilskatteutredningen har funnit att en sådan metod inte är acceptabel. Vad man söker vid bestämningen av kostnadsstrukturen är samband mellan å ena sidan vissa egenskaper hos trafiken och å andra sidan vissa kostnader. Det skall alltså vara så att bortfallet eller tillkomsten av trafik av visst slag skall ge upphov till en minskning resp. ökning av vissa kostnader. Om man betraktar sambandet mellan bärighetsinvesteringar och axeltryck med denna utgångspunkt, kan man tänka sig tre olika fordonskategorier a, b och c med i samma ordning stigande högsta axeltryck. Utredningen bortser nu till en början från den betydelse för dimensioneringen av överbyggnaden som trafikvolymen för respektive kategori har. Man kan då bestämma särkostnaden för c, som utnyttjar det högsta axeltrycket, eftersom vägnätet, om fordonskategorin c inte finns, i princip skall dimensioneras för b:s axeltryck. På samma sätt kan man bestämma en särkostnad för b + c. Däremot är det från strängt logisk synpunkt meningslöst att tala om en särkostnad för a eller b eller a + b. Dessa fordonskategorier orsakar inte några kostnader för bärighetsinvesteringar, eftersom vägnätet med den angivna förenklingen av utgångspunkten för resonemanget skall dimensioneras efter det högsta axeltrycket.

Denna argumentering ger vid handen att man vid kostnadsstrukturbedömningen i vad avser bärighetsfaktorn skulle kunna tänka sig endast en tudelning. Som torde ha framgått av redovisningen under 5.3.1 är sambanden emellertid inte så enkla. Den gängse terminologin är att en väg dimensioneras för ett visst axeltryck. Uttrycket är egentligen inte helt adekvat, eftersom den översta gränsen för axeltryck inte därmed är absolut given. I stället innebär detta ytterst ett val av överbyggnadstjocklek och beläggning med hänsyn till en rad olika faktorer, bland dem den framtida trafikens intensitet och sammansättning. Från principiell synpunkt måste man därvid ta hänsyn till att en kraftigare dimensionering, som ökar investe-

ringskostnaderna, ger mindre absoluta slitageeffekter med lägre underhållskostnader och omvänt. En mycket stor trafik med låga axeltryck kan alltså i och för sig motivera en kraftigare dimensionering. Likaså skulle man kunna välja en svag överbyggnad även när det förekommer höga axeltryck, om dessa är sällsynta. Det växelspel som här föreligger är synnerligen komplicerat och svårt att utreda. I verkligheten ställs problemet inte heller på sin spets, eftersom trafiken normalt är sammansatt av olika axeltryck i proportioner som varierar inom relativt snäva gränser.

Med hänsyn till de angivna svårigheterna har utredningen till en början gjort endast en tudelning av fordonsparken. Tanken att vid behandlingen av bärighetsinvesteringarna skilja endast mellan lätta och tunga fordon tas upp också i det norska bilskattebetänkandet (bil. 6), där man för fram en dimensionering efter fyra tons axeltryck som lämplig gräns. Även i den av utredningen refererade engelska rapporten (bil. 4) kan man skönja ett sådant synsätt. Man diskuterar nämligen bortfallskostnaderna i det fall att en väg byggs för enbart lätta fordon, dvs. fordon med totalvikter om högst tre ton.

Var man bör lägga snittet vid tudelningen är givetvis tveksamt. Faktorer som inverkar är bl.a. trafikintensiteten och risken för tjälskador. Utredningen har ovan nämnt vissa alternativ som diskuterats i Norge och England. Även i den svenska debatten har frågan om sambandet mellan axeltryck och överbyggnadens dimensionering behandlats. Det har därvid framförts bl.a. den åsikten att vägnätet, även om endast personbilstrafik fanns, skulle dimensioneras för så höga axeltryck som 8—10 ton. I och för sig synes en distinktion mellan lätt och tung trafik, vilken som nyss nämnts också gjorts i den engelska rapporten, kunna vara en lämplig utgångspunkt. Utredningen har funnit att en dimensionering för lägre axeltryck än fyra till fem ton inte skulle vara realistisk för de vägar som bär huvudparten av trafiken. Den övre gränsen i sin tur torde ligga vid sju till åtta ton. Det kan nu vara lämpligt att ställa frågan vilken betydelse för kostnadsstrukturen som valet av dimensioneringsgräns har. De kalkyler utredningen gjort visar att de tyngre fordonens kostnadsandel ökar allt eftersom tudelningsgränsen förskjuts uppåt. Med hänsyn tagen också till den under 5.1 redovisade hjälpregeln har utredningen därför valt att lägga snittet vid en dimensionering för fem tons axeltryck.

Enligt jämförande beräkningar mellan AASHO-försöken och ett av väginstitutet utarbetat dimensioneringsdiagram[5] föreligger ett samband mellan överbyggnadstjocklek och axeltryck vid lika antal axelöverfarter av $\frac{T_1}{T_2} = \left(\frac{A_1}{A_2}\right)^{\alpha}$

där T är erforderlig bärighet uttryckt i tjockleksindex, A är axeltryck och α antar ett värde mellan 1/2 och 2/3. Tjockleksindex är en fiktiv storhet, som kan användas som mått på överbryggnadstjockleken och med vars hjälp överbyggnaden kan dimensioneras enligt formeln

$$T = 0{,}44t_1 + 0{,}14t_2 + 0{,}11t_3$$

där t_1 = tjocklek i tum av beläggning, t_2 = tjocklek i tum av makadambärlager och t_3 = tjocklek i tum av förstärkningslager av grus.

Utredningen anser sig kunna förutsätta att överbyggnadstjockleken är proportionell mot tjockleksindex. I kalkylen antages vidare att $\alpha = 0{,}6$. Enligt en inom vägverket utförd utredning betr. vägbyggnadskostnaderna för olika typsektioner, baserad på en genomgång av 118 olika vägbyggnadsföretag, har man funnit en genomsnittlig överbyggnadstjocklek av 65 cm. Överbyggnadstjockleken för en femtonsväg skulle därigenom bli

$$65\left(\frac{5}{10}\right)^{0{,}6} = 41{,}5 \text{ cm}$$

Om dessa överbyggnadstal ligger till grund för beräkningen av de mot särkostnaderna för axeltryck större än fem ton svarande ut-

[5] C. E. Brinck: Optimalt axeltryck, 1966.

gifterna och hänsyn dessutom tas till sänt-lutning, blir den ifrågavarande utgiften 192,0 milj. kr. Av de totala utgifterna om 480,0 milj. kr för bärighetsinvesteringar är det alltså 288,0 milj. kr som motsvarar kostnaderna för dimensionering till miniminivå.

En strikt tillämpning av det ovan förda särkostnadsresonemanget, som inte tar hänsyn till betydelsen av trafikvolymen för olika axeltryck, skulle innebära att kostnaden för dimensionering till miniminivån slås ut med lika belopp på varje fordonskilometer och att kostnaden för dimensionering däröver delas lika mellan alla fordonskilometer med axeltryck, som är lika med eller högre än fem ton. För att i viss mån ta hänsyn till volymfaktorn gör utredningen emellertid i stället så att grundkostnaden fördelas med samma belopp på alla axelkilometer och återstående kostnader lika mellan alla axelkilometer med axeltryck om fem ton och däröver. Att man därigenom inte fullt ut beaktar volymfaktorn torde framgå klart. Uppenbarligen borde relativtalen för varje axelkilometer stiga i stort sett kontinuerligt från det lägsta till det högsta. Detta betyder, jämfört med de relativtal utredningen tillämpat, en sänkning för de lägsta axeltrycken, en höjning för axeltrycken närmast under tudelningsgränsen, en sänkning för axeltrycken närmast över denna gräns och en höjning för de högsta axeltrycken. Den diskontinuitet som blir följden av utredningens beräkningsmetod utjämnas vid ritningen av de totala kostnadsstrukturkurvorna, vilket egentligen betyder en utjämning just omkring tudelningsgränsen. Det förda resonemanget visar, att utredningens beräkningsmetod jämfört med den korrekta ger i huvudsak endast de felen i den grafiska framställningen att kurvan ligger något för högt beträffande de lättaste fordonen och något för lågt beträffande de tyngsta fordonen.

Med användning av redovisningen i tabellerna 22 och 23 i bil. 7 beträffande axelkilometertalen för olika axeltryck kan man på det sätt utredningen just beskrivit bestämma bärighetsbetingade vRt, nedan betecknade (vRt), per axelkilometer. Dessa blir för axeltryck under fem ton 0,47 och för axeltryck om fem ton och däröver $(0{,}47 + 8{,}08) = 8{,}55$. Motsvarande (vRt) per fordonskilometer för olika totalviktsklasser räknas fram med ledning av bil. 7, tabellerna 7—14. Resultaten redovisas i bil. 7, tabell 32.

Genom att på detta sätt föra in volymfaktorn i bilden har utredningen tagit viss hänsyn till den betydelse som trafikens omfattning med avseende på utnyttjade axeltryck har för investeringskostnaderna. Som framhållits inledningsvis under 5.3.2 har fordonens egenskaper i fråga om utrymme, hastighet m.m. betydelse för investeringsbehovet och detta gäller även med avseende på överbyggnad och beläggning. För att detta förhållande skall komma till uttryck också ifråga om bärighetsinvesteringarna har utredningen beträffande dessa använt de i bil. 7, tabell 30, redovisade kapacitetsekvivalenstalen. De fullständiga vRt per fordonskilometer för bärighetsinvesteringarna kan då erhållas ur följande formel: $vRt = (vRt) \cdot a \cdot \alpha$, där a är det för fordonsslaget enligt bil. 7, tabell 30, gällande ekvivalenstalet. Värdet på α kan bestämmas på följande sätt. För varje totalviktsklass multipliceras uttrycket $(vRt) \cdot a$ med antalet fordonskilometer för klassen. De sålunda erhållna produkterna adderas, varvid summan blir 823,35 milj. Härefter erhålls α ur följande ekvation: $823{,}35 \cdot \alpha = 480{,}0$, där sistnämnda tal är utgifterna för bärighetsinvesteringar. Värdet på α blir 0,58, vilket kan sättas in i ovannämnda formel. De på detta sätt bestämda vRt per fordonskilometer redovisas i bil. 7, tabell 32. I samma tabell anges också vRt per tonkilometer.

Som framgår av det föregående har utredningen funnit att övervägande skäl talar för att i fråga om bärighetsinvesteringarna tillämpa även kapacitetsekvivalenstal. Skulle eventuellt den invändningen göras att en sådan metod inte är tillräckligt motiverad, vill utredningen påpeka att det saknar betydelse för utredningens slutsatser, om man bestämmer kostnadsstrukturen för bärighetsinvesteringarna med eller utan tillämpning av kapacitetsekvivalenstal. För att visa detta redovisar utredningen därför båda

värdena i tabell 32 i bil. 7 och i de tabeller som bygger på denna.

Den totala *kostnadsstrukturen för investeringskostnaderna* redovisas i tabell 33 på s. 64, 65 och i diagram 3—7 på s. 72—76. I tabellen anges också vilken betydelse för investeringskostnadsstrukturen som en per capitafördelning av de fasta kostnaderna har.

5.4 *Kostnadsstrukturen för övriga kostnader*

Under denna rubrik sammanför utredningen de utgifter som avräknas mot automobilskattemedel men som inte behandlats som drifts- eller investeringsutgifter under 5.2 och 5.3. I bil. 7, tabell 34, finns en samman-

Tabell 33 A. Kostnadsstrukturen för investeringskostnaderna, bussar och lastbilar.

vRt per tonkm a: utan tillägg för fasta kostnader b: med tillägg för fasta kostnader. Inom parentes angivna värden visar kostnadsstruktur utan tillämpning av kapacitetsekvivalenstal på bärighetsinvesteringarna

Totalviktsklass kg	Bussar				Lastbilar							
					2-axl.				3-axl.			
	a		b		a		b		a		b	
— 2 999	1,05	(1,23)	1,15	(1,33)	1,05	(1,23)	1,27	(1,45)				
3 000— 5 999	1,02	(0,99)	1,07	(1,04)	0,92	(0,99)	1,02	(1,09)				
6 000— 8 999	0,80	(0,76)	0,83	(0,79)	0,69	(0,66)	0,74	(0,71)				
9 000—11 999	0,70	(0,65)	0,72	(0,67)	0,75	(0,69)	0,78	(0,72)				
12 000—14 999	1,35	(0,94)	1,36	(0,95)	1,07	(0,78)	1,09	(0,80)	1,00	(0,74)	1,02	(0,76)
15 000—17 999	1,75	(1,15)	1,76	(1,16)	1,31	(0,89)	1,32	(0,90)	0,97	(0,70)	0,98	(0,71)
18 000—20 999									0,92	(0,64)	0,93	(0,65)
21 000—23 999									1,05	(0,71)	1,06	(0,72)
24 000—26 999												
27 000—29 999												
30 000—32 999												

Tabell 33 B. Kostnadsstruktur för investeringskostnaderna, påhängsvagnar.

vRt per tonkm a: utan tillägg för fasta kostnader b: med tillägg för fasta kostnader. Inom parentes angivna värden visar kostnadsstruktur utan tillämpning av kapacitetsekvivalenstal på bärighetsinvesteringarna

Totalviktsklass kg	Påhängsvagnar							
	1-axl.				2-axl.			
	a		b		a		b	
— 2 999								
3 000— 5 999								
6 000— 8 999								
9 000—11 999	0,76	(1,03)	0,84	(1,11)				
12 000—14 999	0,61	(0,86)	0,65	(0,90)				
15 000—17 999	0,51	(0,72)	0,53	(0,74)				
18 000—20 999	0,45	(0,63)	0,47	(0,65)				
21 000—23 999					0,77	(0,71)	0,78	(0,72)
24 000—26 999					0,73	(0,66)	0,74	(0,67)
27 000—29 999					0,67	(0,61)	0,68	(0,62)
30 000—32 999					0,65	(0,59)	0,66	(0,60)

Tabell 33 C. Kostnadsstrukturen för investeringskostnaderna, övriga släpvagnar.

vRt per tonkm a: utan tillägg för fasta kostnader b: med tillägg för fasta kostnader. Inom parentes angivna värden visar kostnadsstruktur utan tillämpning av kapacitetsekvivalenstal på bärighetsinvesteringarna

Totalviktsklass kg	Övriga släpvagnar											
	1-axl.				2-axl.				3-axl.			
	a		b		a		b		a		b	
— 2 999	0,72	(1,05)	3,60	(3,93)	0,58	(0,91)	1,45	(1,78)				
3 000— 5 999	0,70	(0,93)	0,86	(1,09)	0,51	(0,60)	0,67	(0,76)				
6 000— 8 999	0,59	(0,85)	0,65	(0,91)	0,30	(0,36)	0,36	(0,42)				
9 000—11 999	0,41	(0,57)	0,44	(0,60)	0,54	(0,80)	0,57	(0,83)				
12 000—14 999					0,86	(0,77)	0,88	(0,79)				
15 000—17 999					0,99	(0,89)	1,00	(0,90)				
18 000—20 999					0,91	(0,81)	0,92	(0,82)				
21 000—23 999												
24 000—26 999									0,62	(0,56)	0,62	(0,56)
27 000—29 999												
30 000—32 999												

ställning av ifrågavarande utgifter. Bland dessa, totalt 259,5 milj. kr, tas givetvis inte med utgifter för restituerad bensinskatt. Utredningen har funnit att endast utgifterna för polisväsendet, dvs. 129,7 milj. kr, bör anses vara direkt trafikberoende, medan återstoden, 129,8 milj. kr, i första hand behandlas som fasta. Detta är närmast en tillämpning av den inledningsvis omnämnda hjälpregeln, eftersom även andra poster än de som avser polisväsendet från vissa synpunkter kan anses vara i olika grad beroende av trafikarbetet.

På samma grunder som redovisats under 5.2.2 hänför utredningen de trafikberoende kostnaderna enbart till motorfordon och bestämmer relativtalen för olika totalviktsklasser med hänsyn till den årliga körsträckan för respektive klass. Av redovisningen under 5.2.1 framgår att antalet bilkilometer på bilskattevägnätet var 29 700 milj. under kalkylåret. De mot de körlängdsberoende kostnaderna svarande utgifterna var som nyss nämnts 129,7 milj. kr och det vRt per bilkilometer blir därmed 0,44. I tabell 35 på s. 66 redovisas vRt per tonkilometer för trafikberoende »övriga kostnader» och effekten av en per capitafördelning av de fasta kostnaderna. Kostnadsstrukturen för »övriga kostnader» anges grafiskt i diagram 3—7 på s. 72—76.

5.5 *Utredningens slutsatser*

Under 5.2—5.4 har utredningen beräknat kostnadsstrukturen beträffande de tre huvudgrupperna av kostnader. En addering av de vRt per tonkilometer för varje fordonskategori och totalviktsklass ger den totala kostnadsstrukturen, relaterad till totalvikter och tonkilometer, för respektive fordonskategori. Resultaten redovisas i diagram 3—7 på s. 72—76 och i tabell 36 i bil. 7. Vad gäller diagrammen skall det framhållas att mindre diskontinuiteter i kostnadsstrukturerna utjämnats vid kurvdragningen, varför kurvorna inte i varje detalj motsvarar de kostnadsstrukturer som de vRt anger. För det fortsatta resonemanget är det dock mest åskådligt att utgå från de grafiskt återgivna kostnadsstrukturerna, eftersom de små avvikelserna saknar betydelse i förevarande sammanhang.

Avsnitt 4 visar klart, att en anpassning av prisstrukturen till den kostnadsstruktur som utredningen beräknat i princip är ett steg i rätt riktning med hänsyn till 1963 års trafikpolitiska beslut. Vad som här skall göras är alltså en jämförelse mellan den nuvarande prisstrukturen och den av utredningen beräknade kostnadsstrukturen, dels mellan olika totalviktsklasser inom varje fordonskategori, dels mellan olika fordonskatego-

Tabell 35. Kostnadsstrukturen för övriga kostnader, dvs. andra mot automobilskattemedel avräknade kostnader än drifts- och investeringskostnader.

Totalviktsklass kg	vRt per tonkm a: utan tillägg för fasta kostnader b: med tillägg för fasta kostnader															
	Bussar		Lastbilar				Påhängsvagnar				Övriga släpvagnar					
			2-axl.		3-axl.		1-axl.		2-axl.		1-axl.		2-axl.		3-axl.	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
— 2 999	0,20	0,27	0,20	0,35							0,00	1,97	0,00	0,59		
3 000— 5 999	0,10	0,13	0,10	0,17							0,00	0,11	0,00	0,11		
6 000— 8 999	0,06	0,08	0,06	0,10							0,00	0,04	0,00	0,04		
9 000—11 999	0,04	0,05	0,04	0,06			0,00	0,05			0,00	0,02	0,00	0,02		
12 000—14 999	0,03	0,04	0,03	0,04	0,03	0,04	0,00	0,03					0,00	0,01		
15 000—17 999	0,03	0,04	0,03	0,04	0,03	0,04	0,00	0,02					0,00	0,01		
18 000—20 999					0,02	0,03	0,00	0,01					0,00	0,01		
21 000—23 999					0,02	0,02			0,00	0,01						
24 000—26 999									0,00	0,01					0,00	0,00
27 000—29 999									0,00	0,00						
30 000—32 999									0,00	0,00						

rier. I diagram 8—12 på s. 77—81 redovisar utredningen grafiskt den nuvarande prisstrukturen, relaterad till totalvikter och tonkilometer, för varje fordonskategori.

Syftet med utredningens förslag är, som tidigare påpekats i flera sammanhang, att man inom ramen för ett oförändrat totaluttag skall få sådana justeringar av vägtrafikbeskattningen, att skatterna för olika kategorier av fordon kommer att bättre överensstämma med de resultat en i alla avseenden fullständig prissättningsteori ger. I och för sig synes kalkylerna ge vid handen att en sänkning för de lättaste fordonen är befogad. Eftersom det totala skatteuttaget skall vara oförändrat måste en sådan sänkning kompenseras genom att skattenivån för övriga kategorier i motsvarande grad justeras uppåt. Man måste emellertid uppmärksamma att förhållandena är speciella beträffande dessa lätta fordon, dvs. personbilar och med dem från nu aktuella synpunkter jämställda lastbilar och bussar, vilka sammanfattningsvis torde kunna beskrivas som fordon med totalvikt under tre ton. Det kan med stor sannolikhet antagas att en fullständig, mera inträngande och förfinad ekonomisk teori för prissättningen än den bilskatteutredningen kunnat tillämpa måste inbegripa sådana från samhällsekonomisk synpunkt negativa effekter som trängsel, miljöförstöring och trafikolyckor. De nu aktuella fordonen används i mycket stor omfattning i tätorter och andra miljöer, där just dessa effekter har en särskild betydelse. Vidare är det möjligt att lösningen av de problem som är förenade med uttaget av eventuella fasta kostnader eller residualkostnader kommer att betyda avsevärt mera för beskattningen av dessa lätta fordon än när det gäller övriga kategorier. Ett hänsynstagande till nu angivna omständigheter kommer sannolikt att visa att ytterligare kostnadsposter bör hänföras till dessa lätta fordon. Under sådana förhållanden kan en jämförelse mellan den av utredningen beräknade kostnadsstrukturen och den nuvarande prisstrukturen inte anses motivera en sänkning av skatten för ifrågavarande kategori med därav följande relativa skattehöjningar för andra fordon. Att utreda den antydda problematiken får istället vara en uppgift för vägkostnadsutredningen. Förutsättningen för bilskatteutredningens jämförelser i det följande är alltså att fordon med lägre totalvikt än tre ton inte behandlas, utan att skattesatserna för dessa skall vara oförändrade.

Utredningen behandlar i det följande först jämförelsen mellan kostnadsstrukturkurvan (k-kurvan) och de gällande prisstrukturkurvorna (p-kurvorna) för tvåaxliga lastbilar (se diagram 4, 9, 10 på s. 73, 78, 79). Den mest iögonenfallande skillnaden mellan k-kurvan och p-kurvorna torde vara att de senare hela tiden sjunker med stigande totalvikt medan k-kurvan från ett visst minimiläge visar en klar stegring. Man bör med hänsyn härtill vara berättigad till den försiktiga slutsatsen att en riktig p-kurva åtminstone inte bör vara sjunkande efter minimipunkten för k-kurvan. En sådan slutsats får ytterligare stöd av det faktum att de p-kurvor som beräknats enligt de norska, franska och engelska metoderna och alltså enligt i många avseenden helt andra antaganden också stiger från ett visst minimiläge. Riktpunkten för beskattningen av tvåaxliga lastbilar blir alltså att skatten per tonkilometer skall vara konstant från en viss totalvikt räknat. Den svenska kalkylen tyder på att denna totalvikt är 7 à 8 ton. Den norska beräkningsmetoden ger ett något högre värde medan den engelska placerar minimipunkten vid 11 à 12 ton. Eftersom den franska metoden inte kunnat tillämpas på ett svenskt siffermaterial, torde den inte kunna tjäna som vägledning i förevarande avseende. Enligt bilskatteutredningens uppfattning är den av utredningen beräknade k-kurvan utan tvivel mest rättvisande. För att dock ta hänsyn till det utländska materialet har utredningen som utgångspunkt valt en p-kurva för tvåaxliga lastbilar, som är horisontell från elva tons totalvikt. Ett sådant val ligger helt i linje med utredningens under 5.1 deklarerade grundsyn. Ju högre totalviktsmässigt sett utgångspunkten för horisontalläget placeras, desto mindre blir omfördelningen mellan lätta och tunga tvåaxliga lastbilar jämfört med dagens läge.

Frågan blir då hur den nya p-kurvan för tvåaxliga lastbilar skall konstrueras. I det nu följande principiella resonemanget bortser utredningen från den betydelse för skatten i absoluta tal som justeringar i skattesatserna för andra fordonskategorier kan få. Utgångspunkterna blir att skatten per tonkilometer skall vara oförändrad upp till tre tons totalvikt, att skatten per tonkilometer skall vara konstant från elva tons totalvikt och att totaluttaget skall vara oförändrat. Den nya p-kurvan kommer då att sammanfalla med den nuvarande p-kurvan upp till tre tons totalvikt, att därefter sjunka snabbare än den nuvarande, att från elva tons totalvikt vara horisontell och att därefter vid en ännu högre totalvikt skära den nuvarande, hela tiden sjunkande p-kurvan. En sådan lösning leder alltså till en sänkning av skatten per tonkiometer för samtliga tvåaxliga lastbilar, som har en totalvikt om tre ton och däröver, utom för de tyngsta, som relativt sett får en höjning.

Man kan härefter gå över till att jämföra den nuvarande p-kurvan och den kalkylerade k-kurvan för treaxliga lastbilar. Vad som sagts ovan om jämförelsen för tvåaxliga lastbilar gäller i princip även här. Den rimliga slutsatsen blir alltså att skatten per tonkilometer från en viss totalvikt bör vara konstant även för treaxliga lastbilar. I detta skede måste emellertid ett nytt moment föras in i bilden, eftersom det nu finns två olika fordonskategorier. Man skall alltså skattemässigt placera de treaxliga fordonen i förhållande till de tvåaxliga. För att åskådliggöra resonemanget kan läget för den horisontella delen av den nya p-kurvan för tvåaxliga lastbilar betecknas med 1,0. En jämförelse mellan de vRt för respektive fordonskategori i minimipunkterna ger vid handen att motsvarande värde för treaxliga lastbilar bör ligga över 1,0. Som framgår av diagram 4 finns det emellertid ett totalviktsområde, där båda fordonskategorierna förekommer och där k-kurvan ligger avsevärt lägre för treaxliga än för tvåaxliga lastbilar. Vad som här kommer fram är den stora betydelse som axeltrycken och därmed antalet axlar på ett fordon har för kostnadsläget. Det genomsnittliga förhållandet mellan k-kurvorna för tvåaxliga resp. treaxliga lastbilar är i detta område 1/0,8. Om man väljer detta förhållande som utgångspunkt för bestämning av p-kurvan för treaxliga lastbilar, får man en med hänsyn till antalet axlar riktig skatterelation mellan de båda fordonskategorierna. Eftersom utredningen inte anser sig ha tillräcklig grund för ett förslag till stigande skatt per tonkilometer med ökande totalvikt leder emellertid denna lösning till ett mindre tillfredsställande förhållande mellan skatten för lätta fordon och skatten för tunga fordon. Det är här fråga om två olika mål, nämligen (1) rätt skatterelation mellan lätta och tunga fordon och (2) rätt skatterelation mellan tvåaxliga resp. treaxliga fordon. Dessa båda mål kan inte tillgodoses fullt ut samtidigt. Om man för uppfylla mål (2) låter förhållandet 1/0,8 bestämma skatterelationerna för de båda kategorierna tvåaxliga resp. treaxliga lastbilar, når man emellertid delvis också mål (1). Förhållandet mellan skatten per tonkilometer för en lastbil med elva tons totalvikt, vilken har två axlar, och för en lastbil med t.ex. tjugu tons totalvikt, vilken har tre axlar, är nämligen med den gällande beskattningen ungefär 1/0,7. Med hänsyn härtill och till vikten av att axeltrycksfaktorn får slå igenom, när det gäller beskattningen, har utredningen valt relationen 1/0,8. Utredningen har då också funnit det riktigast att lägga den punkt, varifrån skatten per tonkilometer skall vara konstant för treaxliga lastbilar, vid den totalviktsklass där förhållandet 1/0,8 gäller, nämligen vid 15 ton. Den nya p-kurvan för treaxliga lastbilar konstrueras därefter på i princip samma sätt som för tvåaxliga lastbilar.

Beträffande den nu valda lösningen vill utredningen ytterligare påpeka att den medför mindre omfördelningar av skattebördan mellan medeltunga och tunga lastbilar jämfört med nuläget än det andra alternativet. Valet stämmer alltså med den under 5.1 framförda ståndpunkten, att man i fall av tveksamhet bör stanna för det alternativ som leder till de minsta avvikelserna från nuläget.

Det här ovan redovisade sättet att resonera har utredningen därefter utfört beträffande andra fordonskategorier, nämligen bussar, påhängsvagnar och övriga släpvagnar. Därvid måste man beträffande påhängsvagnarna använda begreppet beräkningsmässig totalvikt. Utredningen har inte funnit anledning att välja någon annan utgångspunkt för den horisontella delen av resp. p-kurva än elva ton. Det skall påpekas att resonemanget om konstant skatt per tonkilometer från elva tons totalvikt i praktiken egentligen saknar aktualitet beträffande enaxliga påhängsvagnar och enaxliga övriga släpvagnar. Med hänsyn till gällande axeltrycksbestämmelser kan dessa fordon nämligen inte utan dispens framföras med högre beräkningsmässig resp. författningsmässig totalvikt än tio ton. K-kurvorna och p-kurvorna för ifrågavarande släpvagnar slutar före eller vid den aktuella gränsen elva ton och den omständigheten att k-kurvorna inte viker av uppåt saknar därför betydelse. Vad gäller treaxliga övriga släpvagnar kan man konstatera att k-kurvan är stigande, vilket är tillräckligt för att motivera en konstant tonkilometerskatt. Visserligen finns endast ett vRt angivet, men utredningen har genom kontrollräkningar inom ifrågavarande totalviktsklass (24—27 ton) kunnat fastställa att k-kurvan stiger.

Valet av relationstal i förhållande till skatten för tvåaxliga lastbilar är i flera fall svårt, eftersom olika kategorier ofta inte återfinns inom samma totalviktsklasser. Till ledning vid bedömningen har utredningen i diagrammen med k-kurvor för bussar, påhängsvagnar och övriga släpvagnar lagt in k-kurvan för tvåaxliga lastbilar. I sina avgöranden har utredningen tagit hänsyn också till att man inte bör komma fram till större avvikelser från den nuvarande beskattningen än som kan anses med säkerhet motiverade. De relationstal utredningen stannat för är sammanfattningsvis följande:

tvåaxliga lastbilar	1,0
treaxliga lastbilar	0,8
bussar	1,0
enaxliga påhängsvagnar	0,8
tvåaxliga påhängsvagnar	0,6
enaxliga övriga släpvagnar	0,8
tvåaxliga övriga släpvagnar	0,6
treaxliga övriga släpvagnar	0,4

Utredningen vill härefter beröra vissa ofullständigheter i kalkylerna. Vid beräkningarna har utredningen inte tagit med det trafikarbete som utförs av t.ex. mopeder och motorcyklar. Effekten härav på k-kurvorna torde emellertid vara helt oväsentlig. Någon betydelse för de härovan redovisade slutsatserna har ofullständigheten inte. Det finns emellertid därutöver vissa andra fordonskategorier, för vilka utredningen inte bestämt vRt, nämligen treaxliga bussar, lastbilar med fler än tre axlar, påhängsvagnar med fler än två axlar och övriga släpvagnar med fler än tre axlar. Dessa fordon är dock mycket fåtaliga. Man torde utan att riskera någon snedvridning av fordonsparkens utveckling kunna sammanföra alla bussar i en grupp och de övriga nu aktuella fordonen under begreppen tre- och fleraxliga lastbilar, två- och fleraxliga påhängsvagnar resp. tre- och fleraxliga övriga släpvagnar. Frågan om behandlingen av traktorerna berörs under 5.6.

Vidare vill utredningen något gå in på betydelsen för utredningens slutsatser av vissa antaganden och beräkningsmetoder, som använts under 5.2—5.4.

Effekten av att en viss utgift hänförs till ett kostnadsslag i stället för ett annat torde ha framgått av kalkylerna under 5.2—5.4. Utredningen har — som påpekats redan tidigare — i fall av tveksamhet valt det alternativ som minst accentuerar den stigande tendensen i k-kurvorna eller som skjuter minimipunkterna mot högre totalvikter.

Utredningen har vid behandlingen härovan av kostnadsstrukturerna bortsett från de fasta kostnaderna. De förändringar av strukturerna som en per capitafördelning av dessa medför finns emellertid redovisade i diagram 3—7 på s. 72—76 och i tabell 36 i bil. 7. En jämförelse visar att ett sådant tillägg saknar betydelse för de slutsatser utredningen dragit i det föregående. Inte heller någon annan rimlig fördelning av de fasta

kostnaderna, t.ex. efter körsträckor eller med hänsyn till priskänslighet, får någon effekt.

Den under 5.3.2 påpekade bristen, som tvingat utredningen att i fråga om bärighetskomponenten göra endast en tudelning, har — som torde framgå av det där förda resonemanget — allmänt som effekt att den från minimipunkten stigande tendensen hos k-kurvan blir mindre markerad. En flyttning av tudelningsgränsen kan rimligen ske endast mot en något kraftigare dimensionering och detta skulle i sin tur främst betyda endast att uppåtsvängningen av k-kurvorna med stigande totalvikt blev ännu tydligare. Förskjutningen av minimipunkterna mot högre totalvikt skulle däremot knappast bli märkbar. Andra möjliga lösningar än utredningen utgått från vid sina beräkningar skulle alltså inte leda till andra slutsatser än utredningen dragit.

Vad slutligen gäller den omständigheten att utredningen tillämpat även kapacitetsekvivalenstal på bärighetsinvesteringarna hänvisas till tabell 36 i bil. 7, där kostnadsstrukturer utan en sådan tillämpning finns redovisade. Det framgår därav att utredningens slutsatser är befogade även om man utgår från den senare beräkningsmetoden.

Den omfördelning av vägtrafikbeskattningen som utredningen skisserat ovan kan sägas utgöra slutmålet i utredningens förslag. Detta slutmål innebär sammanfattningsvis följande:

1) Skatterna för motorcyklar och personbilar samt för andra fordon med lägre totalvikt (beträffande påhängsvagnar beräkningsmässig totalvikt) än tre ton skall inte ändras.
2) Från en viss miniminivå skall skatten per tonkilometer med stigande totalvikt vara konstant för resp. fordonskategori.
3) Denna konstanta tonkilometerskatt börjar för treaxliga lastbilar vid 15 tons totalvikt och för övriga fordonskategorier vid 11 tons totalvikt (beträffande påhängsvagnar beräkningsmässig totalvikt).
4) Förhållandet mellan skatt per tonkilometer för de olika fordonskategorierna, när det gäller de horisontella delarna av p-kurvorna, bestäms enligt de relationstal som angivits ovan.
5) Det totala skatteuttaget skall vara oförändrat.

Skatt per tonkilometer för de olika fordonskategorierna och totalviktsklasserna får sedan bestämmas genom omfattande passningsräkningar. Resultaten av dessa beräkningar redovisas i diagram 8—12 på s. 77—81, där de nya skatterna per tonkilometer finns inlagda. Därav framgår — i stora drag angivet — att de tyngsta lastbilarna liksom släpvagnarna får skattehöjningar medan skatten sänks för lastbilarna i mellanskiktet.

Frågan blir då hur dessa omfördelningar av beskattningen skall genomföras rent tekniskt. Den i avsnitt 2 nämnda principen att beskattningen skall vara neutral med avseende på förbrukarens val av motorbränsle talar för att en höjning av brännoljeskatten skulle vara motiverad. En sådan åtgärd får emellertid inte effekter som ligger i linje med utredningens förslag. Höjningen drabbar främst lastbilarna men har endast en obetydlig effekt beträffande skatten för släpvagnarna. Man kan givetvis också tänka sig att tillgodose neutralitetskravet genom en sänkning av bensinskatten. Denna lösning skulle vara tilltalande eftersom passningsräkningarna visar att flertalet bensindrivna bussar och lastbilar blir överbeskattade även om de helt befrias från fordonsskatt. En sådan åtgärd skulle emellertid få stora och svåröverskådliga konsekvenser för beskattningen inom personbilssektorn, där den största delen av bensinen förbrukas. Genomgående är att ändringar i drivmedelsbeskattningen inte alls eller endast obetydligt verkar i riktning mot den av utredningen förordade prisstrukturen men har inte önskvärda bieffekter. Utredningen har funnit att erforderliga justeringar av beskattningen måste utföras genom ändringar av fordonsskatten. Denna varierar visserligen inte som drivmedelsskatten med körlängderna men kan ändå med rimlig grad av noggrannhet relateras till totalvikt och tonkilometer med tillämpning av de genomsnittliga körsträckor för olika fordonskategorier och totalvikts-

klasser som utredningen använt i kalkylerna under 5.2—5.4. Det bör också påpekas att denna lösning närmast får ses som ett provisorium, om kilometerbeskattning kan tillämpas från årsskiftet 1973/74. Om de av utredningen beräknade tonkilometeravgifterna tas ut genom kilometerskatt blir ju beskattning för varje enskilt fordon direkt beroende av körsträckan för fordonet.

Som framgått av det nyss anförda föranleder den valda lösningen vissa problem ifråga om bensindrivna bussar och lastbilar. Redan bensinskatten leder nämligen till en överbeskattning jämfört med brännoljedrivna fordon. Eftersom utgångspunkten för utredningens förslag är oförändrad beskattning upp till tre tons totalvikt, skulle resultatet beträffande bensindrivna fordon bli att nuvarande fordonsskatt bibehålls upp till denna gräns och att fordonsskatten därefter successivt sänks till noll. Detta är emellertid en lösning som från olika synpunkter inte är acceptabel. Utredningen har i stället valt den metoden att fordonsskatten per fordon räknat från tre tons totalvikt är konstant. För bensindrivna bussar och lastbilar blir alltså fordonsskatten per år 606 kr resp. 660 kr från och med tre tons totalvikt och uppåt. Den överbeskattning av tyngre bensindrivna fordon som detta medför är relativt obetydlig.

Liksom nu blir fordonsskatten progressiv för samtliga fordon utom de bensindrivna bussarna och lastbilarna. Utredningen har emellertid funnit att denna progressivitet inte kan drivas in absurdum. De gällande bestämmelserna om högsta tillåtna axel- och boggitryck sätter för varje fordonskategori en totalviktsgräns, utöver vilken fordonen inte utan dispens kan användas på allmänna vägar och gator. Fordon med väsentligt högre totalvikter är relativt sällsynta och deras årliga körsträckor på sådana vägar och gator torde vara tämligen korta. Några statistiska uppgifter i sistnämnda avseende finns inte men de gällande dispensreglerna ger klart vid handen att utredningens antagande är riktigt. För att i någon mån lösa de nu antydda problemen har utredningen för varje fordonskategori bestämt en övre totalviktsgräns, som valts så att man med säkerhet kan säga att körningar med utnyttjande av högre totalvikt måste vara sällsynta. Utredningen har därefter låtit skatten per fordon räknat vara konstant från denna gräns och uppåt mot högre totalvikter.

Som redovisats i avsnitt 2 föreslår utredningen inte nu en övergång till totalviktsbeskattning för motorfordon. De med hänsyn till totalvikten bestämda skatterna måste alltså, när det gäller motorfordon, relateras till fordonens tjänstevikter. Denna omvandling har utredningen gjort med ledning av de samband mellan totalvikt och tjänstevikt för olika fordonsslag som kommit fram genom utredningens statistiska undersökning (Finansdepartementet 1969: 1). Av undersökningen framgår bl.a. beträffande lastbilar med anordning för påhängsvagn att tjänstevikten utgör en förhållandevis mindre del av totalvikten än vad som är fallet beträffande lastbilar utan anordning för påhängsvagn.

De under 5.5 redovisade övervägandena leder fram till en betydande omfördelning av vägtrafikbeskattningen. Den nya prisstruktur som utredningen förordar innebär att fordonsskatten differentieras avsevärt mera än nu. Utredningen föreslår särskilda skatteskalor för bensindrivna bussar och lastbilar med lägre fordonsskatt än den gällande. För de lättare brännoljedrivna bussarna sänks skatten medan de tyngre får höjningar. I fråga om de brännoljedrivna lastbilarna har utredningen funnit det nödvändigt att skilja mellan lastbilar med resp. utan anordning för påhängsvagn. Inom dessa båda grupper differentieras skatten sedan med hänsyn till antalet hjulaxlar. Utredningen skiljer här mellan tvåaxliga resp. tre- och fleraxliga fordon. När det gäller lastbilar utan anordning för påhängsvagn innebär utredningens förslag betydande sänkningar för de allra flesta fordonen. Endast de tyngsta inom denna grupp får höjningar av fordonsskatten. För flertalet lastbilar med anordning för påhängsvagn medför förslaget skattehöjningar. I fråga om släpvagnarna skiljer utredningen mellan påhängsvagnar och övriga släpvagnar. Påhängsvagnarna delas in i enaxliga resp. två-

och fleraxliga samt övriga släpvagnar i enaxliga, tvåaxliga resp. tre- och fleraxliga. Släpvagnarna får genomgående skattehöjningar, som är störst för de tyngsta fordonen inom varje kategori. Sammanfattningsvis betyder utredningens förslag att fordonsbeskattningen skärps för de tyngsta fordonen och fordonskombinationerna medan mellanskiktet får skattelättnader. En detaljerad bild av förändringarna ger diagram 8—17 på s. 77—86. I tabell 37 på s. 90, 91 ges några siffermässiga exempel.

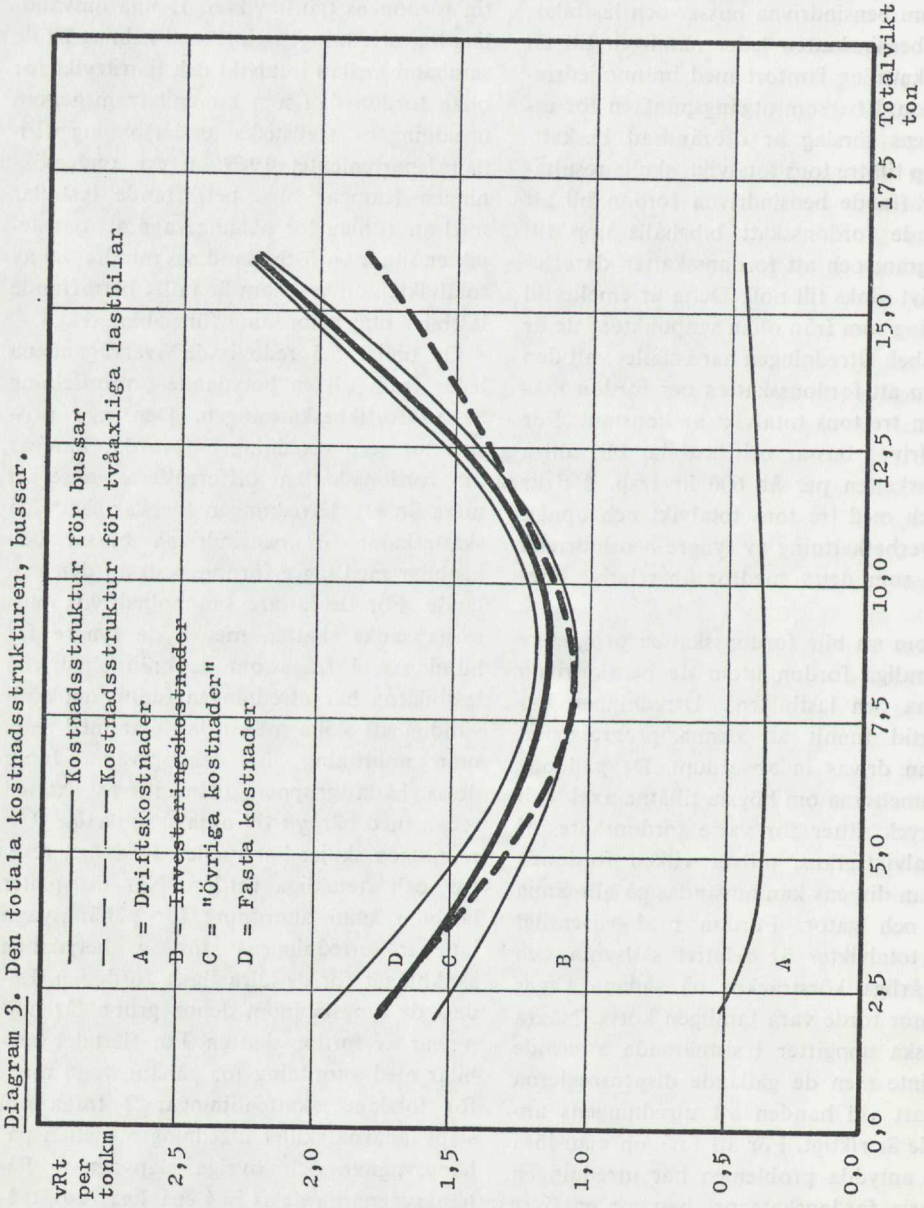


Diagram 4. Den totala kostnadsstrukturen, lastbilar.

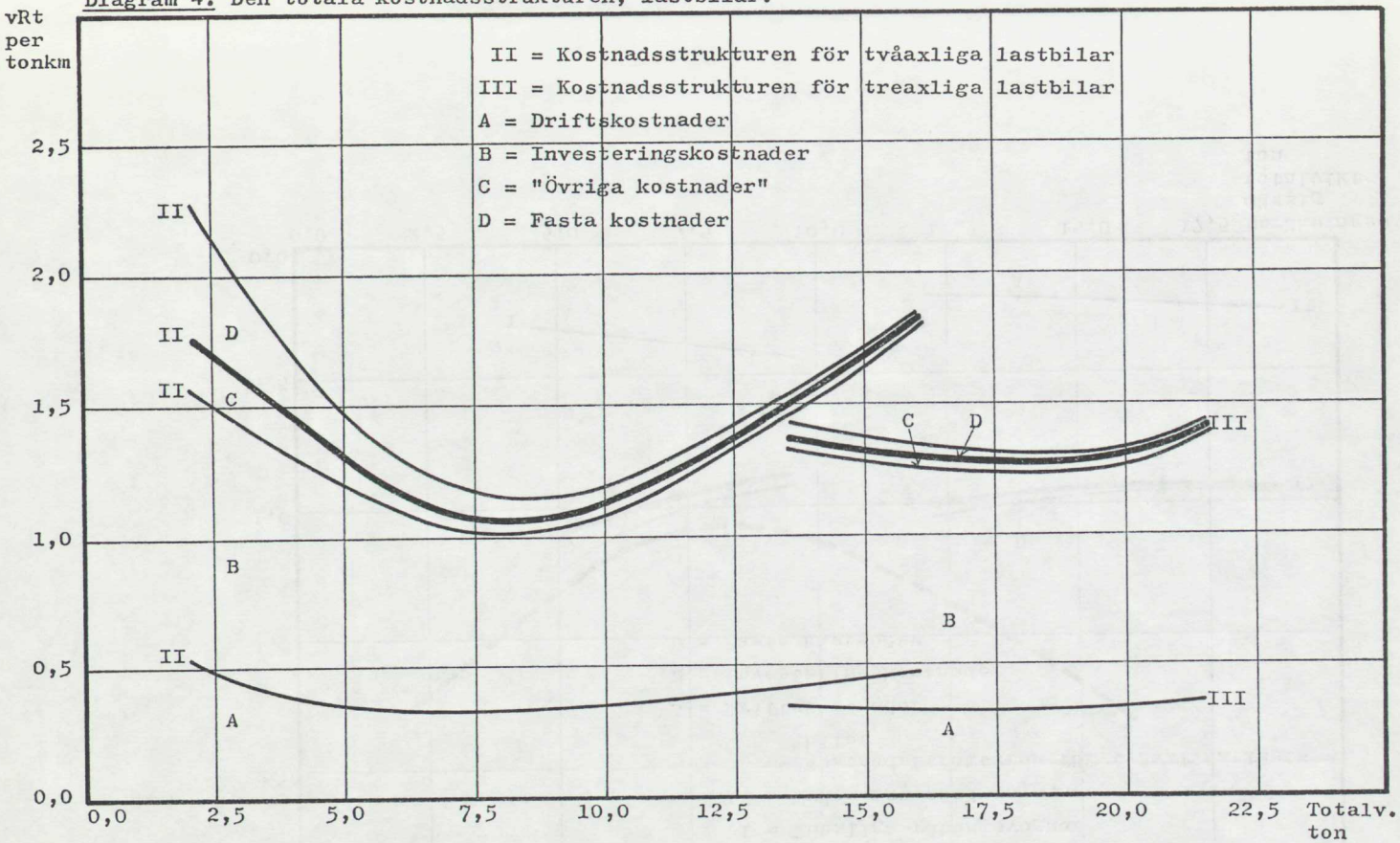


Diagram 5. Den totala kostnadsstrukturen, påhängsvagnar.

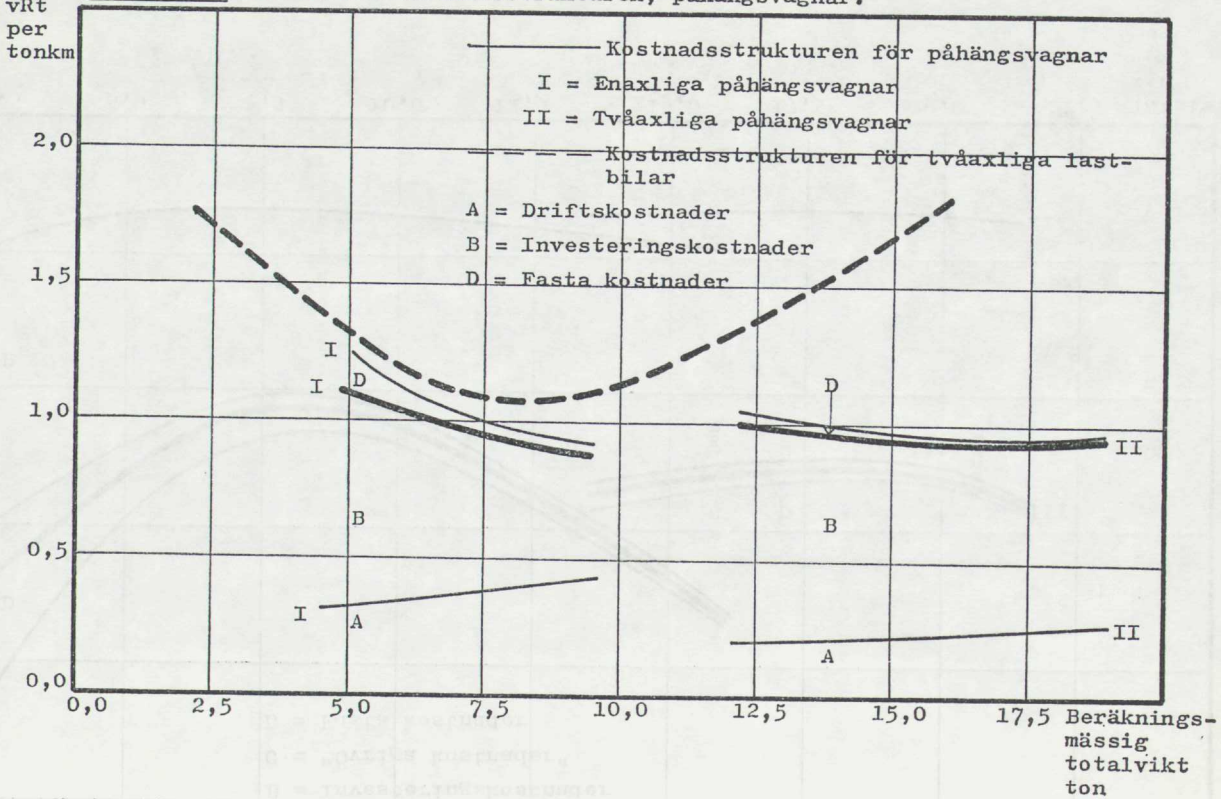


Diagram 6. Den totala kostnadsstrukturen, enaxliga övriga släpvagnar.

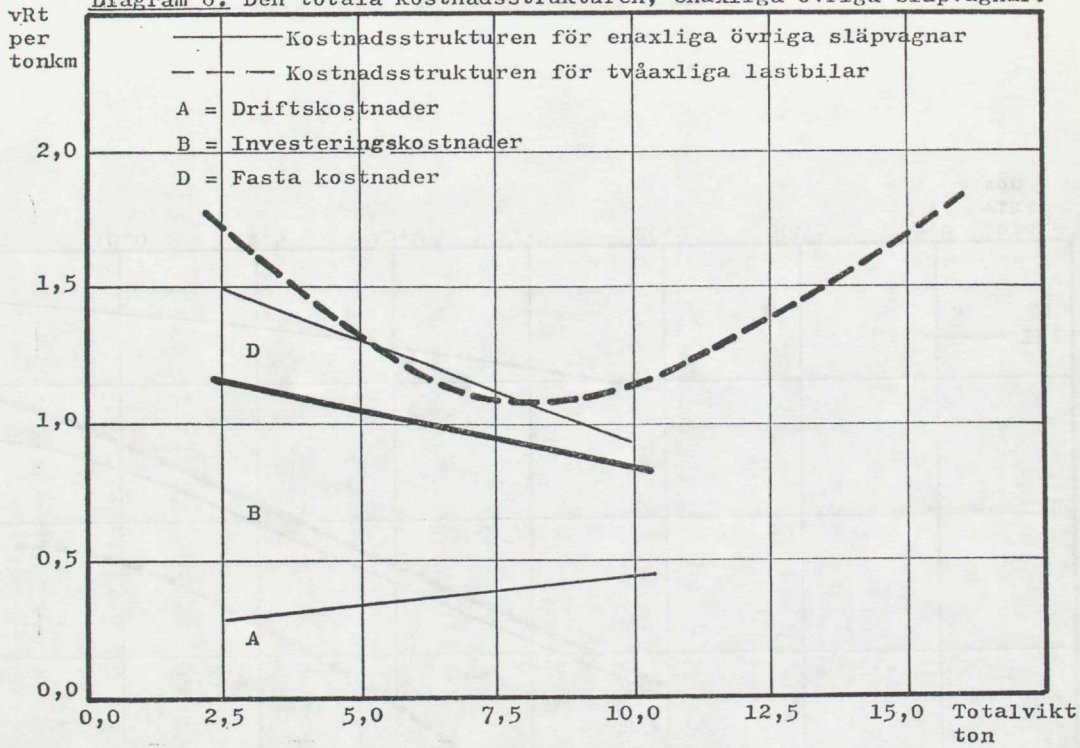


Diagram 7. Den totala kostnadsstrukturen, tvåaxliga och treaxliga övriga släpvagnar.

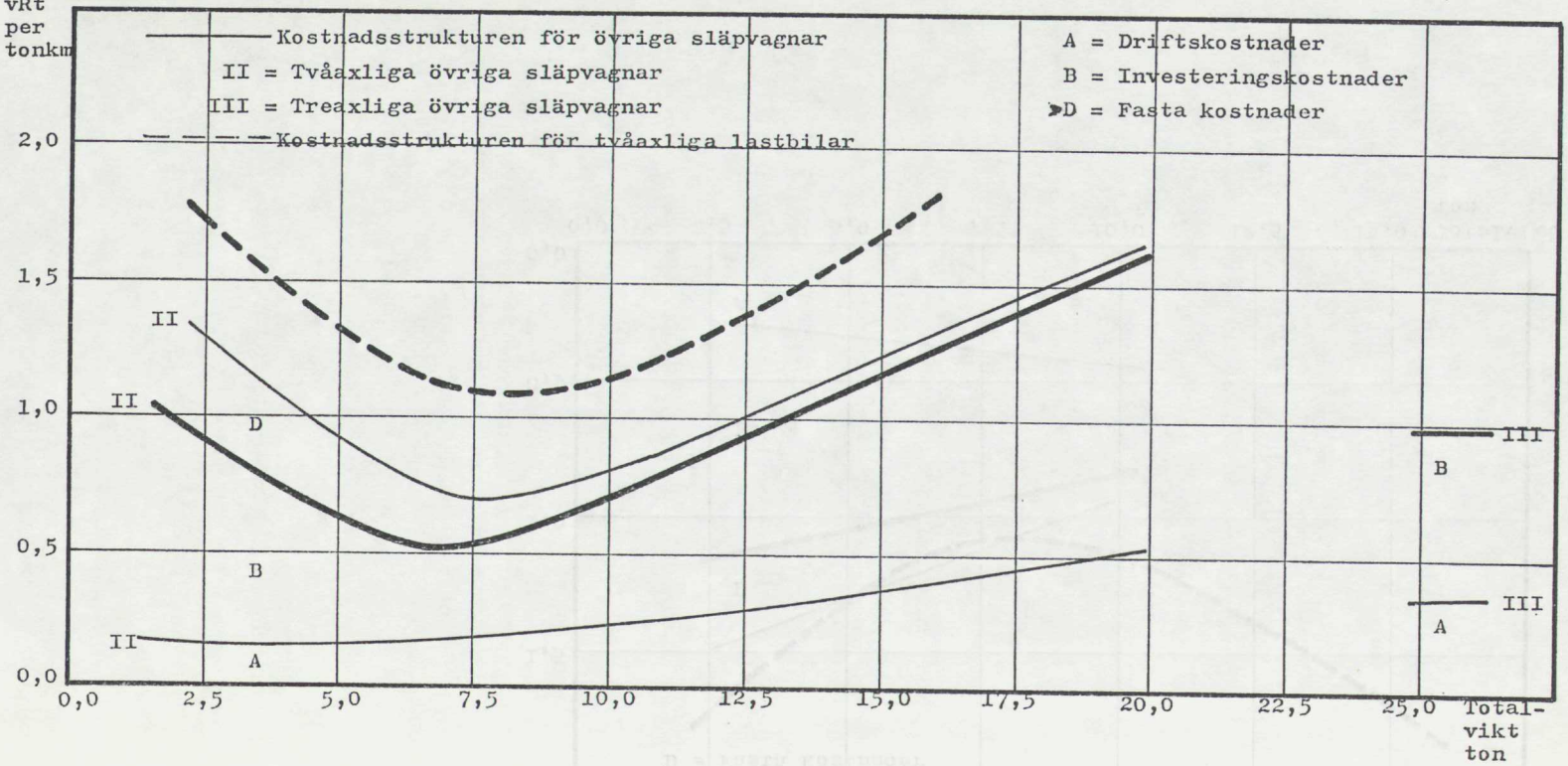
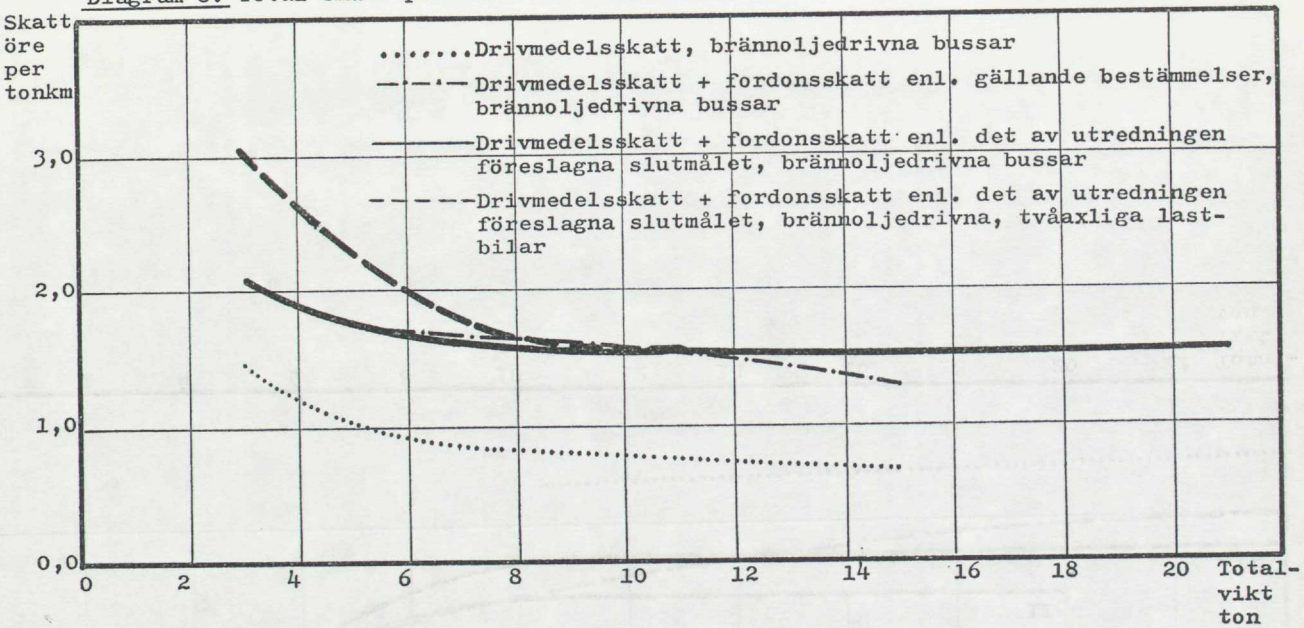


Diagram 8. Total skatt per tonkilometer, brännoljedrivna bussar.



Anmärkning: Enl. det av utredningen föreslagna slutmålet sammanfaller totalskattekurvorna för brännoljedrivna bussar och brännoljedrivna, tvåaxliga lastbilar från elva tons totalvikt och uppåt.

Diagram 9. Total skatt per tonkilometer, brännoljedrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn.

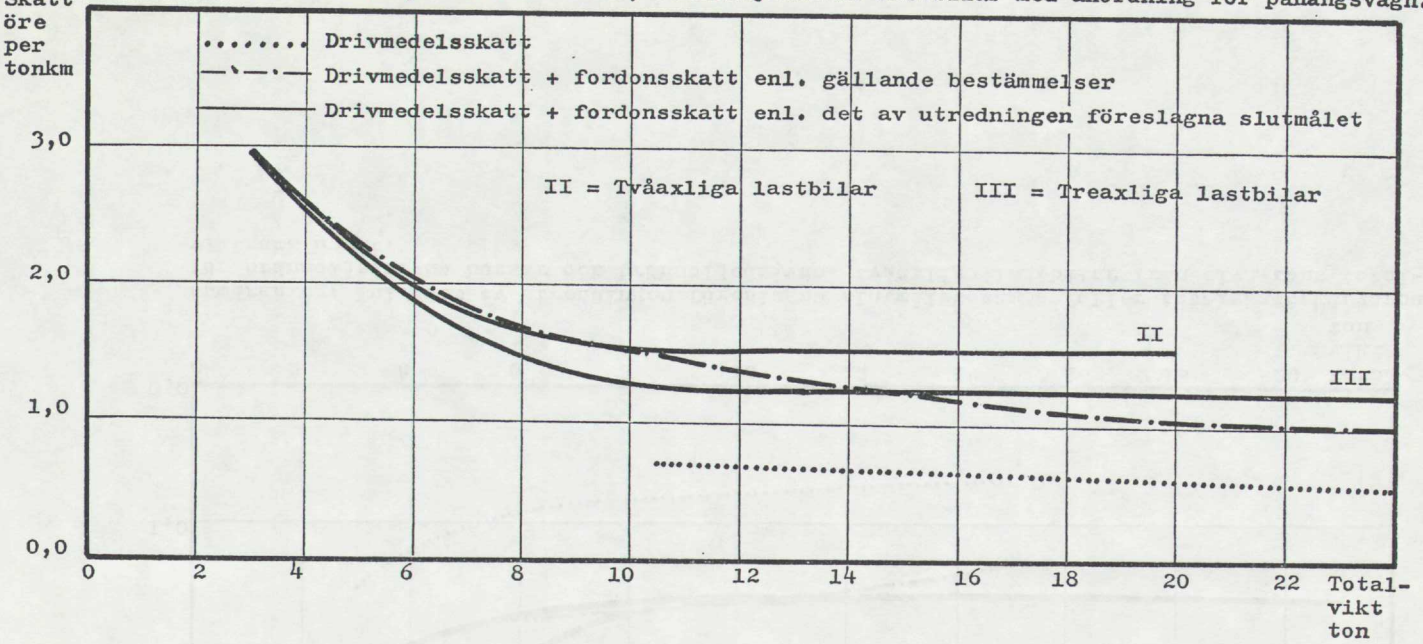


Diagram 10. Total skatt per tonkilometer, brännoljedrivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn.

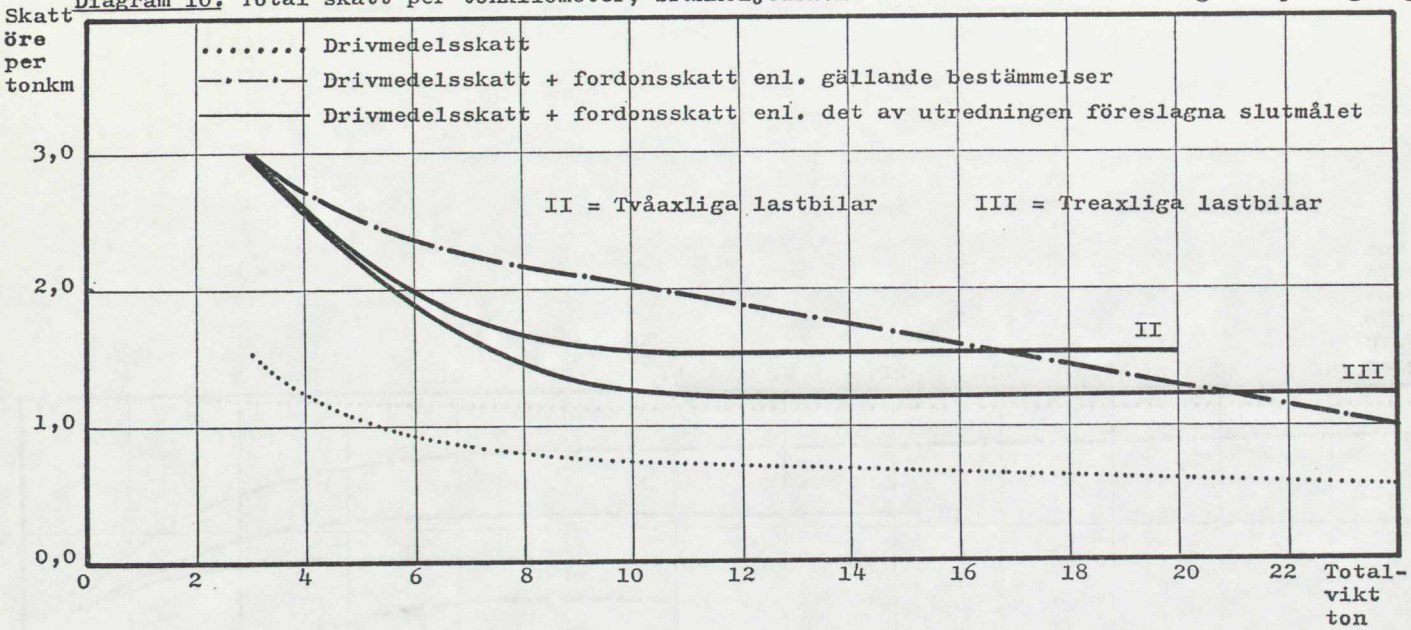


Diagram 11. Total skatt per tonkilometer, påhängsvagnar.

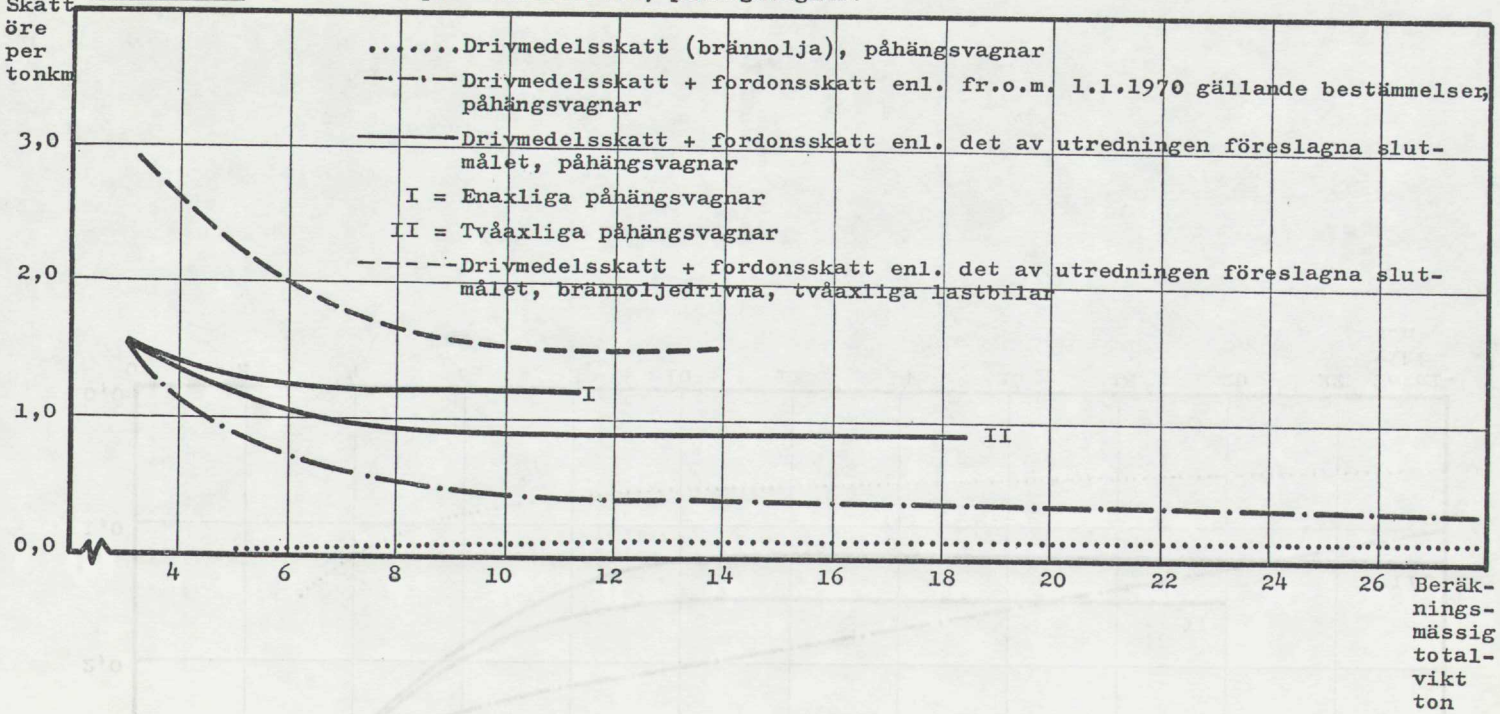


Diagram 12. Total skatt per tonkilometer, övriga släpvagnar.

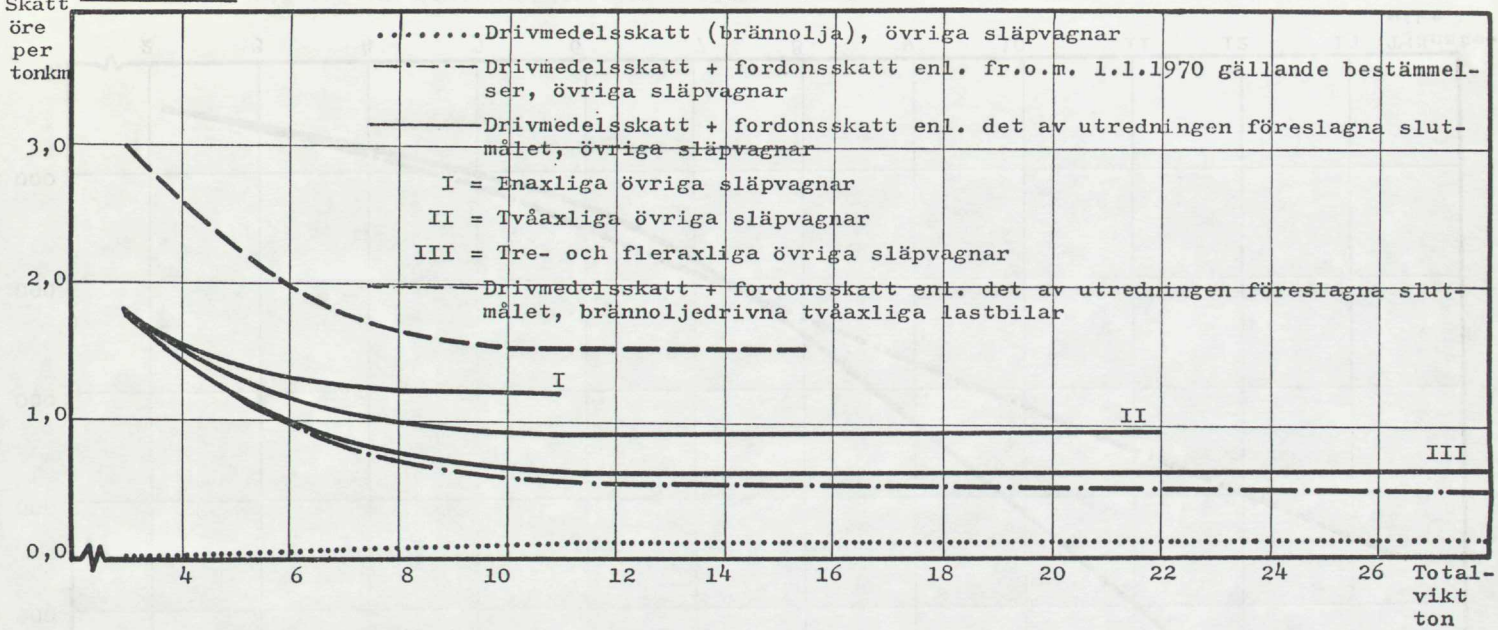


Diagram 13. Fordonsskatt, brännoljedrivna bussar.

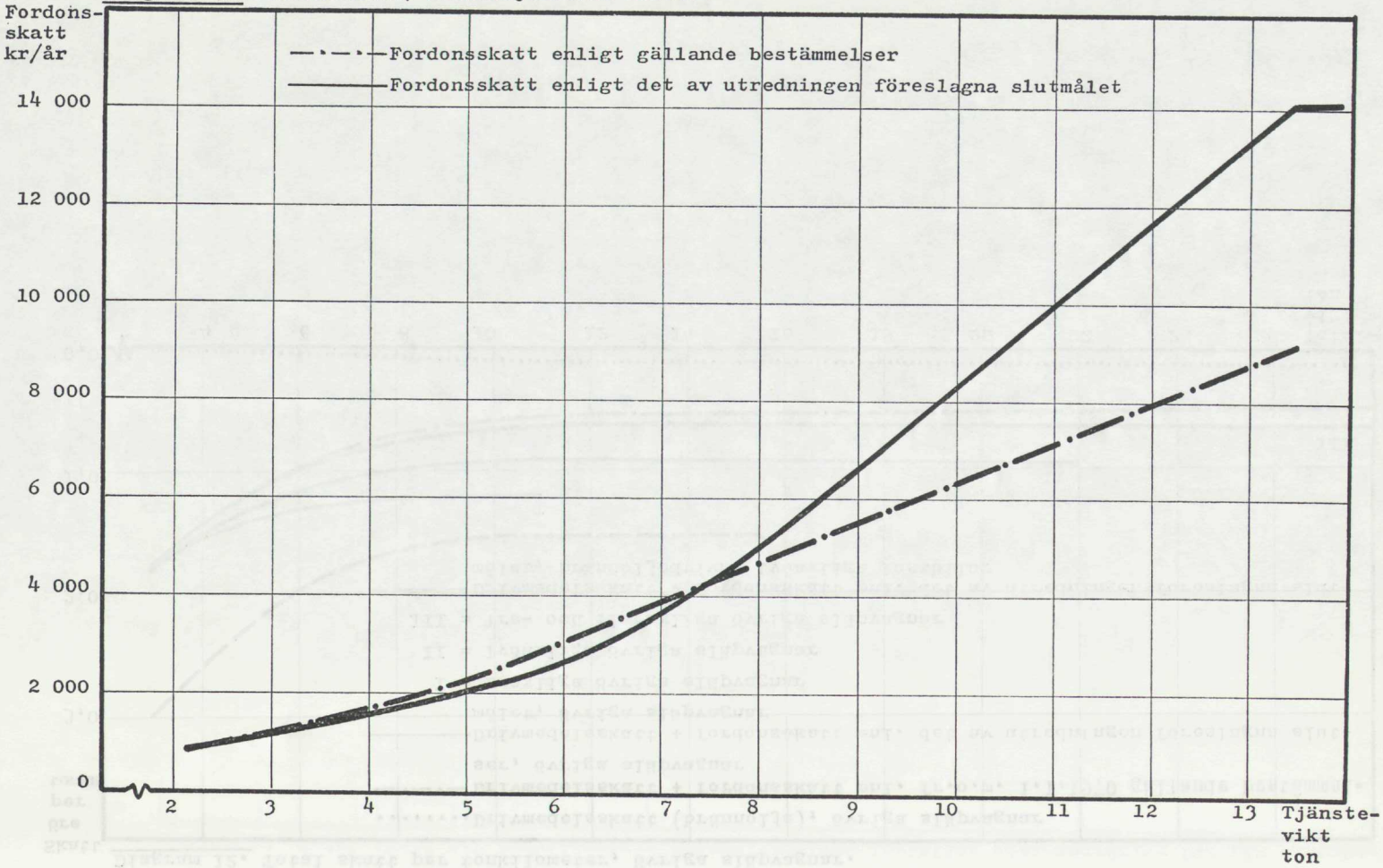


Diagram 14. Fordonsskatt, brännoljedrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn.

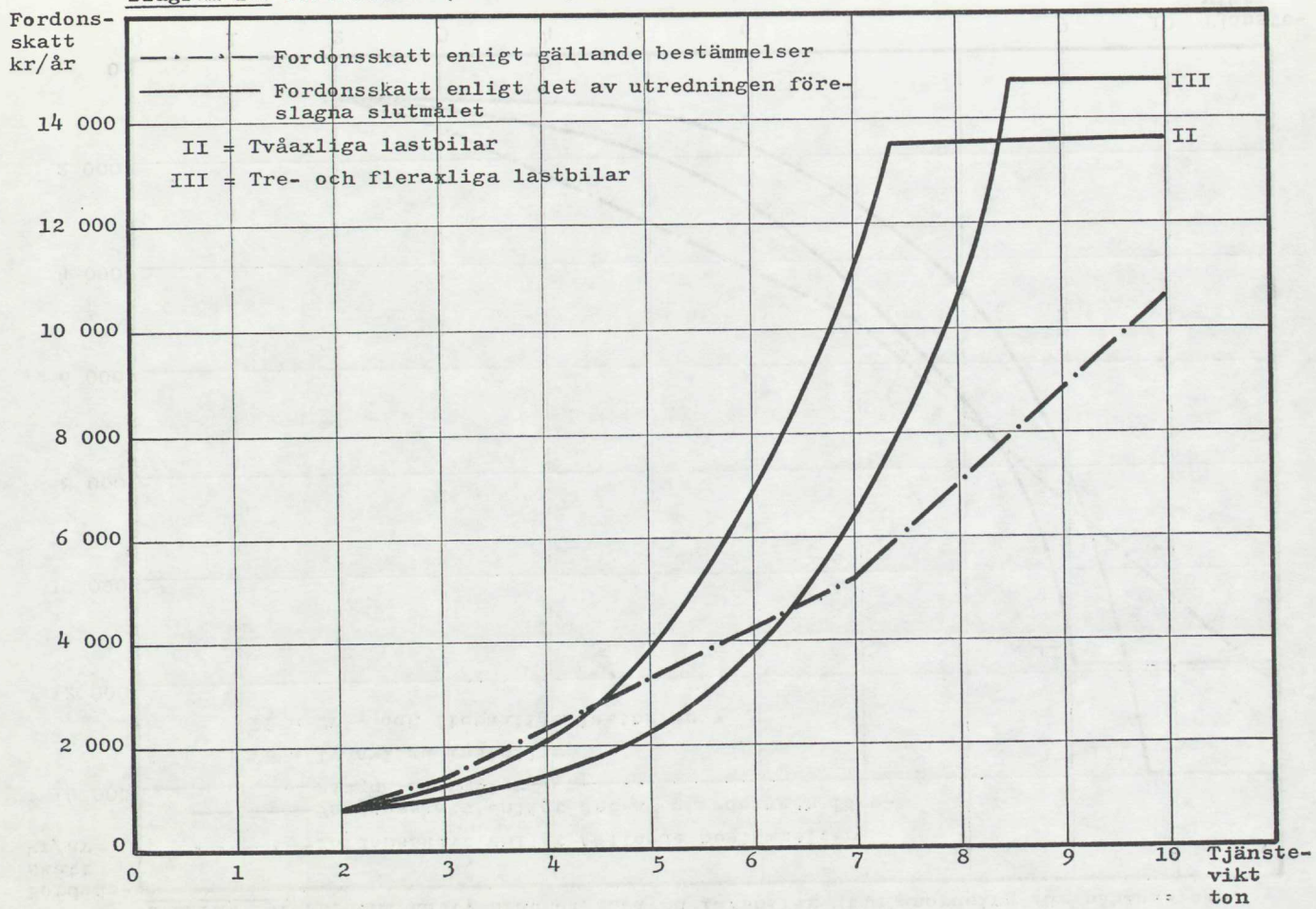


Diagram 15. Fordonsskatt, brännoljedrivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn.

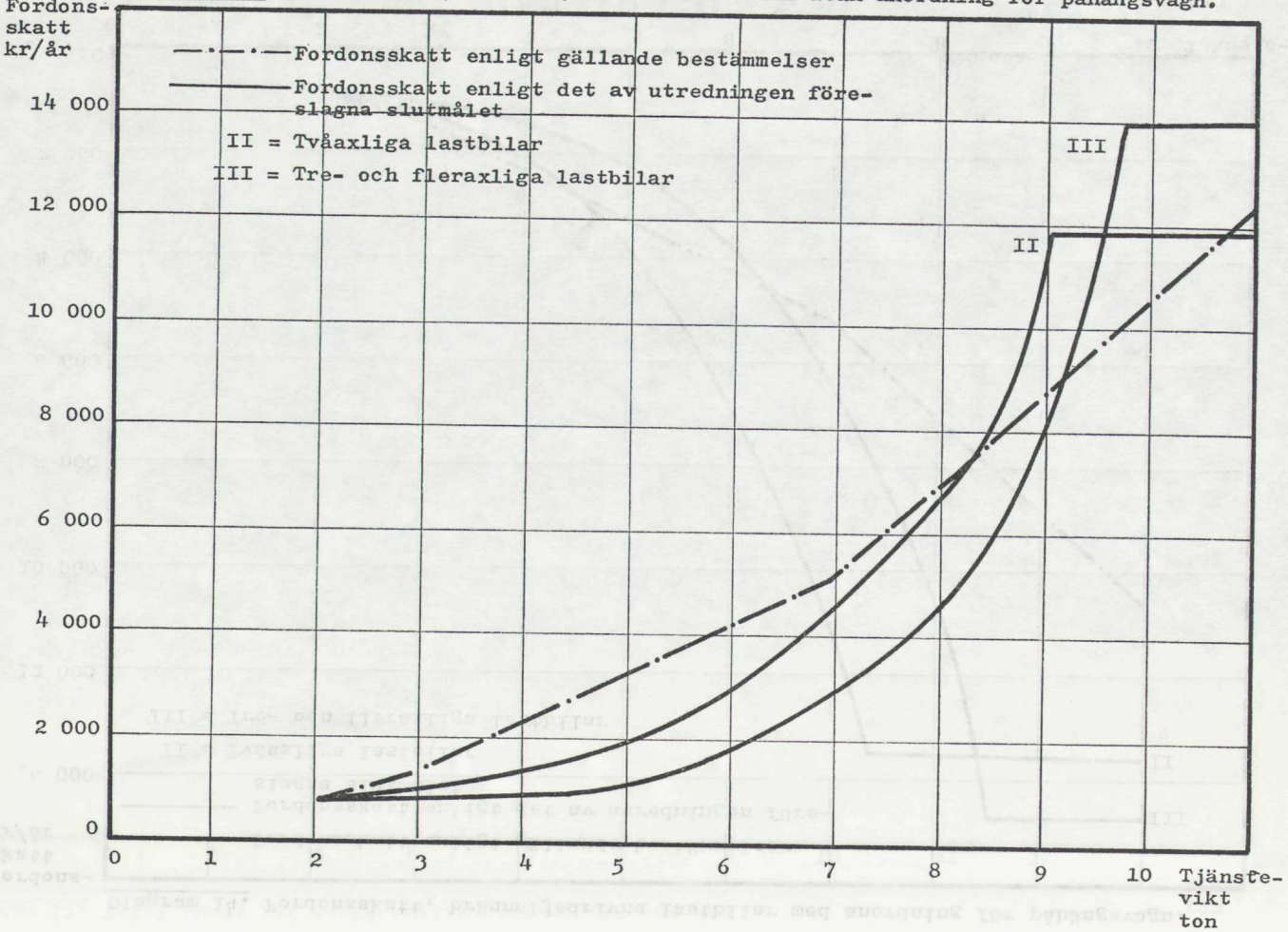


Diagram 16. Fordonsskatt, påhängsvagnar.

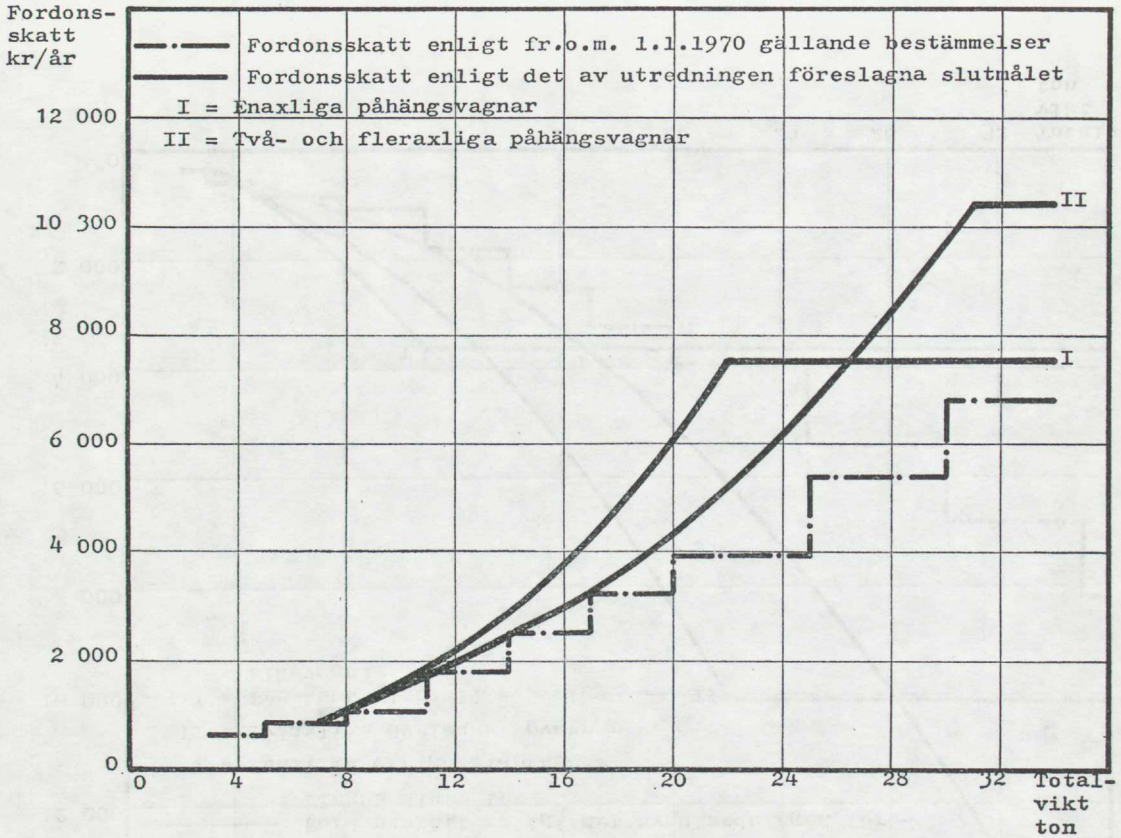
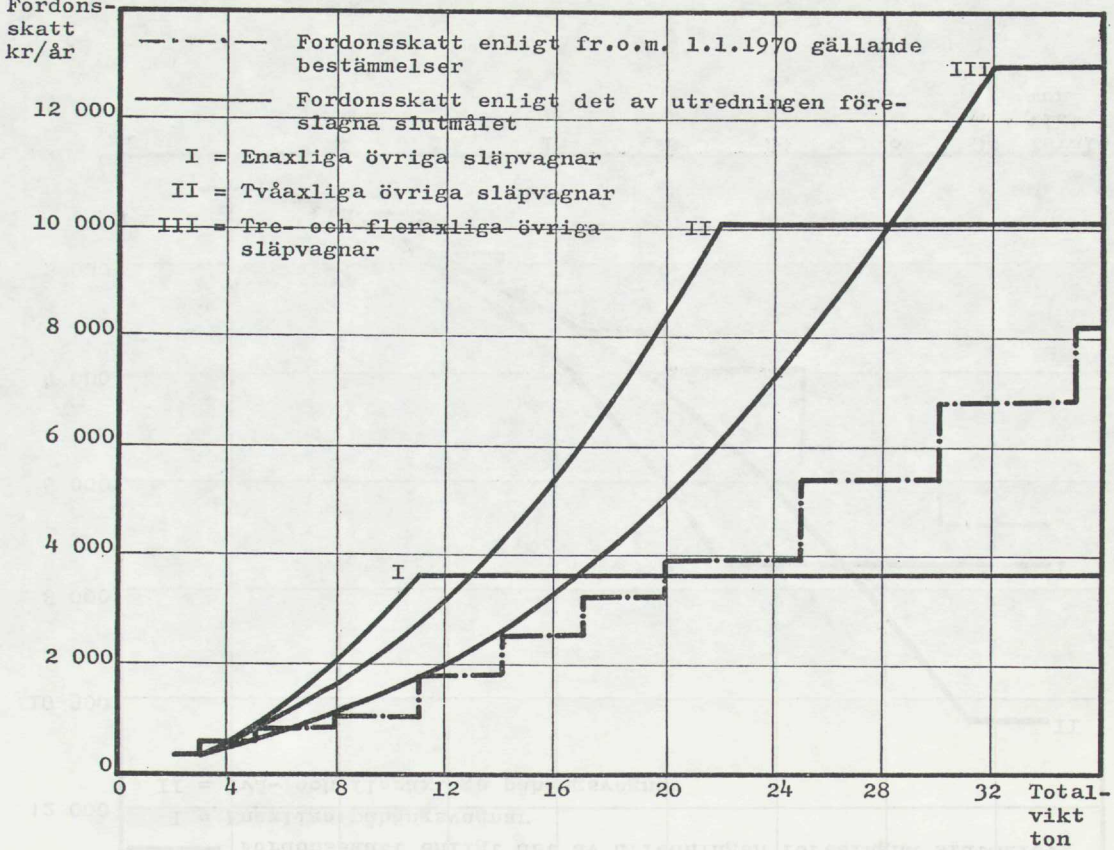


Diagram 17. Fordonsskatt, övriga släpvagnar.



5.6 *Utredningens förslag*

Vad utredningen angivit under 5.5 är slutmålet för den revision av vägtrafikbeskattningen som är motiverad enligt utredningen. Som framgår av tabellerna 37 och 38 på s. 90—92 leder slutmålet till en betydande omfördelning av skattebördan. Det är knappast möjligt att genomföra denna i ett steg, eftersom transportmarknaden måste ges tid att anpassa sig efter den nya beskattningen. Här är det fråga om en anpassning inte bara beträffande fordonsparken inom vägtrafiksektorn. I distributionsapparaten ingår också terminalanläggningar och andra på lång sikt planerade investeringar. Likaså måste man beakta, att den nya beskattningen får effekter även för näringslivet i övrigt. Slutsatsen blir att reformen måste genomföras i etapper.

Det finns också andra skäl som talar för ett sådant etappförfarande. Utredningen har beräknat skatteskalorna i slutskedet med utgångspunkt från att totaluttaget skall vara oförändrat. Förutsättningen har i denna kalkyl varit att efterfrågan är helt okänslig för prisändringarna. En sådan förutsättning är uppenbarligen inte realistisk och strider mot det i avsnitt 4 angivna motivet för hela beskattningsreformen. Utgångspunkten för utredningens förslag är just att man genom en riktigare prissättning skall påverka transportstrukturen i riktning mot en bättre resursallokering. Utredningen har också i föregående stycke berört transportmarknadens och det övriga näringslivets anpassning. Hela denna anpassningsprocedur får i sin tur effekter i fråga om de totala intäkter som vissa skattesatser ger. Att utredningen trots detta beräknat skattesatserna i slutskedet på det sätt som skett, beror på att det inte i dag är möjligt att precisera vilka konsekvenser genomförandet av beskattningsreformen får. Man kan endast säga — och detta är det väsentligaste — att de förändringar som inträder kommer att vara fördelaktiga från samhällsekonomisk synpunkt i enlighet med den ekonomiska teori som utredningens förslag bygger på. Riktigast är att beteckna det för slutskedet angivna beskattningsläget som endast en prisstruktur.

Det nu förda resonemanget gäller efterfrågan på lång sikt och efter genomförandet av hela reformprogrammet. På kort sikt och med avseende på den första etappen torde det emellertid vara realistiskt att räkna med en i stort sett oelastisk efterfrågan. Utredningen anser sig därför kunna i detta betänkande lägga fram ett exakt förslag beträffande en första etapp och räkna med att det totala skatteuttaget inte ändras. Inför genomförandet av de följande etapperna kommer man att kunna avläsa effekterna av tidigare justeringar och — fortfarande med tillämpning av den för varje etapp av utredningen angivna prisstrukturen — bestämma skatterna i absoluta tal med ledning därav. Likaså finns det givetvis möjligheter att påskynda eller fördröja fullföljandet av reformprogrammet. Vunna erfarenheter får visa i vad mån utredningen har bedömt den erforderliga anpassningstiden rätt.

Det av utredningen angivna slutmålet innebär för en del fordon kraftiga höjningar av fordonsskatten. Detta accentuerar det problem som bevillningsutskottet berörde i sitt betänkande 1969: 35 (se ovan s. 31) och som utredningen antytt under 5.5. Fordonsskatten är bestämd med hänsyn till den genomsnittliga körsträckan för varje totalviktsklass och fordonskategori, medan de verkliga körsträckorna är spridda kring genomsnittsvärdet med ibland stora avvikelser. Under de första etapperna torde man kunna klara problemet genom ett provisorium i form av särskild dispensrätt för Kungl. Maj:t enligt den modell som bevillningsutskottet anvisat. En fullt tillfredsställande lösning synes emellertid endast kilometerbeskattning erbjuda. Utredningen har tidigare (s. 31) uttalat sig positivt om möjligheterna att tillämpa en sådan beskattning fr.o.m. år 1974. Genom etappförfarandet har man möjlighet att fram till denna tidpunkt hålla fordonsskattehöjningarna på en sådan nivå att det aktuella problemet inte blir besvärande.

Ytterligare ett skäl kan anföras för ett genomförande av beskattningsreformen i etapper. Utredningen är medveten om att diskussionen i avsnitt 4 i vissa avseenden är ofull-

ständig liksom att utredningen i kalkylerna under 5.2—5.4 i vissa fall måst lita till approximationer och antaganden. När slutmålet för beskattningsreformen fastställts, har utredningen emellertid — som framgår under 5.5 — beaktat dessa ofullkomligheter. Enligt utredningens mening är målet mycket försiktigt valt även med hänsyn till bristerna i underlaget. Det skall dock påpekas att vägkostnadsutredningen arbetar vidare med prissättningsproblematiken och att ett omfattande arbete med dessa frågor bedrivs utomlands. Genom att den av bilskatteutredningen förordade reformen genomförs i etapper hinner man, innan slutmålet uppnås, få ytterligare kunskaper och erfarenheter i ämnet. Det fortsatta programmet kan alltså vid behov modifieras i enlighet härmed.

När det sedan gäller att bestämma takten i genomförandet, kan flera av de ovan nämnda skälen synas tala för att man inte bör gå för hastigt fram. Om man å andra sidan dröjer för länge går man miste om betydande samhällsekonomiska vinster, genom att den felaktiga utveckling av transportapparaten, som måste ha blivit en följd av att den nuvarande prisstrukturen är oriktig, fortsätter och blir än svårare att rätta till. Som utredningen tidigare antytt är det inte möjligt att redan nu fastslå, vilken reformtakt som är den lämpligaste. Det finns dock två omständigheter, som bör beaktas särskilt. Den ena är att det måste vara angeläget att skattereformen beslutas och omfördelningen påbörjas så snart som möjligt. Den andra omständigheten är att man också måste ta hänsyn till den avsevärda skattehöjning som enligt statsmakternas beslut 1969 träffar de tyngre släpvagnarna från årsskiftet 1969/70. Ett beslut om den första etappen bör alltså komma snart men innebära förhållandevis små ändringar i beskattningen.

Genomförandet kan utformas så att man i varje etapp tar en viss procent av ändringen — höjning resp. sänkning — i slutskedet för varje fordonskategori och viktklass. Utredningen har efter ingående överväganden stannat för följande tidpunkter och procentsatser för de olika etapperna:

etapp I	1/1 1971	10 %
etapp II	1/1 1973	15 %
etapp III	1/1 1975	25 %
etapp IV	1/1 1977	25 %
etapp V	1/1 1979	25 %

De förändringar jämfört med den nuvarande beskattningen som detta innebär framgår av tabell 37 (utredningen har givetvis där måst utgå från att elasticiteten är lika med noll). Utredningen visar i bil. 8 några exempel på vad förändringarna innebär för vissa vanliga fordonskombinationer.

Som framgår av nyssnämnda tabell är höjningarna i inledningsskedet mycket måttliga även för de fordonsslag som träffas hårdast. Innan en mera betydande skärpning blir aktuell, kan en kilometerbeskattning ha införts. Vad gäller läget dessförinnan kan det visserligen sägas, att släpvagnar med kortare körsträckor än de genomsnittliga blir överbeskattade jämfört med andra släpvagnar, men de kommer — utom i extrema fall — inte att beskattas hårdare än som är riktigt enligt det uppställda slutmålet.

Med hänvisning till de i det föregående anförda skälen föreslår utredningen, att fordonsbeskattningen med tillämpning från och med den 1 januari 1971 ändras på det sätt som anges i den av utredningen föreslagna bilagan till 5 § automobilskatteförordningen (jfr tabell 37) samt att reformprogrammet därefter — i den mån vunna erfarenheter inte ger anledning till annat — fullföljs fram till slutmålet enligt de riktlinjer utredningen dragit upp.

Hur utredningen bestämt de i den föreslagna bilagan till 5 § automobilskatteförordningen angivna skattesatserna med utgångspunkt från skatterna i diagram 13—17 redovisas i anslutning till diagram 18 i bil. 7.

Det kan vara skäl att redan här bemöta en invändning, som möjligen kommer att framföras mot förslaget. Justeringarna av skattesatserna torde i viss mån motverka användningen av mycket stora fordon och fordonskombinationer. Det kan då sägas att förslaget motverkar rationaliseringssträvandena inom transportnäringen. En sådan invändning bygger emellertid på ett oriktigt

synsätt. Som påpekats i avsnitt 4 är det väsentligt att samtliga kostnadskomponenter kommer in i rationaliseringskalkylen. Om det skulle visa sig att en viss fordonstyp eller fordonskombination efter genomförandet av utredningens förslag inte längre är lönsam, så innebär detta också att det inte är samhällsekonomiskt rationellt att använda ifrågavarande fordon eller fordonskombination. Utredningens förslag kan generellt sett aldrig motverka utan endast främja rationaliseringssträvandena, eftersom riktigare priser på vägtjänsterna underlättar genomförandet av en korrekt lönsamhetskalkyl.

Slutligen vill utredningen med några ord beröra traktorerna och de traktordragna släpvagnarna. Att genomföra en kostnadsstrukturkalkyl för dessa fordon på samma sätt som skett under 5.2—5.4 för andra fordon torde inte vara möjligt. Redan införskaffandet av erforderliga statistiska uppgifter skulle dra kostnader, som inte står i någon rimlig proportion till den eventuella nyttan. De resonemang utredningen fört i sitt betänkande Traktorbeskattning (SOU 1968: 50) kan enligt utredningens mening fortfarande accepteras, när det gäller trafiktraktorerna. Utgångspunkten blir därför att fordonsskatten för dessa skall utgöra i runda tal hälften av fordonsskatten för motsvarande lastbilar. (Skatterelationen avser fordonsskatten, varför den givetvis inte är tillämplig beträffande kilometerskatt.) När det gäller släpvagnar, som dras av trafiktraktorer, finns det vissa skäl — bl.a. kortare körsträckor — som talar för att beskatta dessa lindrigare än lastbilsdragna. En uppdelning av släpvagnsparken på dessa båda kategorier är emellertid knappast möjlig av hänsyn till administrativa och kontrollmässiga komplikationer.

När utredningen lade fram sitt förslag till traktorbeskattning (SOU 1968: 50) var släpvagnsskatten så låg att några särskilda åtgärder inte var befogade för att lösa det nu antydda problemet. Den av statsmakterna i år beslutade höjningen av skatten på släpvagnar liksom utredningens nu framlagda förslag till ytterligare skärpning förändrar emellertid situationen. En kilometerbeskattning skulle sannolikt innebära en tillfredsställande lösning. För tiden innan en sådan beskattningsform är möjlig kan man emellertid få ett godtagbart resultat genom att i stället sänka skatten på trafiktraktorer från hälften till en fjärdedel av lastbilsskatten. Denna sänkning torde i normalfallen svara mot en reduktion av skatten på trafiktraktordragna släpvagnar till 60—70 % av skatten på motsvarande lastbilsdragna släpvagnar. Utredningen föreslår alltså att registrerade traktordragna släpvagnar beskattas som lastbilsdragna »övriga släpvagnar» men att trafiktraktorskatten bestäms till i runda tal en fjärdedel av lastbilarnas fordonsskatt.

Vad slutligen gäller klass II traktorer, skall här endast sägas att utredningens överväganden i förevarande betänkande inte ger utredningen anledning att lägga fram något nytt förslag till beskattning av dessa fordon.

Tabell 37. Gällande och föreslagna fordonsskatter.

Tjänste-vikt, kg	Fordonsskatt, kr/år 1970	1971	± fr. 1970	1973	± fr. 1971	1975	± fr. 1973
A. Bensin- eller gasoldrivna bussar							
1 000	214	214	± 0	214	± 0	214	± 0
2 000	704	694	– 10	680	– 14	656	– 24
3 000	1 194	1 134	– 60	1 050	– 84	906	– 144
4 000	1 684	1 574	– 110	1 420	– 154	1 156	– 264
5 000	2 174	2 014	– 160	1 790	– 224	1 406	– 384
6 000	2 994	2 754	– 240	2 410	– 344	1 816	– 594
7 000	3 814	3 494	– 320	3 030	– 464	2 226	– 804
B. Brännoljedrivna bussar							
1 000	214	214	± 0	214	± 0	214	± 0
2 000	704	704	± 0	704	± 0	704	± 0
3 000	1 194	1 194	± 0	1 185	– 9	1 176	– 9
4 000	1 684	1 684	± 0	1 665	– 19	1 646	– 19
5 000	2 174	2 174	± 0	2 145	– 29	2 116	– 29
6 000	2 994	2 964	– 30	2 899	– 65	2 804	– 95
7 000	3 814	3 794	– 20	3 749	– 45	3 684	– 65
8 000	4 634	4 669	+ 35	4 716	+ 47	4 798	+ 82
9 000	5 454	5 561	+ 107	5 720	+ 159	5 986	+ 266
10 000	6 274	6 471	+ 197	6 760	+ 289	7 246	+ 486
C. Bensindrivna lastbilar							
1 000	220	220	± 0	220	± 0	220	± 0
2 000	770	760	– 10	742	– 18	716	– 26
3 000	1 320	1 260	– 60	1 152	– 108	996	– 156
4 000	2 280	2 120	– 160	1 872	– 248	1 476	– 396
5 000	3 240	2 980	– 260	2 592	– 388	1 956	– 636
6 000	4 200	3 840	– 360	3 312	– 528	2 436	– 876
7 000	5 160	4 700	– 460	4 032	– 668	2 916	– 1 116
D. Brännoljedrivna, tvåaxliga lastbilar med anordn. f. påhängsvagn							
3 000	1 320	1 309	– 11	1 301	– 8	1 278	– 23
4 000	2 280	2 257	– 23	2 230	– 27	2 176	– 54
5 000	3 240	3 295	+ 55	3 374	+ 79	3 508	+ 134
6 000	4 200	4 444	+ 244	4 800	+ 356	5 404	+ 604
7 000	5 160	5 789	+ 629	6 723	+ 934	8 294	+ 1 571
E. Brännoljedrivna, tre- eller fleraxliga lastbilar med anordn. f. påhängsvagn							
6 000	4 200	4 170	– 30	4 107	– 63	4 014	– 93
7 000	5 160	5 290	+ 130	5 462	+ 172	5 764	+ 302
8 000	6 960	7 390	+ 430	8 014	+ 624	9 068	+ 1 054
9 000	8 760	9 370	+ 610	10 259	+ 889	11 758	+ 1 499
F. Brännoljedrivna, tvåaxliga lastbilar utan anordn. f. påhängsvagn							
1 000	220	220	± 0	220	± 0	220	± 0
2 000	770	770	± 0	770	± 0	770	± 0
3 000	1 320	1 293	– 27	1 266	– 27	1 203	– 63
4 000	2 280	2 183	– 97	2 056	– 127	1 833	– 223
5 000	3 240	3 100	– 140	2 918	– 182	2 589	– 329
6 000	4 200	4 069	– 131	3 900	– 169	3 597	– 303
7 000	5 160	5 089	– 71	5 010	– 79	4 862	– 148
8 000	6 960	6 951	– 9	6 920	– 15	6 898	– 22
9 000	8 760	9 096	+ 336	9 550	+ 480	10 368	+ 818
G. Brännoljedrivna, tre- eller fleraxliga lastbilar utan anordn. f. påhängsvagn							
5 000	3 240	3 039	– 201	2 728	– 311	2 223	– 505
6 000	4 200	3 969	– 231	3 598	– 371	3 003	– 595
7 000	5 160	4 947	– 213	4 606	– 341	4 053	– 553
8 000	6 960	6 717	– 243	6 336	– 381	5 713	– 623
9 000	8 760	8 667	– 93	8 516	– 151	8 264	– 252
10 000	10 560	10 911	+ 351	11 426	+ 515	12 292	+ 866

Total-vikt, kg	Fordonsskatt, kr/år 1970	1971	± fr. 1970	1973	± fr. 1971	1975	± fr. 1973
H. Enaxliga påhängsvagnar							
10 000	1 080	1 143	+ 63	1 228	+ 85	1 375	+ 147
12 000	1 800	1 842	+ 42	1 900	+ 58	2 000	+ 100
13 999	1 800	1 929	+ 129	2 115	+ 186	2 415	+ 300
16 000	2 520	2 670	+ 150	2 884	+ 214	3 228	+ 344
18 000	3 240	3 405	+ 165	3 649	+ 244	4 048	+ 399
19 999	3 240	3 523	+ 283	3 948	+ 425	4 633	+ 685
22 000	3 960	4 322	+ 362	4 865	+ 543	5 770	+ 905
I. Två- eller fleraxliga påhängsvagnar							
18 000	3 240	3 280	+ 40	3 340	+ 60	3 450	+ 110
19 999	3 240	3 360	+ 120	3 540	+ 180	3 870	+ 330
22 000	3 960	4 083	+ 123	4 254	+ 171	4 563	+ 309
24 000	3 960	4 183	+ 223	4 514	+ 331	5 083	+ 569
26 000	5 400	5 584	+ 184	5 866	+ 282	6 342	+ 476
28 000	5 400	5 686	+ 286	6 131	+ 445	6 891	+ 760
29 999	5 400	5 826	+ 426	6 491	+ 665	7 611	+ 1 120
32 000	6 840	7 203	+ 363	7 753	+ 550	8 666	+ 913
J. Enaxliga övriga släpvagnar							
2 000	360	360	± 0	360	± 0	360	± 0
4 000	600	606	+ 6	610	± 4	620	± 10
6 000	840	878	+ 38	930	+ 52	1 020	+ 90
7 999	840	956	+ 116	1 184	+ 228	1 444	+ 260
10 000	1 080	1 273	+ 193	1 583	+ 310	2 076	+ 493
K. Tvåaxliga övriga släpvagnar							
10 000	1 080	1 201	+ 121	1 373	+ 172	1 669	+ 296
12 000	1 800	1 928	+ 128	2 131	+ 203	2 462	+ 331
13 999	1 800	2 028	+ 228	2 401	+ 373	3 002	+ 601
16 000	2 520	2 806	+ 286	3 256	+ 450	3 992	+ 736
18 000	3 240	3 586	+ 346	4 116	+ 530	4 992	+ 876
19 999	3 240	3 736	+ 496	4 506	+ 770	5 772	+ 1 266
22 000	3 960	4 573	+ 613	5 504	+ 931	7 047	+ 1 543
L. Tre- eller fleraxliga övriga släpvagnar							
19 999	3 240	3 414	+ 174	3 704	+ 290	4 139	+ 435
22 000	3 960	4 184	+ 224	4 521	+ 337	5 063	+ 542
24 000	3 960	4 304	+ 344	4 821	+ 517	5 643	+ 822
26 000	5 400	5 711	+ 311	6 176	+ 465	6 943	+ 767
28 000	5 400	5 853	+ 453	6 520	+ 667	7 644	+ 1 124

Tabell 38. Beräknade totala skatteintäkter.

Fordonskategori	Skatteintäkter enl. fr.o.m. 1.1.1970 gällande bestämmelser, milj. kr	Skatteintäkter enl. det av utredningen föreslagna slutmålet, milj. kr	Höjning resp. sänkning milj. kr
Bensindrivna bussar (exkl brandbilar)	0,5	0,2	– 0,3
Brännoljedrivna bussar	33,2	37,3	+ 4,1
Bensindrivna lastbilar (exkl brandbilar)	31,8	15,4	– 16,4
Tvåaxliga brännoljedrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn	9,8	16,2	+ 6,4
Tre- och fleraxliga brännoljedrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn	5,1	7,8	+ 2,7
Tvåaxliga brännoljedrivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn	156,5	119,9	– 36,6
Tre- och fleraxliga brännoljedrivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn	106,2	95,1	– 11,1
Enaxliga påhängsvagnar	4,9	7,7	+ 2,8
Två- och fleraxliga påhängsvagnar	11,9	16,9	+ 5,0
Enaxliga övriga släpvagnar	5,5	11,4	+ 5,9
Tvåaxliga övriga släpvagnar	25,3	55,3	+ 30,0
Tre- och fleraxliga övriga släpvagnar	10,6	17,3	+ 6,7
Samtliga kategorier	401,3	400,5	– 0,8

6 Den internationella trafiken

6.1 *Gällande bestämmelser*

6.1.1 Svenska fordon i utlandet

Svenska fordon kan enligt nu gällande bestämmelser inte befrias från fordonsskatt för den tid de används i utlandet. I flera länder träffas de dessutom av utländsk skatt. På grund av bilaterala överenskommelser och genom två konventioner den 14 december 1956 rörande beskattning av motorfordon vid internationell godsbefordran och befordran av resande (SÖ 1958: 4 och 5) undgår svenska fordon i utlandstrafik vissa utländska skatter inom avtals- eller fördragsslutande parts område. Skattebefrielsen inbegriper dock inte bro- eller vägavgifter, konsumtionsskatter eller konsumtionsavgifter, befordringsskatter eller befordringsavgifter. Till konventionerna är förutom Sverige ett flertal länder, såsom Danmark, Norge och Finland, anslutna. Till dessa länder hör dock inte Västtyskland, med vilket land Sverige inte heller har någon bilateral överenskommelse.

Fordonsägare har rätt att efter ansökan hos kontrollstyrelsen få tillbaka erlagd skatt på motorbrännolja (31 + 5 öre/lit.), som är avsedd att användas vid körning utom Sverige. En förutsättning för återbetalning är att oljeinköpet styrks genom intyg av leverantören och att ansökningsblanketten uppvisats för tulltjänsteman för dennes bestyrkande av utresedag m.m. Utanför Sverige är de svenska trafikanterna i huvudsak hänvisade till att köpa beskattat motorbränsle. I Danmark och Norge är motorbrännoljan dock skattefri. Möjligheten att framföra svenska fordon på obeskattad motorbrännolja, som medförts i bränsletanken från Sverige till annat land eller mellan andra länder med sinsemellan olika priser på motorbrännolja, är begränsad genom bestämmelser om högsta tillåtna mängd drivmedel, som får införas i respektive land utan förtullning.

Som exempel på beskattning av svenska fordon i utlandet kan nämnas följande:

Norge

För dieseldrivna lastbilar erläggs kilometerskatt beräknad efter lastbilens totalvikt och körsträckan i Norge.

5 001 kg—10 000 kg = 15 norska öre per km.
10 001 kg—13 000 kg = 20 norska öre per km.
mer än 13 000 kg = 30 norska öre per km.

Körd distans i Norge beräknas med ledning av officiella avståndstabeller, som anger kortaste ordinarie färdväg mellan inpasseringsställe, bestämmelseort, inlastningsort för returlast och utpasseringsställe. Det skall särskilt påpekas att den norska kilometerskatten inte anses falla under 1956 års konvention.

Västtyskland

Vid yrkesmässig godsbefordran — med undantag för flyttsakstransporter — utgår transportskatt med 0,01 DM per tonkilo-

meter. Vid personbefordran är transportskatten 0,00367 DM per passagerarkilometer.

För fordon och fordonskombinationer utgår dessutom fordonsskatt, nämligen om totalvikten är mindre än 7,5 ton med 3 DM per dag, om vikten är 7,5—15 ton med 9 DM per dag, om vikten är 15—20 ton med 16 DM per dag och om vikten överstiger 20 ton med 25 DM per dag. Bil och släpvagn beskattas var för sig.

Frankrike

Transportskatt utgår per dag med 1/25 av vissa fastställda avgifter som varierar mellan 60—1 750 F. Så är avgiften exempelvis 375 F. för en tvåaxlig lastbil med en totalvikt om 18 ton och 1 110 F. för ett ekipage med tvåaxlig lastbil och enaxlig påhängsvagn med en totalvikt om 30 ton. Dessutom tillkommer på icke-transittrafik »moms» med 16,66 % av den beräknade transportkostnaden i Frankrike.

Danmark

Fordonen beskattas inte.

Beträffande rätten till tullfri införsel av drivmedel gäller i huvudsak följande begränsningar:

Norge: 200 liter bensin.
Västtyskland: 50 liter drivmedel.
Frankrike: 50 liter drivmedel.

I flertalet övriga länder på kontinenten liksom i Finland tillåter man införsel av så mycket drivmedel, som ryms i den ordinarie tanken. Eftersom motorbrännoljan är skattefri i Danmark och Norge finns beträffande dessa länder inga begränsningar i införselrätten.

Slutligen bör i detta sammanhang nämnas att svenska fordon vid inpassering från utlandet får skatte- och tullfritt införa full tank — dock högst 400 l. — drivmedel (jfr 6.1.2).

6.1.2 Utländska fordon i Sverige

Enligt kungörelsen (1934: 122) om skatt å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, skall skatt erläggas bl.a. för lastbilar och bussar och för släpvagnar, kopplade till eller avsedda att kopplas till lastbil eller buss. Avgiften utgår per dag och fordon med sex kronor, om fordonets totalvikt inte överstiger tio ton, med elva kronor om totalvikten överstiger tio men inte femton ton, med tjugotvå kronor, om totalvikten överstiger femton men inte tjugo ton, samt med trettiotre kronor, om totalvikten är större än tjugo ton. Tillämpningen av denna kungörelse begränsas emellertid genom 1956 års konventioner och bilaterala överenskommelser. I praktiken drabbas främst västtyska fordon av dagskatten.

Som tidigare påpekats beskattas inte motorbrännoljan i Danmark. För brännoljedrivna fordon tas i stället ut en förhöjd fordonsskatt. Ägare av lastbil, släpvagn eller buss i internationell trafik har emellertid rätt till restitution av dansk fordonsskatt under förutsättning att fordonet varit utom landet minst 14 dagar under året. I utlandsvistelsen får dock inte inräknas sådana dagar då både ut- och inresa skett samma dag. Restitutionsbeloppet bestäms med hänsyn till det antal dagar fordonet använts utomlands men är totalt maximerat till hälften av den årliga fordonsskatten.

Även i Norge är motorbrännoljan skattefri. För brännoljedrivna fordon (och bensindrivna fordon med större totalvikt än tio ton) utgår särskild kilometerskatt, som bestäms med hänsyn till körsträcka och fordonsvikt. De norska fordonen är dock vid körning utomlands befriade från kilometerskatt under förutsättning att varje sådan körning uppgår till minst 20 mil eller — om detta villkor inte uppfylls — den sammanlagda körsträckan utanför Norge under ett kvartal överstiger 150 mil.

Rätten att tull- och skattefritt införa drivmedel till Sverige regleras i tulltaxeringsförordningen (1960: 391) och tulltaxeringskungörelsen (1960: 392). Kvantiteten är begränsad till vad som ryms i fordonets tank, dock högst 400 liter, och gäller oavsett om fordonet är svenskt eller utländskt. När den tullfria kvantiteten förbrukats, är de utländ-

ska åkarna hänvisade till inköp av beskattat drivmedel här i landet. De utländska åkarna kan dock liksom de svenska efter ansökan återfå erlagd skatt på brännolja, som köpts inför utpasseringen ur Sverige och som är avsedd att användas för drift av fordonet utanför riket.

6.2 *Några faktiska uppgifter om den internationella trafiken*

Någon fullständig statistik över totala antalet gränspasseringar eller utlandsresor med svenska lastbilar, släpvagnar och bussar finns inte. För att få en bild av trafikens omfattning har utredningen i samarbete med generaltullstyrelsen genomfört en undersökning beträffande gränspasseringar under tiden 16/1—15/2 1968. Undersökningen omfattade svenska lastbilar med sex hjul eller flera. Endast de fordon noterades, vilkas registreringsnummer slutade med siffran 0. Fordonen antecknades på väg ut ur och in i Sverige. Totalt noterades 241 lastbilar och antalet gränspasseringar uppgick till 1 403. Av redovisningen kan utläsas att långt ifrån alla passeringar, som skulle ha antecknats, verkligen blivit rapporterade. Med hänsyn härtill och till is- och snöhinder under undersökningsperioden förefaller det rimligt att — med utgångspunkt från denna undersökning — räkna med mer än 15 000 gränspasseringar genomsnittligt per månad med lastbil. Utredningen har försökt att testa undersökningsresultaten genom jämförelse med annan tillgänglig statistik. Det har emellertid visat sig att man i allmänhet inte skiljer mellan svenska och utländska fordon i trafikräkningar vid olika gränsstationer, vilket betyder att direkta jämförelser inte är möjliga. Annan statistik beträffande gränstrafiken företer brister i fråga om tillförlitligheten — t.ex. stora skillnader i antalet utpasseringar och antalet inpasseringar. Utredningen har kommit till den uppfattningen, att den genom utredningens försorg företagna undersökningen ger den mest korrekta bilden av utlandstrafiken. Den storleksordning av denna trafik som undersökningen visar torde vara i huvudsak riktig.

Den svenska trafiken på utlandet med lastbil med eller utan släpvagn kan grovt uppdelas i två kategorier, nämligen trafik på kontinenten jämte England samt trafik på de nordiska grannländerna.

Utredningen har, med utnyttjande av olika källor, ansett sig kunna uppskatta antalet lastbilar i trafik på kontinenten och England till sammanlagt ca 550 per år. Det kan antagas, att släpvagn är kopplad till nästan samtliga dessa fordon. När det gäller englandstrafiken blir det allt vanligare, att godset lastas på semitrailer, som skeppas över utan dragfordon. Även om resmålet på kontinenten vanligen är beläget i Västtyskland, förekommer trafik med svenska fordon över hela kontinenten med en viss koncentration till EEC-länderna. Beträffande den geografiska spridningen av trafiken kan vidare nämnas, att körningar till Italien och Österrike inte är sällsynta. Trafiken på öststaterna, främst via farleden Ystad—Polen, ökar. En bidragande orsak till denna utveckling torde vara kvoteringen av trafiken på Västtyskland och skärpningen av den västtyska beskattningen av utländska godstransporter i och genom landet.

Några exempel ur ett statistiskt material angående den svenska kontinenttrafiken under en månad kan i någon mån ge en bild av färdvägarna. Sådana exempel lämnas i tabell 39 på s. 96.

Enligt uppgifter i tidskriften Lastbilen (1969: 4) om den svenska kontinenttrafiken var år 1968 den körda sträckan i genomsnitt per fordon och enkelresa 36,9 mil inom riket och 77,0 mil utom riket. Motsvarande siffror för år 1961 var 32,0 respektive 106,4 mil. Den främsta anledningen till att den körda sträckan utomlands minskat så mycket uppges vara, att man i allt större omfattning väljer färdvägar där sjötransporten — genomsnittligt sett — är längre än på den tid då flertalet transporter gick genom Danmark över sydgränsen eller över färjeleden Gedser—Grossenbrode.

Den svenska lastbilstrafiken på Danmark, Norge och Finland karaktäriseras av

Tabell 39. Några exempel på den svenska kontinenttrafikens färdvägar under en månad år 1966.

Lastning resp. lossning i Sverige		Gränspasserings-ort		Lossning resp. lastning på kontinenten	Total restid, dagar
Ekipage I					
Kalmar	→	Hälsingborg	→	Hamburg	18
Göteborg	←	Hälsingborg	←	Hagen	
Göteborg	→	Hälsingborg	→	Paris	
Halmstad	←	Hälsingborg	←	Paris	
Ekipage II					
Hässleholm	→	Hälsingborg	→	Paderborn	24
Malmö/Hälsingborg	←	Hälsingborg	←	Duisburg	
Ronneby	→	Hälsingborg	→	Rijen	
Stockholm	←	Trelleborg	←	Weert	
Stockholm	→	Hälsingborg	→	Ljubljana	
Hälsingborg	←	Trelleborg	←	Milano	
Ekipage III					
Vetlanda	→	Hälsingborg	→	Rothist	23
Borås	←	Hälsingborg	←	Rothist	
Mullsjö	→	Malmö	→	Zürich	
Malmö	←	Malmö	←	Zürich	
Bromölla	→	Malmö	→	Gömligen	
Malmö	←	Malmö	←	Gömligen	
Ekipage IV					
Malmö	→	Trelleborg	→	Rotterdam	15
Malmö/Ystad	←	Trelleborg	←	Rotterdam	
Stockholm	→	Trelleborg	→	Paris	
Malmö	←	Trelleborg	←	Paris	
Ekipage V					
Malmö	→	Hälsingborg	→	Basel	23
Malmö	←	Hälsingborg	←	Stuttgart/Hagen	
Kristinehamn	→	Hälsingborg	→	Flensburg	
Staffanstorp	←	Hälsingborg	←	Algermissen	
Sala	→	Hälsingborg	→	Paris	
Malmö	←	Hälsingborg	←	Paris	
Ekipage VI					
Södertälje	→	Hälsingborg	→	Zwolle	25
Stockholm	←	Hälsingborg	←	Rotterdam	
Södertälje	→	Hälsingborg	→	Zwolle	
Södertälje	←	Hälsingborg	←	Zwolle	
Södertälje	→	Hälsingborg	→	Zwolle	
Ljungsbro	←	Hälsingborg	←	Aachen	
Södertälje	→	Hälsingborg	→	Zwolle	
Stockholm	←	Hälsingborg	←	Hillegom	

att körsträckorna ofta är korta men antalet resor många. Endagsresor är vanliga och det förekommer också ofta, att ett och samma fordon utför flera resor samma dag. Dessa förhållanden är särskilt markanta vid den svensk—norska gränsen och vid landgränsen mellan Sverige och Finland. Svenska fordon används i betydande utsträckning för transport av skogsprodukter från avverkningsplatser i Värmland och Jämtland till massafabriker och utskeppningshamnar i Norge. Resorna till de norska västkusthamnarna är såväl tidsmässigt som geografiskt relativt långa. Att trafiken på Norge i det enskilda fallet kan vara mycket intensiv visas kanske bäst av att vissa åkare

per år erlägger mer än 20 000 N. kr i kilometerskatt per fordon.

Täta och korta resor är av naturliga skäl vanligast vid landgränserna. När det gäller trafik, som måste utnyttja färjetransport för gränspasseringen, får avgiften för överskeppningen en återhållande effekt och utlandsvistelsen per resa blir i allmänhet längre.

Trafiken till Finland sker främst sjövägen och resorna blir ofta långvariga. Det kan vidare nämnas, att finlandstrafiken troligen kommer att öka ytterligare eftersom man enligt uppgift avser att utföra godstransporter med lastbil till och från Sovjetunionen genom Finland.

Beträffande de lastbilar som används i utlandstrafik kan slutligen nämnas, att det av den tidigare nämnda undersökningen framgår, att lastbilarna oftast är registrerade i Göteborgs och Bohus län eller i Malmöhus län.

6.3 *Utredningens överväganden och förslag*

6.3.1 Allmänna överväganden

Såsom framhållits i avsnitt 2 skall den s.k. kostnadsansvarighetsprincipen ligga till grund för fordonsbeskattningen. En från svensk synpunkt riktig avgiftspolitik är i enlighet därmed, att fordonsskatten bestäms med hänsyn till kostnaderna för vägväsendet och den betydelse varje fordon har för dessa kostnader. Ett fasthållande vid denna princip beträffande den internationella trafiken medför att den s.k. territorialitetsprincipen skall tillämpas. Territorialitetsprincipen betyder för Sveriges del, att fordon i internationell trafik inte skall drabbas av svensk vägtrafikbeskattning för användning utanför Sverige men att fordonen, i den mån de tidigare nämnda konventionerna och bilaterala överenskommelser inte lägger hinder i vägen, skall träffas av svensk skatt, när de utnyttjar det svenska vägnätet. Det kan nämnas att — enligt en rapport den 25 mars 1968 från en av europeiska transportministerkonferensen tillsatt arbetsgrupp — ministerrådet inom EEC bordlagt ett fördragsutkast, baserat på territorialitetsprincipen, och att utkastet nu diskuteras inom EEC.

De nu gällande reglerna strider mot territorialitetsprincipen — och alltså mot kostnadsansvarighetsprincipen — i två avseenden. Dels belastas svenska fordon i utlandstrafik med svensk fordonsskatt även för den del av körningarna som ligger utanför landet. Dels kan de från utlandet inkommande fordonen med utnyttjande av skattefri olja, som köpts i Danmark eller Norge, utföra långväga transporter i Sverige utan att brännoljeskatt erläggs. Man kan således utgå från att t.ex. transittrafiken genom Sverige mellan Danmark och Norge och åter helt utförs med användande av skattefri brännolja.

För en ändring av de nuvarande reglerna talar även andra omständigheter. Det kan hävdas att svenska åkare på grund av svenska och utländska skatte- och tullbestämmelser missgynnas konkurrensmässigt i förhållande särskilt till norska och danska åkare. Förhållandet kan belysas med några exempel.

Som tidigare nämnts transporteras timmer i betydande utsträckning från avverkningsområden i Värmland och Jämtland till norska massaindustrier och utskeppningshamnar. För den del av transporten som ligger inom Sverige betalar den svenske åkaren fordonsskatt medan den norske åkaren i princip kör helt skattefritt. För transporterna inom Norge erlägger både den svenske och norske åkaren norsk kilometerskatt medan det svenska fordonet dessutom belastas med svensk fordonsskatt. (Det kan antagas att transporterna i båda fallen helt utförs med användande av skattefri motorbrännolja, som köps i Norge.) Dessa förhållanden leder till att de svenska åkarna har svårt att hävda sig i konkurrensen om de nu diskuterade transporterna.

I kontinentkörningar belastas svenska fordon, förutom med den skatt som i respektive land tas ut för utländska fordon, även med svensk fordonsskatt. Norska och danska fordon träffas däremot i princip endast av den utländska beskattningen.

Att de nuvarande reglerna är ogynnsamma för de svenska åkarna har påtalats i olika sammanhang. I motioner vid 1964 års riksdag (I: 341, II: 376) hemställdes om utredning angående lättnader i fordonsskatten eller annan kompensation, så att skatte- och tullbestämmelserna för svenska åkare i utlandstrafik inte blir mer betungande än vad gäller för åkare från andra länder i trafik på Sverige. Vidare ifrågasattes riktigheten av att svenska åkare har att erlägga full fordonsskatt även för den tid fordonen går i utlandstrafik. I sitt av riksdagen godkända betänkande (1964: 32) uttalade bevillningsutskottet, att de av motionärerna aktualiserade spörsmålen om största möjliga överensstämmelse länderna emellan på dessa områden torde komma att framstå som allt angelägnare ju mer vägtransporterna ökar i omfattning. I en kommande europamarknad kunde dessa frågor därför väntas få hög prioritet. Utskottet menade emellertid att hithörande frågor är av utomordentligt komplicerad natur och att de väsentliga problemen på detta område som regel torde kunna lösas endast genom internationella förhandlingar. I sak fann utskottet anledning framhålla att, även om vissa utländska trafikskatter kan anses vara diskriminerande för de svenska transportföretagen, så kunde dock vid denna tidpunkt inte påvisas några för den svenska åkerinäringen påtagligt ogynnsamma effekter därav. Utskottet reste inte några invändningar mot att vissa av de aktualiserade spörsmålen löses för sig, om man kan tillgodose de svenska intressena utan att ge upphov till mellanfolkliga komplikationer eller administrativt svårbemästrade problem. Frågan om restitution av fordonsskatt vid utlandstrafik förtjänar därvidlag enligt utskottets mening särskild uppmärksamhet med hänsyn till förhållandena i våra grannländer. Utskottet förutsatte, att frågan skulle uppmärksammas vid den aviserade översynen av vägtrafikbeskattningen.

Efter utskottets utlåtande har frågan om skattelättnader eller annan kompensation beträffande svenska fordon i trafik på utlandet ånyo aktualiserats inte minst på grund av att såväl den utländska beskattningen av den svenska yrkesmässiga trafiken som den svenska fordonsskatten höjts. Under den tid bilskatteutredningen arbetat har man också från olika håll under hand till utredningen framfört önskemål om åtgärder för att minska problemen för de svenska åkarna, särskilt i vad de gäller konkurrensen från de norska lastbilsägarna. Det skall också nämnas att problemen påtalats i en enkel fråga i andra kammaren vid årets riksdag. I sitt svar — avgivet den 29 maj 1969 — förklarade finansministern att han var medveten om att den olika utformade vägtrafikbeskattningen i Sverige och Norge i viss utsträckning missgynnar svenska åkare i förhållande till norska. Eftersom bilskatteutredningen avsåg att redan hösten 1969 lägga fram förslag till lösning, var han emellertid inte beredd att dessförinnan ta ställning till frågan.

Utredningen har kommit till den uppfattningen, att de nuvarande reglerna för beskattningen av den internationella trafiken inte kan anses vara tillfredsställande. Bevillningsutskottets uttalande i det nyss redovisade betänkandet, att några för den svenska åkerinäringen påtagligt ogynnsamma effekter inte kan påvisas, torde således inte längre äga giltighet. Den i år beslutade höjningen av släpvagnsskatten (prop. 1969: 10, BeU 35) liksom den av utredningen i avsnitt 5 förordade skärpningen av beskattningen av den tunga trafiken accentuerar ytterligare problemen.

Utredningens slutsats blir alltså att man — i linje med kostnadsansvarighetsprincipen och med tillämpning av territorialitetsprincipen — bör eftersträva en befrielse för svenska fordon från fordonsskatt i vad avser körningar utomlands och en begränsning av möjligheterna att använda skattefri brännolja för körningar i Sverige. Det torde vara självklart, att man härvid måste bortse från personbilstrafiken av främst administrativa skäl. Något behov av åtgärder kan inte heller påvisas för denna sektor. De belopp det är fråga om i de enskilda fallen är synnerligen små och personbilismen befinner sig inte heller i någon konkurrenssituation gentemot utländska grupper. Utred-

ningen diskuterar alltså i det följande endast godstransporter samt persontransporter med buss. Därvid är intresset också av naturliga skäl främst inriktat på de tyngre fordonen.

6.3.2 Utredningens förslag

Fråga är nu först om skattebefrielsen för utlandskörning skall ordnas så, att fordonsskatt debiteras endast för den tid fordonet varit i Sverige eller om fordonsskatten skall påföras i vanlig ordning och den del, som avser tid då fordonet använts utomlands, skall restitueras. Det förstnämnda alternativet skulle innebära att lastbilar, släpvagnar och bussar, avsedda att användas i utlandstrafik, efter anmälan till den skattedebiterande myndigheten undantogs från den vanliga skattedebiteringen vid årets början och att ett nytt debiteringsförfarande skulle införas. Ett sådant system förefaller inte lämpligt och skulle ytterligare kompliceras i de fall då fordon, som inte vid årets början anmälts för utlandstrafik och alltså i vanlig ordning påförts fordonsskatt, senare under året kommer till användning för körningar utomlands. Den enklaste lösningen synes i stället vara att det nuvarande debiteringsförfarandet bibehålls även för fordon i utlandstrafik och att ett restitutionsförfarande utformas beträffande ifrågavarande fordonskategori.

Såsom tidigare nämnts (6.2) är antalet svenska fordon som används i utlandstrafik stort. De angivna siffrorna torde klart visa, att en begränsning av antalet restitutionsberättigade fordon är önskvärd redan av praktiska och administrativa skäl. Som nyss antytts är det endast beträffande de tyngre fordonen som de nuvarande beskattningsreglerna är ett problem och detta endast om fordonen i någon större utsträckning används utomlands. För att förhindra missbruk skulle man kunna tänka sig en föreskrift om att det dygn då fordonet utpasserar (eller det dygn då det inpasserar) inte får räknas in i utlandsvistelsen. Att endast endera av ut- och inpasseringsdygnen medräknas synes vara riktig också från den synpunkten, att de aktuella fordonen under dessa dagar utnyttjar även de svenska vägarna. En sådan bestämmelse drabbar emellertid särskilt de fordonsägare, som använder sina fordon utanför Sverige ofta under korta perioder. Den ovan anmärkta undersökningen visar en mängd exempel på fordon, som passerat ut och in varje eller varannan dag. Detta förhållande är, såsom redovisats under 6.2, markant beträffande trafiken på Norge, där svenska dieseldrivna lastbilar dessutom träffas av norsk kilometerskatt och alltså konkurrensaspekten är särskilt betydelsefull. Trots att den nu diskuterade regeln skulle ha många fördelar från administrativa och kontrollmässiga synpunkter anser sig utredningen inte kunna förorda den.

Som utgångspunkt för bestämningen av restitutionsbeloppen per dag torde man kunna ta 1/360 av årsskatten för respektive fordon. Eftersom både ut- och inpasseringsdagarna får inräknas i utlandsvistelsen synes det dock lämpligt att jämka beloppet något neråt, förslagsvis till 1/400 av skatten för helt år.

Den fordonsskatt som erlagts för de aktuella fordonen är avdragsgill i fordonsägarens deklaration och restituerade belopp borde därför i och för sig tas upp som skattepliktig intäkt vid beskattningen. I prop. 1968: 57 lade Kungl. Maj:t bl.a. fram ett förslag till individuell kompensation för skatt på bensin, som förbrukats vid yrkesmässig användning av motorsåg. Enligt propositionen utgår kompensationen med ett schablonmässigt bestämt procenttal så anpassat, att beloppet blir skattefritt för mottagaren. Vid bestämmande av procenttalet utgick man ifrån en marginalskatt på 40 %. Som skäl för denna lösning anfördes de praktiska fördelar som härigenom skulle vinnas. Sålunda skulle exempelvis kontrolluppgifter till ledning för den årliga taxeringen inte behöva sändas ut beträffande restituerade belopp. Bevillningsutskottet anförde i sitt av riksdagen godkända betänkande (BeU 1968: 36) i anledning av propositionen bl.a. följande:

I detta sammanhang vill utskottet aktualisera frågan om en bättre samordning av de olika formerna för individuell bensinskatterestitution. I fråga om kompensation för bensinskatt på bensin som använts till motorsåg föreslås i propositionen att beloppet skall reduceras med hänsyn till att de utbetalade beloppen inte behöver deklareras som inkomst. Beträffande den schabloniserade restitutionen för bensindrivna jordbrukstraktorer och skördetröskor gäller inte den skattefrihet som föreslås ifråga om motorsågarna. Den i propositionen föreslagna ändringen av kommunalskattelagen för att möjliggöra skattefrihet för kompensation avseende motorsågar skulle enligt utskottets mening med fördel kunna utvidgas till att omfatta också de övriga formerna av individuell resitution. ——— Utskottet är inte berett att föreslå några omedelbara åtgärder i angivna syfte utan förusätter att Kungl. Maj:t uppdrar åt bilskatteutredningen att utreda såväl det sist behandlade motionsyrkandet som övriga av utskottet i detta sammanhang aktualiserade spörsmål.

Utskottets betänkande har av Kungl. Maj:t överlämnats till utredningen.

Med hänsyn till bevillningsutskottets uttalande förefaller det lämpligt att även de nu aktuella restitutionerna bestäms till ett schablonmässigt belopp, som blir skattefritt för mottagaren. Utredningen utgår härvid liksom Kungl. Maj:t i nyssnämnda proposition från en marginalskatt om 40 %.

Ändras ett fordons beskaffenhet under löpande kalenderår, skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med den kalendermånad under vilken ändringen skett. Av enahanda anledning föranledd sänkning av skatten beräknas från och med nästföljande kalendermånad. Restitutionsbeloppet per dygn bör därför bestämmas till viss procent av fordonsskatten per månad. Med hänsyn tagen till de ovan anförda synpunkterna föreslår utredningen en procentsats om 1,8, vilket motsvarar 60 % av 1/400 av årsskatten.

Som tidigare nämnts är det av olika skäl önskvärt med en begränsning av rätten till återbäring. En föreskrift att återbetalning skall ske endast om restitutionen per år räknat uppgår till visst minsta belopp kan synas naturlig. Därmed får man dock inte den av administrativa och kontrollmässiga skäl önskvärda begränsningen, eftersom i och för sig alla fordon kan få rätt till återbäring, om utlandsvistelsen är tillräckligt lång.

En bättre lösning ger då en föreskrift om att restitution kan erhållas endast för fordon, som varit utom riket under minst ett visst antal dygn, och att rätt till återbäring föreligger endast beträffande lastbilar och bussar med mer än en viss minsta tjänstevikt och släpvagnar med mer än en viss minsta totalvikt. Några helt objektiva kriterier på vilka gränsvärden, som bör väljas, existerar naturligtvis inte. Utredningen föreslår att rätt till restitution skall finnas för fordon, som under ett kalenderår brukats utom riket minst tolv dygn.

Vid bestämmandet av viktgränserna beträffande fordonen bör man ta hänsyn till, dels att restitutionsrätt skall finnas beträffande fordon, som används i egentlig utlandstrafik, och dels att helt obetydliga belopp inte skall behöva betalas ut. Som riktmärke beträffande lastbilarna har utredningen då valt att minsta beloppet per dygn bör vara ca tio kr, dvs. 120 kr per år. Rätteligen borde utgångspunkten vara de skatter som skall gälla från och med första etappen av beskattningsreformen. Man skulle emellertid då tvingas ändra gränserna redan efter två år, vilket förefaller vara alltför mycket millimeterrättvisa med hänsyn till de approximeringar man ändå måste tillgripa. Utredningen har ansett sig kunna någorlunda överblicka läget beträffande skattesatserna t.o.m. andra etappen och därför vid bestämningen utgått från dessa. Efter hand som beskattningsreformen genomförs och differenserna i skatt mellan olika fordonskategorier ökar, blir det alltmer nödvändigt att i fråga om återbäringen ta hänsyn till dessa differenser. Utredningen har funnit det lämpligt att redan nu göra en motsvarande uppspaltning i författningsförslaget. Vad som sedan behöver ändras är endast viktgränserna.

Med angivna utgångspunkter har utredningen valt följande viktgränser, nämligen för brännoljedriven lastbil med två hjulax-

lar och med anordning för påhängsvagn 6,9 ton, för brännoljedriven lastbil med tre eller flera hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn 7,5 ton, för brännoljedriven lastbil med två hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn 7,8 ton samt för brännoljedriven lastbil med tre eller flera hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn 8,1 ton. Dessa gränsvärden innebär en minsta, skattefri återbäring per år i andra etappen om 121 kr, 122 kr, 121 kr resp. 121 kr.

Som framgår av avsnitt 5 kommer fordonsskatten för bensin- eller gasoldrivna lastbilar att i slutskedet vara så låg att rätt till återbäring med ovan angiven utgångspunkt beträffande minsta belopp aldrig blir aktuell. I etapp II kan det emellertid finnas ett fåtal sådana fordon som har en tillräckligt hög fordonsskatt. Dessa torde dock, enligt vad utredningen erfarit, inte användas i utlandstrafik. Utredningen har därför inte funnit det påkallat att endast för övergångsskedet införa en återbäringsrätt beträffande bensindrivna och gasoldrivna lastbilar.

Lastbilar som drivs med annat bränsle än bensin, gasol eller brännolja behandlas, som framgår av specialmotiveringen under 9.1, i skattehänseende såsom brännoljedrivna. Det fåtal fordon som det här är fråga torde inte förekomma i utlandstrafik. Bestämmelser om återbäring erfordras därför inte.

När det gäller bussarna torde i princip samma resonemang kunna föras som i fråga om lastbilarna. Minsta belopp för återbäring per dygn måste emellertid här sättas något lägre. Med hänsyn till storleken av de fordon som enligt vad utredningen inhämtat används i utlandstrafik, har utredningen här valt viktgränsen 8,5 ton, vilket i etapp II motsvarar en minsta återbäring per år om 95 kr. De bussar som drivs med annat än brännolja ställs utanför återbäringsförfarandet av samma skäl som nyss anförts beträffande lastbilarna.

I fråga om släpvagnarna finns det, utöver de ovan anförda allmängiltiga synpunkterna, ett förhållande som man bör ta hänsyn till. Släpvagnarna används utanför landets gränser — med några relativt få undantag — endast i kombination med ett dragfordon. Man får därför en bättre rättvisa genom att vid bestämningen av viktgräns utgå från ett avsevärt lägre återbäringsbelopp per dygn än för dragfordonen. Utredningen har som utgångspunkt valt ett minimibelopp om ca fem kr. Totalviktgränserna blir för de olika kategorierna följande, nämligen för påhängsvagn med en hjulaxel 17 ton, för påhängsvagn med två eller flera hjulaxlar 18 ton, för annan släpvagn med en hjulaxel 17 ton, för annan släpvagn med två hjulaxlar 16,5 ton samt för annan släpvagn med tre eller flera hjulaxlar 17 ton. Minsta återbäringsbeloppen per år blir då i andra etappen 64 kr, 60 kr, 60 kr, 60 kr resp. 61 kr.

Ett restitutionsförfarande förutsätter att tillfredsställande kontroll över ut- och inpasseringar kan ordnas. I Danmark har kontrollen lagts på åkarnas egen organisation men ett sådant system synes inte vara möjligt i Sverige. Det torde inte vara ovanligt, att åkare i utlandstrafik är oorganiserade och därtill kommer att även firmabilar används för transporter utanför Sverige. Den bästa lösningen synes vara, att kontrollen läggs på tullmyndigheterna vid gränsstationerna, där ifrågavarande fordon ändå skall stoppas för tullbehandling. Utredningen har ovan föreslagit en föreskrift om att restitutionsrätten begränsas till att avse lastbilar och bussar med en viss minsta tjänstevikt och släpvagnar med en viss minsta totalvikt. Fråga uppkommer då hur tullen skall veta vilka fordon som skall antecknas och om det skall åligga tullen att undersöka om fordonet uppfyller de nämnda villkoren för restitution, innan anteckning av fordonet görs. Någon sådan undersökning synes emellertid inte vara nödvändig, utan det enklaste förfaringssättet torde vara, att tullmyndigheterna antecknar registreringsnumret på varje ut- och inpasserande lastbil, släpvagn och buss, med undantag för sådana som helt uppenbart är för små för att uppfylla villkoren för rätt till återbäring, samt datum för varje gränspassering. Genom detta system kommer även sådana fordon att antecknas, för vilka resti-

tutionsrätt inte föreligger. Detta behöver emellertid inte innebära något problem, eftersom man kan ha en central restitutionsmyndighet, som behandlar uppgifterna från tullmyndigheterna och sorterar ut de fordon som uppfyller villkoren för restitution. Så kan ske enkelt genom att uppgifterna från tullmyndigheterna matas in i en dator, som från bilregistret även förses med uppgifter om tjänstevikt, totalvikt, erlagd och eventuellt restförd fordonsskatt samt fordonsägarnas namn och adresser. Därefter kan uppgifterna om ut- och inpasseringsdygn för respektive fordon behandlas maskinellt med ett enkelt program, som ger restitutionsbeloppet för varje fordonsägare.

Antalet gränspasseringar med lastbilar, släpvagnar och bussar är som tidigare nämnts stort. Med ledning av den ovan redovisade undersökningen kan antalet per år uppskattas till omkring 350 000, sådana fordon som husvagnar och kombibilar oräknade. Ofta kommer det emellertid att framstå som uppenbart att fordon — såsom exempelvis distributionslastbilar — inte uppfyller återbäringsvillkoren i vad avser vikt och anteckning av sådana fordon är därför obehövlig. Antalet ut- och inpasseringar, som årligen behöver antecknas av tullen, kan med hänsyn härtill uppskattas till omkring 300 000. Fråga uppkommer då dels om dessa anteckningar för tullmyndigheterna kommer att medföra någon arbetsökning av nämnvärd betydelse, dels om inte risken för felaktiga anteckningar av registreringsnummer blir stor. För närvarande stoppas fordonen vid tullanstalterna för sedvanlig kontroll och en så enkel åtgärd som anteckning av passerande fordons registreringsnummer på särskild blankett kan då knappast innebära något nämnvärt merarbete. Vid kontakter med generaltullstyrelsen har riktigheten av detta antagande bekräftats. Man har också från generaltullstyrelsens sida bedömt risken för felanteckningar som liten. Det kan påpekas att en felanteckning i regel kommer att upptäckas vid körning av uppgifterna i datorn. Det torde också i allmänhet finnas möjlighet att rätta till ett uppkommet fel med ledning av de tullhandlingar som finns beträffande förtagna utlandsresor med nu aktuella fordon.

Med hänsyn härtill synes varken den ökade arbetsbelastningen för tullen eller risken för felanteckningar utgöra någon olägenhet av betydelse.

Såsom ovan angivits är det nödvändigt att en central myndighet med tillgång till dator handlägger samtliga restitutionsärenden. Utredningen föreslår, att restitutionsförfarandet sätts i funktion den 1 januari 1971. Den enda centrala myndighet som torde komma ifråga för denna handläggning är riksskatteverket, vilket enligt prop. 1969: 127 kommer att vara organiserat och i funktion vid denna tidpunkt. Enligt propositionen skall riksskatteverket handlägga bl.a. också andra restitutionsärenden. Om verket redan från början kommer att vara utrustat med dator är för närvarande okänt. Skulle riksskatteverket under någon tid sakna dator betyder detta emellertid inte något, eftersom maskintid kan hyras för den enkla maskinbehandling det här är fråga om. Ett problem är emellertid det förhållandet, att något centralt bilregister inte kommer att finnas förrän någon gång under år 1973. När man väl har ett centralt bilregister med dator är det som ovan nämnts inga svårigheter att maskinellt få fram de uppgifter om fordonsvikt, skatteförhållanden och fordonsägarnas namn och adresser som behövs för bestämning i datorn av restitutionsbelopp och utbetalning till rätt fordonsägare. Framtagning av fordon, som uppfyller villkoren för restitution, uträkning av restitutionsbeloppen och utskrivning av utbetalningskort till restitutionsberättigade ägare kommer att kunna ske helt maskinellt. Restitutionsförfarandet blir oberoende av ansökningar från fordonsägarna. Så länge bilregister endast förs manuellt hos varje länsstyrelse måste emellertid ett annat system tillämpas. En stor del av de fordon som registreras i restitutionsmyndighetens dator kommer inte att uppfylla villkoren för återbäring. Det skulle därför från praktisk och ekonomisk synpunkt vara olämpligt om riksskatteverket skulle behöva inhämta

uppgifter om samtliga fordon från länsstyrelserna. Det lämpligaste tillvägagångssättet under övergångstiden synes vara, att restitutionsberättigad fordonsägare efter kalenderårets utgång till länsstyrelsen i det län där fordonet är registrerat sänder in en till riksskatteverket ställd ansökan om restitution av fordonsskatt för visst i ansökan uppgivet fordon. Ansökan bör innehålla erforderliga uppgifter om tjänstevikt, ägare etc. Däremot behövs inte någon uppgift om det antal dygn som fordonet använts utomlands, eftersom återbäringen utom i vissa undantagsfall skall bestämmas med ledning av tullmyndigheternas uppgifter i detta avseende. På länssstyrelsernas bilregister bestyrks och kompletteras ansökningarna, varefter dessa vidarebefordras till riksskatteverket. Där matas uppgifterna in i datorn. Uträkning av restitution sker sedan maskinellt. Med detta förfaringssätt kommer endast en del av de vid riksskatteverket dataförda fordonen i fråga för återbäring och någon avstämning av tidpunkterna för ut- och inpasseringar för beräkning av utlandsvistelsens längd blir obehövlig beträffande de fordon för vilka återbäring inte söks.

Det kan synas naturligt att låta utbetalningen av restitution ske kvartalsvis, eftersom de flesta skattskyldiga — med utnyttjande av anståndsrätten — erlägger fordonsskatten i fyra terminer. När ett centralt bilregister väl är i funktion, torde också återbäringen, med slutreglering vid årets utgång, i många fall kunna betalas ut på detta sätt utan nämnvärd merkostnad. För tiden dessförinnan skulle emellertid ett sådant system i princip innebära, att ansökan måste göras fyra gånger om året och vid varje tillfälle passera länsstyrelses bilregister. De kostnader detta skulle dra med sig kan inte anses acceptabla. Utredningen föreslår därför i stället för inledningsskedet fram till den 1 januari 1974 att ansökan görs och återbäring betalas ut efter varje kalenderårs utgång.

Det ovan skisserade systemet torde tyvärr inte undantagslöst kunna tillämpas beträffande trafiken över gränsen mot Norge, eftersom vissa tullanstalter inte har ständig passning och viss trafik passerar gränsen på platser där tullanstalt inte finns. Enligt uppgift från generaltullstyrelsen har sex tullanstalter passning endast mellan klockan 9.00—16.00. Med ledning av den tidigare nämnda undersökningen och vissa statistiska uppgifter från tullen kan det sammanlagda antalet gränspasseringar med lastbil, buss och släpvagn vid dessa tullanstalter uppskattas till omkring 13 000 per år. Enligt uppgift från generaltullstyrelsen kan det antagas dels att antalet gränspasseringar under annan tid på dygnet än mellan klockan 9.00—16.00 utgör endast en liten del av det sammanlagda antalet, dels att den trafik som passerar gränsen på platser, där tullanstalt inte finns, är liten. Såsom tidigare nämnts har ägare av dieseldriven lastbil att erlägga kilometerskatt vid körning i Norge. Enligt uppgift från tullen skall för varje varulast, som införs i Norge, erläggas trafikavgift, som uppbärs av de norska tullmyndigheterna. Skatt och avgift betalas inte sällan i efterhand exempelvis om fordonet passerat obemannad tullanstalt. I sistnämnda fall beräknas skatt och avgift med ledning av uppgifter om aktuella körningar från lastmottagarna i Norge. Från tullen har också inhämtats, att svenska exportörer av virke månadsvis till tullmyndigheterna lämnar uppgifter om kvantiteten varor, som transporteras över gränsen mot Norge. Ofta anges då även de fordon som utfört transporterna.

Fordonsägare, som avser att söka restitution, bör vara skyldig att följa de anvisningar om ytterligare kontrollåtgärder som riksskatteverket finner erforderliga. Med stöd härav kan riksskatteverket föreskriva t.ex. att det för fordon, som används i trafik på Norge, i vissa fall skall föras särskild körjournal. En motsvarande skyldighet finns redan nu enligt anvisningar, som kontrollstyrelsen utfärdat med stöd av 13 § brännoljeskatteförordningen.

Eftersom antalet gränspasseringar vid obemannad tullanstalt och vid platser, där tullanstalt inte finns, är relativt litet och det på grund av ovannämnda förhållanden är möjligt att i efterhand kontrollera sådana

resor, synes man för ifrågavarande gränspasseringar kunna ersätta tullmyndigheternas uppgifter till restitutionsmyndigheten med uppgifter från respektive fordonsägare. Fråga uppkommer då om det för dessa fall behövs någon straffbestämmelse avseende oriktiga uppgifter om gränspassering. För närvarande kan endast bedrägeriparagrafen komma ifråga och denna täcker blott uppsåtliga förfaranden. Detta synes inte vara tillräckligt. Enligt uppgift undersöker emellertid skattestrafflagutredningen förutsättningarna för att samla allt oriktigt uppgiftslämnande, när det gäller beskattning, under en gemensam straffbestämmelse, vilken omfattar såväl uppsåtligt och vårdslöst handlande som underlåtenhet att lämna föreskriven uppgift. Efter vad bilskatteutredningen under hand har erfarit kan man förmoda, att skattestrafflagutredningens förslag i detta avseende kommer att avse även nu aktuella uppgifter från enskild till restitutionsmyndigheten. Med hänsyn härtill föreslår bilskatteutredningen inte någon särskild straffbestämmelse. Skulle det emellertid visa sig, att skattestrafflagen inte kommer att tillämpas beträffande de här aktuella förfarandena, kan man föreskriva att uppgifterna skall lämnas på heder och samvete och straffbelägga underlåtenhet att lämna föreskriven uppgift.

Enligt utredningens förslag får ut- och inpasseringsdygn inräknas i utlandsvistelsen. Viss risk föreligger, att denna rätt kan komma att missbrukas. Det är således inte otänkbart att någon fordonsägare i avsikt att bli antecknad för utlandsvistelse kör över gränsen endast för att omedelbart återvända. Skulle missbruk förekomma nödgas man sannolikt införa restriktioner i rätten till återbäring. Man kan då tänka sig antingen en bestämmelse om möjlighet för restitutionsmyndighet att vid uppenbara missbruksfall neka återbäring eller också tvingas man kanske att slopa rätten till restitution för dygn då fordonet har passerat såväl ut ur som in i landet.

Som tidigare påpekats undersöker utredningen möjligheterna att gå över till ett kilometerskattesystem. Det kan därför i detta sammanhang finnas anledning påpeka, att det ovan beskrivna kontrollsystemet också kan användas om man har kilometerbeskattning. Tullmyndigheterna har då endast att anteckna fordones registreringsnummer och kilometermätarnas ställning. Det kan också påpekas att nyssnämnda problem med risk för missbruk helt skulle försvinna vid en övergång till kilometerbeskattning.

Den föregående diskussionen har gällt tillämpningen av kostnadsansvarighetsprincipen på den svenska trafiken utomlands. Vad som återstår att behandla är alltså hur beskattningen av fordon, som från utlandet kommer in i Sverige, skall anpassas efter samma princip.

Såsom ovan beskrivits skall enligt kungörelsen 1934: 122 skatt erläggas för utländska fordon, som för tillfälligt brukande införs i landet. Tillämpningen av dessa bestämmelser begränsas emellertid som tidigare nämnts av 1956 års konventioner. Utredningen har icke funnit skäl föreslå någon ändring i 1934 års kungörelse.

Utredningen föreslår med den motivering som angetts inledningsvis, att rätten till tullfri införsel av drivmedel begränsas till högst 50 liter. Som tidigare nämnts är införselrätten i Västtyskland och Frankrike begränsad till denna kvantitet och det är för utredningen bekant, att bestämmelser med samma innebörd med stor sannolikhet kommer att införas även i övriga EEC-stater.

För att förslaget skall kunna genomföras i denna del måste man på tullanstalterna på ett enkelt sätt kunna mäta den kvantitet drivmedel som medförs i ett fordons bränsletank. Fordonens bränslemätare ger ofta endast en grov skattning av bränslekvantiteten. Vidare kan sådana mätare lätt sättas ur funktion eller göras missvisande. I anslutning till diskussioner inom utredningen har emellertid konstruerats en apparat för pneumatisk mätning av kvantiteten drivmedel i bränsletank. Apparaten, som torde komma att betinga ett pris av cirka 400 kr, har vid praktiska försök visat sig vara lämpad för sitt ändamål. En dylik apparat torde behövas på 60—70 tullanstalter.

Sammanfattningsvis innebär utredningens förslag under 6.3.2 följande: Rätt till restitution av fordonsskatt föreligger för buss, lastbil och släpvagn, vars tjänstevikt resp. totalvikt överstiger de ovan angivna värdena. En ytterligare förutsättning är att fordonet under ett kalenderår använts utomlands minst tolv dygn. In- och utresedygn inräknas i tiden för utlandsvistelsen. Restitution utgår per dygn med 1,8 % av månadsskatten för fordonet. Tullmyndigheterna antecknar registreringsnumret på varje ut- och inpasserande lastbil, släpvagn och buss samt datum för varje gränspassering. Anteckningarna förs dag för dag, varvid ut- och inpasserande fordon antecknas i skilda kolumner på särskild blankett. Anteckningarna översänds månadsvis (se specialmotiveringen) till riksskatteverket där uppgifterna matas in på dator. Sedan uppgifterna kompletterats med uppgifter om fordonens tjänstevikt eller totalvikt, eventuellt restförd skatt samt fordonsägarnas namn och adresser, uträknas restitutionen och utskrivs utbetalningskort helt maskinellt. Beträffande tiden från och med år 1971 tills ett centralt bilregister är organiserat, vilket beräknas ha skett någon gång under år 1973, översänder restitutionsberättigad fordonsägare efter varje kalenderårs utgång ansökan om återbäring till den länsstyrelse där fordonet är registrerat. På länsstyrelserna kompletteras ansökningarna med de uppgifter som erfordras för att riksskatteverket skall kunna bestämma restitutionsbeloppets storlek och utbetala beloppet till rätt fordonsägare. Ägare av fordon, som passerat gränsen vid tid då tullanstalt saknar passning eller på plats där tullanstalt inte finns, lämnar varje månad till riksskatteverket uppgift om varje sådan gränspassering. Blanketten undertecknas av fordonets ägare. Ägarnas uppgifter kan i efterhand kontrolleras stickprovsvis på olika sätt. De uppgifter om ut- och inpasseringar som lämnas av tullmyndigheterna eller undantagsvis av fordonsägarna är avgörande för bestämmandet av restitution.

Större mängd drivmedel än 50 liter får inte införas till riket tull- och skattefritt.

6.4 *Konsekvenserna av utredningens förslag*

Såsom tidigare nämnts saknas statistik beträffande det totala antalet utlandsresor med svenska lastbilar, släpvagnar och bussar. Inte heller finns uppgifter om det totala antalet sådana fordon, som används i utlandet. Med hänsyn härtill kan storleken av det sammanlagda årliga belopp som enligt utredningens förslag kan komma att återbäras endast grovt uppskattas. Med ledning av den tidigare nämnda undersökningen (6.2) och uppgifter från transportnämnden, åkeriförtag, personal vid färjestationer och rederier har utredningen beräknat det för mottagarna skattefria restitutionsbeloppet till sammanlagt 2—2,5 milj. kr per år under de två första etapperna av den under 5.6 föreslagna beskattningsreformen.

Förslaget om begränsning i rätten till tull- och skattefri införsel av drivmedel kommer att medföra ökade inkomster för statsverket. Ökningen torde ligga i storleksordningen 3 milj. kr, vilket emellertid på grund av ovan angivna skäl är endast en grov uppskattning. Den ökade skatteintäkten får betalas av såväl svenska åkare i internationell trafik som utländska åkare med körningar i Sverige. Större delen av kostnaderna kommer att drabba de svenska åkarna. Med hänsyn härtill skulle man vid ett ytligt betraktande kunna hävda att nyttan av rätten till skatterestitution för de svenska utlandsåkarna som grupp uppvägs av ökade drivmedelskostnader. Det torde emellertid endast undantagsvis bli så att fördelar och nackdelar väger jämnt även för den enskilde åkaren. Den åkare som har relativt långa körningar i Sverige men korta körningar utomlands kommer att totalt sett få en skattehöjning. Ett sådant resultat är emellertid från principiell synpunkt riktigt, eftersom körningar i Sverige bör ske med användande av här i landet beskattat drivmedel och inte bli subventionerade därför att fordonet tillfälligtvis används utanför Sverige. För fordonsägare med både tidsmässigt och geografiskt långa utlandsresor innebär förslaget en klar förbättring vilket

också är riktigt och i linje med kostnadsansvarighetsprincipen. Det kan även nämnas, att flertalet svenska åkare med körningar i Norge i dagens läge inte fullt ut kan dra nytta av rätten till tull- och skattefri införsel av 400 liter drivmedel vid varje inpassering från Norge, vilket beror på de relativt korta körsträckorna i Sverige. I förhållande till de norska och danska åkarna i internordisk trafik kommer de svenska åkarna i ett bättre konkurrensläge i och med att de genom rätt till skatterestitution erhåller en förmån liknande den som norska och danska åkare har vid körningar i utlandet. Begränsningen i rätten till fri införsel av drivmedel påverkar inte konkurrensförhållandet mellan svenska, danska och norska åkare eftersom den drabbar alla lika. I Norge och Danmark kan samtliga framföra fordon på obeskattad dieselolja. I förhållande till åkare från kontinenten med körningar i Sverige uppnår man med förslaget i sin helhet en större rättvisa än för närvarande. Detta medför att exempelvis åkare från Västtyskland kommer att få samma rätt till införsel av drivmedel till Sverige som svenska åkare redan har vid inpasseringar i Västtyskland. Därtill kommer rätten till skatteåterbäring för de svenska åkarna. Sammanfattningsvis synes fördelarna av utredningens förslag kunna beskrivas så, att man dels får en till kostnadsansvarighetsprincipen anpassad beskattning med de samhällsekonomiska vinster som följer därav, dels uppnår ett riktigare och bättre konkurrensläge för de svenska åkarna. Värdet av dessa fördelar torde vara betydande även om det inte kan anges i absoluta tal.

De med restitutionsförfarandet förenade kostnaderna kan uppskattas till omkring 200 000 kr per år.

7 Skogsbrukets transporter

7.1 *Gällande bestämmelser*

Lagen (1943: 431) om allmänna vägar gäller dels alla vägar, som vid lagens ikraftträdande den 1 januari 1944 var att anse såsom allmänna, dels ock alla vägar som efter nämnda tidpunkt blivit byggda som allmänna, inrättats såsom särskilda vintervägar eller intagits till allmänt underhåll och ej därefter dragits in.

Enskilda vägar är alla de vägar, som enligt vad i det föregående sagts inte är allmänna. Den enskilda väghållningen regleras för närvarande genom lagen (1939: 608) om enskilda vägar, jämte vissa statsbidragsförfattningar.

Enligt gällande lagstiftning skall i princip enskild väg hållas av den eller de som företrädesvis har nytta av vägen. Såsom komplement till det allmänna vägnätet är emellertid de enskilda vägarna av största betydelse för näringslivet. Med hänsyn härtill och då kostnaderna för väghållningen blivit allt mer betungande för de enskilda intressenterna har en statlig bidragsgivning på området framstått som både önskvärd och nödvändig. Ett flertal författningar och anslag reglerar den statliga stödgivningen till enskilda vägar. De centrala bestämmelserna om statlig bidragsgivning till skogsvägar och andra enskilda vägar återfinns i kungörelsen (1952: 793) angående statsbidrag till enskild väghållning och i kungörelsen (1943: 530) angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m.m., jämte vissa tillämpningsföreskrifter.

Statsbidrag till byggande av enskild väg — dock inte skogsväg — utgår enligt 1952 års kungörelse. Byggnadsbidrag till sådan väg som är av väsentlig betydelse för en bygds befolkning (byväg) kan utgå med 70 % och under vissa förutsättningar med högst 85 % av beräknade kostnader för företaget. Som bidrag till byggande av sådana vägar har för budgetåret 1969/70 anvisats 23,6 milj. kr att avräknas mot automobilskattemedlen.

Statsbidrag till kostnader för byggande av skogsväg i enskild ägo kan enligt 1943 års kungörelse utgå med högst 50 % av kostnaden för skogshuvudväg och med 40 % för andra vägar. Under vissa särskilda förutsättningar kan bidragsandelen bestämmas till högst 75 % och om bidraget avser skogshuvudväg av särskild betydelse för fritidsändamål till högst 85 %. Till vägbyggnader på skogar i enskild ägo har för budgetåret 1969/70 anslagits 13,3 milj. kr, varav högst 500 000 kr avser bidrag till skogshuvudvägar av särskild betydelse ur fritidssynpunkt. Anslaget avräknas mot automobilskattemedlen. Det kan nämnas att också beredskapsmedel i sysselsättningspolitiskt syfte kan användas som bidrag till byggande av skogsväg.

I fråga om statsbidrag till underhåll av enskilda vägar gäller beträffande såväl skogsvägar som övriga enskilda vägar ovannämnda kungörelse av år 1952. Underhållsbidrag kan utgå a) då vägen är av väsentlig

betydelse för en stor allmänhet eller för trafik av andra än väghållare eller b) där vägen är av väsentlig betydelse som samfärdsled eller utfart för en bebyggelse och vägen är av betydande längd eller vägens nödiga underhåll måste anses vara synnerligen betungande för väghållarna. Underhållsbidrag utgår med 70 % av den kostnad, vartill den väghållning bidraget avser skäligen kan skattas. Då synnerliga skäl föreligger, kan underhållsbidrag utgå med 85 % av den uppskattade kostnaden. Vidare kan s.k. iståndsättningsbidrag beviljas med 70 % för åtgärder, som bedöms nödvändiga från trafiksynpunkt.

Beträffande såväl byggnads- som underhållsarbeten gäller att åtgärder som föreskrivits i riksförsvarets intresse helt gäldas av statsmedel.

För budgetåret 1969/70 har till bidrag till drift av enskilda vägar m.m. anvisats 53,7 milj. kr att avräknas mot automobilskattemedlen. Med hänsyn till förutsättningarna för beviljande av underhållsbidrag är det naturligt, att sådant bidrag inte ofta kan komma skogsvägarna till del. Skogsbruksutredningen säger (SOU 1963: 71, s. 28) följande.

E. *Anslaget Bidrag till underhåll av enskilda vägar m.m.*

Ifrågavarande anslag som är ett reservationsanslag att avräknas mot automobilskattemedlen är uppfört under sjätte huvudtiteln i riksstaten. I den mån en såsom skogsväg byggd enskild väg kommer i åtnjutande av underhållsbidrag och iståndsättningsbidrag utgår dessa bidrag från förevarande anslag.

Utredningen har funnit erforderligt att skaffa sig en uppfattning om storleksordningen av de bidrag av nyssnämnda slag som utgått till skogsvägar. De svar som lämnats på en av utredningen gjort enkät beträffande längden m.m. av de skogsvägar som blivit berättigade till dylika bidrag — för vilken enkät redogörs i fjärde kapitlet — föranleder till antagandet att underhålls- och iståndsättningsbidrag till såsom skogsvägar byggda enskilda vägar hittills inte belastat förevarande anslag i någon större utsträckning.

7.2 *Utredningens överväganden*

Av det föregående framgår att skogsbilvägarna i förhållande till andra enskilda vägar kommer i åtnjutande av betydligt mindre statlig stödgivning dels genom att bidragens procentuella andel av byggnadskostnaden för skogsbilväg är lägre och dels genom att bidragen till underhåll av skogsbilvägar är obetydliga. Trots detta betalas för skogsbrukets transporter samma vägtrafikskatter som för andra transporter. I betänkandet Trafikutveckling och trafikinvesteringar (SOU 1966: 69) anges för år 1965 längden av enskilda vägar med och utan statsbidrag till underhållet till 57 000 resp. 186 000 kilometer. De enskilda vägarna utan bidrag till underhållet uppges vara huvudsakligen permanenta skogsbilvägar.

För att erhålla en uppfattning om storleken av skogsbrukets transportarbete med lastbil på enskilda vägar med och utan statsbidrag till underhållet har Skogsbrukets motortransportkommitté gjort en utredning, som bl.a. innefattar en vid skogsstyrelsen verkställd undersökning över skogstransporternas medelkörlängd på enskilda vägar av nämnda två kategorier. Enligt motortransportkommitténs utredning uppgick skogsbrukets genomsnittliga transportarbete för åren 1964—1967 på enskilda vägar med och utan statsbidrag till underhållet till 68,44 milj. tonkilometer resp. 72,74 milj. tonkilometer.

Av utredningen framgår således att något mer än hälften av skogsbrukets transportarbete på enskild väg utförs på vägar utan statligt bidrag till underhållet. Det kan i detta sammanhang nämnas, att skogsbrukets kostnader för underhåll av skogsvägar år 1967 uppgick till 43,4 milj. kr.

I ett stencilerat betänkande av 1955 års skogsvårdsutredning diskuterades bl.a. skälen för statligt stöd till skogsvägbyggandet. De av skogsvårdsutredningen anförda skälen för statligt stöd behandlades i prop. 1957: 40 angående anslag för budgetåret 1957/58 till bidrag till väg- och flottledsbyggande m.m. på skogar i enskild ägo. Från departementschefens uttalande i propositionen kan följande återges:

Vad härefter angår den principiella frågan om staten överhuvudtaget bör lämna stöd till ifrågavarande vägbyggnader, så torde redan

skogsbrukets betydelse för vår samhällsekonomi i och för sig motivera en statlig medverkan vid utvecklingen av en för detsamma så grundläggande förutsättning som ett tillfredsställande vägnät utgör. Utredningen har också påpekat, att skogsvägarna har för skogsbruket en betydelse likvärdig den som det av allmänna medel bekostade vägnätet har för näringsgrenar, som kan förläggas till städer och andra orter, belägna i närheten av trafiklederna. Ingen av remissinstanserna har heller ifrågasatt lämpligheten av statens medverkan vid utbyggandet. Det principiellt riktiga i en dylik medverkan torde också kunna sägas vara godkänt genom den bidragsverksamhet som under de senaste decennierna skett på området. Någon anledning till ändrat ställningstagande härutinnan finnes icke. Gränsdragningen mellan å ena sidan stödet till skogsvägarna och å andra sidan stödet till vissa andra kommunikationsleder, avsedda för transporter inom eller från eller till olika företag i andra näringar, kan i vissa fall vara svår att principiellt motivera. Givetvis ökar denna svårighet i den mån också en skogsväg betjänar enbart en eller ett fåtal skogsägare.

Ifrågavarande spörsmål kommer emellertid i ett annat läge — såsom ett par remissinstanser påpekat — i den mån bidragen till skogsbilvägarna betraktas som en kollektiv återbäring av bilskattemedel. Den avräkning av bidragen mot automobilskattemedlen, som utredningen föreslår och vartill jag längre fram återkommer, stöder i och för sig ett sådant betraktelsesätt. Emellertid synes några hållbara beräkningar av restitutionsbeloppen icke f.n. kunna åstadkommas. Utredningen har sålunda helt avstått från någon redovisning av sina överväganden i det avseendet. I vart fall till dess säkrare uppskattningar föreligger om vilka restitutionsbelopp, som kan betraktas som berättigade, synes därför kravet på viss bensinskatterestitution jämväl för den trafik som är tillfinnandes på skogsvägarna, få utgöra enbart ett skäl, ehuru ett kraftigt sådant, för ett statligt stöd till ifrågavarande vägväsende.

Vid den fortsatta behandlingen av skälen för statlig stödgivning berörde departementschefen också stödets finansiering och nämnde följande:

På de skäl utredningen anfört och som flertalet remissinstanser godtagit, kan jag tillstyrka, att bilskattemedel tages i anspråk för statlig bidragsgivning till skogsbilvägarnas utbyggnad. Jag delar likaså den uppfattningen att statens samtliga utgifter för skogsvägväsendet dock icke bör bekostas av dylika medel. En viss del av dessa utgifter bör även i fortsättningen belasta den allmänna budgeten respektive vederbörande driftsstater. Som jag redan framhållit föreligger emellertid icke några användbara beräkningar av hur stora belopp som bör belasta automobilskattemedlens specialbudget. Därtill kommer, att utredningens förslag att använda en del av skogsväganslaget till de statliga och ecklesiastika skogarna onekligen kan leda till synnerligen känsliga och grannlaga avgöranden såväl för Kungl. Maj:t som skogsstyrelsen. Med hänsyn till dessa förhållanden har jag efter ingående överväganden kommit till den uppfattningen att i vart fall tills vidare någon utökning av de bidragsberättigade kategorierna icke bör ske. I följd därav bör skogsväganslaget även i fortsättningen enbart avse vägbyggnader å skogar i enskild ägo.

Utgifterna för skogsvägar å statens skogar liksom å de ecklesiastika skogarna skulle sålunda i fortsättningen få täckas på samma sätt som hittills. De kostnader som i enlighet härmed alltjämt kommer att belasta den allmänna budgeten och vederbörande driftsstater men enligt utredningens förslag bort täckas in under skogsväganslaget motsvarar minst den del av anslaget, som utredningen ansett icke böra avräknas mot bilskattemedlen. Med hänsyn härtill har jag funnit mig böra förorda, att den övriga medelsanvisningen till skogsvägbyggandet, dvs. den som går över skogsvägsanslaget, helt skall täckas av bilskattemedel.

Beträffande de angivna skälen för stödgivning anförde 1962 års skogsbruksutredning i betänkandet Skogsvägar (SOU 1963: 71) bl.a. följande:

De anförda skälen för en statlig stödgivning gäller enligt utredningens mening fortfarande och kan hävdas med ännu större styrka beträffande huvudvägarna i skogsvägnätet. Dessa är redan och kommer förmodligen framdeles ännu mera att bli av mera allmän betydelse inte blott för skogsnäringen utan för samhället i dess helhet. Huvudvägarna trafikeras så gott som uteslutande av motorfordon, ofta större lastbilar. Med hänsyn härtill kan det anses motiverat att i högre grad än hittills betrakta det statliga stödet som en restitution av bilskattemedel och inte som en stödgivning i egentlig mening.

Det är givetvis i princip tänkbart att införa ett rent restitutionsförfarande i stället för nuvarande bidragsgivning. Som framhållits i den nyss nämnda propositionen är det emellertid svårt att beräkna restitutionsbeloppen och möjligheterna att göra en sådan beräkning har inte förbättrats. Restitutionsförfarandet torde också bli besvärligt i den praktiska tillämpningen. Även om ur principiella synpunkter en övergång till ett restitutionsförfarande skulle kunna motiveras vill utredningen dock bl.a. av rent praktiska skäl föreslå att det nuvarande syste-

Tabell 40. Beräkning av den vägtrafikskatt som avser skogsbrukets transporter av rundvirke på enskilda vägar.

Bärighet Landsdelar	Enskilda vägar med statligt underhållsbidrag		Enskilda vägar utan statligt underhållsbidrag		Samtliga enskilda vägar	
	Transp. arb. milj. tonkm	Bilskatter milj. kr	Transp. arb. milj. tonkm	Bilskatter milj. kr	Transp. arb. milj. tonkm	Bilskatter milj. kr
8/12 tons axel/boggi-tryck						
Norra Sverige	32,4	1,46	40,5	1,82	72,9	3,28
Mell. Sverige	21,3	1,13	22,4	1,19	43,7	2,32
Södra Sverige	14,8	0,62	9,8	0,41	24,6	1,03
Summa	68,5	3,21	72,7	3,42	141,2	6,63
10/16 tons axel/boggi-tryck						
Norra Sverige	32,4	0,87	40,5	1,09	72,9	1,96
Mell. Sverige	21,3	0,68	22,4	0,72	43,7	1,40
Södra Sverige	14,8	0,37	9,8	0,25	24,6	0,62
Summa	68,5	1,92	72,7	2,06	141,2	3,98

met med bidragsgivning bibehålls för huvudvägarna. Detta system tillämpas för övrigt för alla andra enskilda vägar av motsvarande slag.

Efter ovannämnda uttalanden om skälen för statliga bidrag till skogsnäringen har såväl fordonsskatten som drivmedelsskatten höjts. Vidare innebär utredningens förslag ovan under 5.5 till omfördelning av fordonsskatten beträffande tyngre fordon en skatteskärpning beträffande de fordonsekipage, som används för transporter på skogsbrukets vägar. Med hänsyn härtill och då skogsbruket i betydligt högre utsträckning än andra transportkonsumenter själv svarar för kostnaderna för väghållningen har utredningen funnit skäl att överväga hur gottgörelse bör utgå för den skatt, som erläggs vid transporter på skogsbrukets vägar utan underhållsbidrag, dvs. det egentliga skogsbilvägnätet. Någon möjlighet att bevilja skattefrihet för körning på sådana vägar finns av praktiska skäl inte varför en skattelindring endast kan utformas som en kompensation för erlagd skatt. Med utgångspunkt från de specialdestinerade fordons- och drivmedelsskatter som gäller fr.o.m. 1/1 1970 har Skogsbrukets motortransportkommitté i juni 1969 beräknat den sammanlagda vägtrafikskatt, som belastar skogsbrukets lastbilstransporter på enskild väg. Resultatet framgår av tabell 40.

Den fordons- och brännoljeskatt, som enligt från och med den 1 januari 1970 gällande skattesatser belastar skogsbrukets lastbilstransporter på enskild väg utan statligt underhållsbidrag, beräknas således till mellan 2,06 och 3,42 milj. kr. I undersökningen Skogsbrukets biltransporter, vilken utförts genom motortransportkommitténs försorg, beräknades motsvarande skattebelopp för år 1954 till cirka 2,4 milj. kr. Om samma beräkningsmetod tillämpas på 1970 års förhållanden, blir motsvarande skattebelopp ca 3 milj. kr. Med utgångspunkt från detta värde kan man antaga att utredningens förslag till omfördelning av vägtrafikbeskattningen kommer att medföra en höjning till 3,5 milj. kr i slutskedet (under förutsättning av oförändrad trafik).

Ett restitutionsförfarande med individuell återbäring av skatt i vad avser körning på enskilda vägar utan underhållsbidrag kan tänkas utformat som en kompensation antingen till fordonsägarna, till markägarna-väghållarna eller till befraktarna. Det naturligaste är, att fordonsägarna får rätt till återbäring, men ett system med dessa som restitutionsberättigade synes med hänsyn till kontrollsvårigheterna knappast kunna konstrueras. Väljer man någon av övriga två kategorier som mottagare kommer kompensationen att få en prägel av utvidgad bidragsgivning. Dessutom kan man konstatera, att ett förfarande med markägare-väghållare som restitutionsberättigade blir svårkonstruerat med hänsyn till kontrollproblemen. Förfarandet skulle sannolikt kräva ett deklarationsunderlag för kompensationsbeloppets bestämmande och i övrigt medföra en stor och kostsam kontrollapparat. Om befraktarna utses till restitutionsberättigade kan sannolikt uppgifter om transportarbetet på aktuella vägar erhållas och kompensationsbeloppet räknas ut i de fall befraktarna har en med hänsyn till dessa uppgifter tillfredsställande bokföring. Detta torde vara fallet beträffande vissa skogsägareföreningar och skogsbolag. Ett sådant system torde emellertid bli förhållandevis kostsamt för befraktarna. I de fall tillfredsställande bokföringsmaterial saknas, skulle man tvingas ha ett kompletterande system med exempelvis förhandsanmälning om skogsarbetet och efterföljande kontroll från skogsvårdsstyrelse. Från åkarhåll har man också gjort gällande, att ett system med befraktarna som kompensationsberättigade skulle kunna leda till en standardförsämring beträffande skogsvägarna.

De nu antydda svårigheterna innebär i och för sig ett skäl mot ett restitutionsförfarande. Det sammanlagda årliga kompensationsbeloppet är inte heller så stort, att det kan motivera ett komplicerat förfarande. Utredningen är därför av den uppfattningen, att formerna för gottgörelse till skogsbruket inte bör ändras.

Som tidigare nämnts har betraktelsesättet, att bidragen till skogsbilvägar delvis är att se som en kollektiv återbäring av bilskattemedel, ansetts utgöra ett kraftigt skäl för statligt stöd till ifrågavarande vägväsende. Utredningens förslag till omfördelning av skatterna beträffande de tyngre fordonen innebär en skattehöjning för skogsbruket. Med hänsyn härtill kan det enligt utredningens mening finnas skäl för en i förhållande till skattehöjningen ökad bidragsgivning till skogsbruket.

Frågan om det statliga stödet till skogsbruket prövas för närvarande i ett större sammanhang inom skogspolitiska utredningen. Från bilskatteutredningens utgångspunkter finns det emellertid anledning att framhålla vissa omständigheter. Det är inte klart hur stor del av bidragen till byggande av skogsbilvägar, som i dagens läge är att anse som kompensation för erlagd vägtrafikskatt. Den av utredningen föreslagna omfördelningen av skattebördan för tyngre fordon motiverar emellertid i och för sig en höjning av bidragen med ett belopp, som kan anses svara mot den ökning av vägtrafikbeskattningen, som träffar trafiken på skogsbilvägar utan statligt underhållsbidrag. Utredningen beräknar detta belopp per år till i runt tal en halv milj. kr i slutskedet under förutsättning av oförändrad trafik. Vidare bör framhållas att man, i den mån bidragen är att anse som kompensation för erlagd skatt, inte har skäl att från rätten till bidrag undantaga skogsvägar, som hålls av staten eller kyrkan. Slutligen skall nämnas att man från Svenska Lasttrafikbilägareförbundet framfört önskemål om en bidragsgivning även beträffande underhållet av skogsbilvägarna. Från de synpunkter bilskatteutredningen har att beakta finns intet att erinra mot en sådan bidragsform.

Bilskatteutredningen har vid underhandskontakter med skogspolitiska utredningen erfarit att denna kommer att pröva den nu diskuterade problematiken och avser att våren 1970 lägga fram betänkande om bl.a. bidragsgivningen. Skogspolitiska utredningen har också fått del av bilskatteutredningens material. Av de angivna skälen anser sig bilskatteutredningen inte böra lägga fram något eget förslag i ämnet.

8 Vissa andra restitutionsfrågor

8.1 *Gällande bestämmelser*

Nu förekommande restitutioner av vägtrafikskatt — eller kompensationer för sådan skatt — kan indelas i kollektiva restitutioner och individuella restitutioner.

De kollektiva restitutionerna har alla det gemensamt, att de bestrids av riksstatsanslag, som varje år omprövas av riksdagen. Hit hör följande restitutioner.

Från anslaget Åtgärder för fritidsbåttrafiken (IX ht, J 7 riksstaten för budgetåret 1969/70) utbetalas bl.a. kollektiv restitution för erlagd bensinskatt genom att automobilskattemedel disponeras för bidrag enligt kungörelsen (1969: 323) om statsbidrag till hamn, brygga eller farled för fritidsbåtar. Bidrag av statsmedel lämnas enligt kungörelsen till ny-, till- eller ombyggnad av hamn, brygga eller farled för fritidsbåtar. Om synnerliga skäl föreligger, lämnas bidrag även till förvärv av mark eller till större reparation. Ärenden rörande bidragen avgörs av statens naturvårdsverk. Om ifrågakommande belopp överstiger 50 procent av kostnaden hänskjuts dock ärendet till Kungl. Maj:t.

För budgetåret 1969/70 har anslaget, som är ett reservationsanslag, uppförts med ett formellt belopp av 1 000 kr, då reservation på mer än åtta milj. kr finns från föregående budgetår. För budgetåret 1968/69 var närmast motsvarande anslag, Bidrag till småbåtshamnar m.m., uppfört med 2,6 milj. kr.

Kollektiv restitution utgår för bensin, som förbrukas för drift av jordfräsar inom den yrkesmässiga trädgårdsodlingen. Kompensationen utbetalas från särskilt riksstatsanslag, Restitution av bensinskatt till trädgårdsnäringen (IX ht, C 12 i riksstaten för 1969/70). En del av anslaget disponeras av Kungl. Maj:t för bidrag till Svenska grönsaksfrämjandet. I övrigt disponeras anslaget av lantbruksstyrelsen i samråd med av Kungl. Maj:t utsedda representanter för trädgårdsnäringen för bidrag till vissa för trädgårdsnäringen allmännyttiga ändamål. Överskjutande medel överförs till trädgårdsnäringens bensinskattefond, som förvaltas av statskontoret. Fonden får disponeras för samma ändamål som anslaget. För 1969/70 är anslaget uppfört med 400 000 kr.

I fråga om fiskerinäringens bensindrivna fartyg utgår kollektiv restitution för erlagd bensinskatt från särskilt anslag i riksstaten, Restitution av bensinskatt till fiskerinäringen (IX ht, I 11 i riksstaten för 1969/70). Anslaget står till fiskeristyrelsens förfogande. De olika lantbruksnämnderna i riket inkommer årligen med förslag till fördelning av medlen inom sitt område. Medlen får inte gå till enskilda personer utan skall användas för gemensamma fiskeriintressen såsom byggande av smärre hamnar och fiskefyrar och för andra åtgärder, som kan gagna yrkesfisket. Sedan förslagen granskats inom fiskeristyrelsen, utbetalas medlen enligt förslagen i den mån dessa inte är stridande mot grunderna för anslagets användning.

Enligt beräkningar som nyligen utförts av fiskeristyrelsen förbrukas 2 345 m³ bensin per budgetår vid yrkesmässigt fiske inom landet. Med utgångspunkt från en skatt om 43 öre per liter bensin är anslaget för 1969/70 upptaget med 1 010 000 kr.

Den kollektiva kompensationen för skatt på bensin, som förbrukas vid användning av snöskotrar inom rennäringen, utgår från riksstatsanslaget Kompensation för bensinskatt till rennäringen (IX ht, K 3 i riksstaten för 1969/70). Anslaget står till lantbruksstyrelsens förfogande, och medlen betalas ut till Svenska samernas riksförbund att enligt landsmötets beslut disponeras för ändamål, som gagnar renskötande samer. För 1969/70 är anslaget uppfört med 100 000 kr.

Individuella restitutioner finns beträffande bensinskatt och brännoljeskatt.

Kungl. Maj:t har med stöd av riksdagens bemyndigande i brev till statens jordbruksnämnd den 3 april 1959 förordnat, att restitution av skatt för bensin, som förbrukas vid jordbruket till bensindrivna traktorer, må äga rum i den omfattning som angetts i prop. 1959: 37. Samtidigt har jordbruksnämnden erhållit uppdrag att utfärda erforderliga tillämpningsföreskrifter och att genomföra restitutionen enligt de grunder som angivits i propositionen. I enlighet härmed har jordbruksnämnden meddelat föreskrifter om restitutionens omfattning, om restitutionsansökan och om behandlingen av restitutionsansökningar. Redan tidigare hade nämnden meddelat bestämmelser om restitution av skatt på bensin, som förbrukas vid drift av skördetröskor i enlighet med riktlinjer som uppdragits i prop. 1957: 95 och Kungl. brev den 26 april 1957.

Kompensation utgår för bensin som förbrukats vid jordbruk till bensindriven gummihjulstraktor med 340 kr för helt år och 170 kr för halvår, till självgående skördetröska med 575 kr för helt år och till hjälpmotor till skördetröska med 150 kr för helt år.

Schablonbeloppen för traktorerna bestämdes på sin tid på grundval av en statistisk beräkning av 1957 års medelförbrukning av traktorbensin på samtliga brukningsenheter i landet. Beräkningen är redovisad i prop. 1959: 37. Beloppen för tröskorna beräknades med ledning av bl.a. ett av jordbruksnämnden inhämtat statistiskt material om den genomsnittliga bensinförbrukningen under åren 1954—1956 på samtliga i undersökningen deltagande brukningsenheter (materialet redovisas i prop. 1957: 95).

Varken bensinskattehöjningen den 1 juli 1965 eller införandet av särskild skatt på motorbränslen den 7 februari 1966 ansågs motivera höjning av schablonbeloppen. Vid det första tillfället grundades bedömandet på vissa vid jordbruksinventeringen i mars 1964 inhämtade förbrukningssiffror för år 1963, vilka, generellt sett, utvisade sjunkande förbrukning per traktor och (självgående) skördetröska. Vid det senare tillfället ansåg jordbruksnämnden det lämpligt att frågan om en höjning av kompensationsbeloppen inte togs upp till slutligt avgörande förrän en bedömning av den aktuella bensinförbrukningen kunde ske på grundval av en undersökning i samband med den jordbruksinventering som skulle ske i mars 1967.

Frågan om kompensationsbeloppens storlek prövades år 1969 av riksdagen. I prop. 1969: 45, som på denna punkt lämnades utan erinran av riksdagen (BeU 1969: 35), anförde departementschefen bl.a. följande:

I en den 17 februari 1969 till finansdepartementet inkommen skrivelse framhåller *statens jordbruksnämnd* att statistiska beräkningar rörande bensinförbrukningen i fråga om såväl traktor som självgående skördetröska visar att den genomsnittliga bensinförbrukningen minskat under år 1966 jämfört med tidigare och att förbrukningen för traktor detta år utgjorde 824 liter. Enligt nämnden kan man räkna med en fortsatt minskning av bensinförbrukningen under de närmaste åren. Eftersom bensinskatten nu är 43 öre för liter, innebär det med beaktande av de förut angivna grunderna för beräkning av restitutionsbeloppet, att en årlig överkompensation f.n. sker för varje bensindriven jordbrukstraktor, för vilken restitution skall utgå för helt år, med 45 kr (340 – 5/6 × 824 × 0: 43). Restitution borde således i dessa fall utgå med bara 295 kr för varje sådan traktor. För att restitutionen skall motsvara den bensinskatt, som utgått på bensin som faktiskt förbrukats vid körning på väg, kan naturligtvis en minsk-

ning av restitutionsbeloppets storlek tänkas ske i överensstämmelse med vad jag nu sagt. Med hänsyn till önskvärdheten av att åstadkomma ett enkelt skattesystem för traktorerna föreslår jag emellertid att de bensindrivna traktorerna i klass II beskattas på samma sätt som övriga traktorer i denna klass och att restitution för de bensindrivna traktorerna utgår även för den bensinförbrukning som hänför sig till körning på väg. Härigenom undviks eventuella dubbelbeskattningseffekter samtidigt som administrativa och kontrollmässiga fördelar nås genom att samtliga traktorer, oavsett användning av drivmedel, fogas in i traktorskattesystemet.

I enlighet med det anförda förordar jag att Kungl. Maj:t hemställer om riksdagen bemyndigande för Kungl. Maj:t att — enligt hittills tillämpade grunder för beräkning av restitutionen — förordna om restitution av bensinskatt på bensin, som förbrukats vid användning av bensindrivna traktorer inom lantbruket, med till 350 kr avrundat belopp för traktor och år. Bemyndigandet bör gälla fr.o.m. år 1970 tills vidare. Statsverkets kostnader för den av mig nu föreslagna restitutionen kan beräknas öka från nuvarande 9,2 till 9,5 milj. kr för helt budgetår. Av jordbruksnämndens skrivelse framgår att bensinförbrukningen minskat även beträffande självgående skördetröskor. Frågan om en omprövning av den restitution som utgår för dessa bör dock inte behandlas i samband med traktorbeskattningen utan torde få tas upp i annat sammanhang.

Berättigad till kompensation är dels ägare av traktor, om han bedriver jordbruk eller är maskinstationsägare och traktorn till väsentlig del används vid jordbruksdrift, dels innehavare av skördetröska, om tröskan använts under skörden.

Till jordbruk hänförs i detta sammanhang även större yrkesmässig odling av frukt samt odling på åker av andra trädgårdsprodukter. Kompensation lämnas inte för bensin till skördetröska eller hjälpmotor till sådan om tröskan inte alls kommit till användning under skörden eller om användningen varit så ringa att det uppenbarligen inte är rimligt att gottgörelse utgår.

Ansökan om kompensation görs på blankett som fastställts av jordbruksnämnden. Sökanden skall betyga att traktorn drivits enbart med bensin och till väsentlig del använts vid jordbruksdrift. Gäller ansökningen skördetröska (eller motor till sådan) skall sökanden betyga, att tröskan använts under skörden och att den drivits med enbart bensin. Dessutom skall uppgift lämnas om storleken av den med tröskan avverkade arealen.

Ansökningsblanketter sänds till dem som kan tänkas komma i fråga och distribueras beträffande traktorer av länsstyrelserna med ledning av bilregistret och beträffande skördetröskor av jordbruksnämnden.

Ansökan som avser traktor bör ha kommit in till vederbörande länsstyrelse före den 1 februari året efter det ansökan avser. Länsstyrelsen bör söka rätta felaktiga och komplettera ofullständiga uppgifter i ansökningarna. Dessutom skall länsstyrelsen på ansökan uppge om lämnade uppgifter överensstämmer med bilregistret. Om sådan överensstämmelse inte föreligger, bör länsstyrelsen på ansökningsblanketten lämna de upplysningar som kan finnas erforderliga för behandlingen av ärendet. Därefter skall ett exemplar av varje ansökning översändas till jordbruksnämnden, som beslutar i ärendet och utanordnar kompensation.

Ansökningar beträffande bensin till skördetröskor (hjälpmotorer) skall bestyrkas av ortsombudet hos vederbörande lantbruksnämnd. Därefter bör sökanden själv sända in ansökningen till jordbruksnämnden före den 1 december det år ansökningen avser. Efter den ytterligare utredning som kan anses erforderlig meddelar nämnden beslut i ärendet och utanordnar kompensationen.

Restitutionsbeloppen utgör för närvarande i runda tal 9,5 milj. kr för traktorer och 2 milj. kr för tröskor.

Individuell kompensation för bensinskatt utgår enligt kungörelsen (1968: 440) om kompensation för bensinskatt vid yrkesmässig användning av motorsåg till den som i sådan verksamhet haft kostnad för bensin och smörjolja (kompensationsgrundande kostnad). Vederbörande länsstyrelse fastställer och utbetalar kompensationen. Ansökan om kompensation, som bör bifogas den allmänna självdeklarationen, förses av taxeringsnämndens ordförande med påteckning om hur yrkandet om avdrag för kompensationsgrundande kostnad bedömts vid taxeringen till statlig inkomstskatt.

Kompensation utgår endast om den kom-

pensationsgrundande kostnaden uppgått till lägst 200 kr. Överstiger den kompensationsgrundande kostnaden ej 4 000 kr, utgår kompensation med 15 % av nämnda kostnad. I andra fall utgör kompensationen 60 % av bensinskatten på varje liter förbrukad bensin. Har taxeringsnämnden inte prövat frågan om kompensationsgrundande kostnad, bestämmer lässtyrelsen kostnaden. Ändras taxeringen, kan länsstyrelsen på framställning av sökanden besluta, att den ändrade taxeringen skall läggas till grund för bedömningen av ansökan om kompensation. Det skall framhållas att kompensationsbeloppet utgör skattefri inkomst.

Kompensationen utbetalas före taxeringsårets utgång. Besvär över länsstyrelsens beslut kan anföras hos kammarrätten, som är sista instans. Kostnaderna för den årliga kompensationen har beräknats till 20 milj. kr.

Till ägare av motorfordon, som är frikallat från skatteplikt enligt automobilskatteförordningen på grund av bestämmelserna i 2 § första stycket c) eller andra stycket, utgår enligt förordningen (1960: 603) om bidrag till vanföra ägare av motorfordon ett årligt belopp som ersättning för skatten på bensin eller brännolja.

En särskild form av individuell restitution regleras i brännoljeskatteförordningen. Sålunda kan ägare av brännoljedrivet fordon efter kontrollstyrelsens prövning erhålla restitution av skatt på brännolja, som förbrukats för annat ändamål än fordonets framförande, exempelvis för drift av tippnings- eller lastningsanordningar. En förutsättning för restitution är dock att fordonets motor i mera avsevärd omfattning — i anslutning till uttalanden i förarbetena minst 15 % — nyttjas för annat ändamål än fordonets framförande. Kontrollstyrelsen kan också medge restitution av skatt på brännolja, som inköpts i beskattat skick men använts för annat ändamål än drift av motor i motorfordon, t.ex. för drift av traktor eller för uppvärmning. Slutligen kan enligt brännoljeskattekungörelsen (1961: 654) brännoljeskatt restitueras om den avsett brännolja, som i ej endast ringa omfattning använts för drift av motorfordon utom riket (jfr under avsnitt 6).

8.2 *Utredningens överväganden och förslag*

8.2.1 Kollektiva restitutioner

Bilskatteutredningen har under arbetets gång haft överläggningar i form av hearings med bl.a. representanter för de intressegrupper som berörs av de generella restitutionerna. Det har därvid framkommit, att det nuvarande systemet med kollektiva restitutioner fungerar tillfredsställande och att det inte förelåg önskemål om omläggning i en eller annan form — exempelvis till individuella restitutioner. Med hänsyn härtill och då individuella restitutioner med ett stort antal kompensationsberättigade erbjuder betydande administrativa svårigheter, finns det enligt utredningens uppfattning inte anledning att överväga införandet av en sådan restitutionsform på detta område. Eftersom det gällande systemet synes fungera tillfredsställande, torde inte heller en översyn behövas inom ramen för detta.

När det gäller skatt på bensin, som förbrukas för drift av snöskotrar, kan ytterligare en synpunkt framföras. Enligt vad bilskatteutredningen under hand inhämtat avser 1964 års rennäringssakkunniga att föreslå att statsmedel anvisas till anordnandet av särskilda snöskoterleder m.m. Om dessa medel avräknas mot de specialdestinerade vägtrafikskatterna, kan även andra snöskoterägare än de renskötande samerna anses få kompensation för skatt på förbrukad bensin.

Bilskatteutredningen vill i detta sammanhang behandla en framställning av den 28 mars 1962 från Svenska flottledsförbundet om restitution av bensinskatt beträffande bensin som användes för framdrivande av motorbåtar i samband med viss flottningsverksamhet. Framställningen har med däröver avgivna utlåtanden överlämnats till bilskatteutredningen.

Ur flottledsförbundets framställning återges följande.

I Sveriges flottleder användes ett stort antal båtar, av vilka en del är bensindrivna, för varp-

ning och bogsering av timmer, vid rensning av virke från stränderna och vid inmatning av virke till flottningsrännor och skiljeställen. 1961 var de bensindrivna båtarnas antal 275 st. Med en drifttid av i medeltal 250 timmar per år och en förbrukning av i medeltal 5 liter per timme förbrukar varje båt i genomsnitt 1 250 liter bensin per år. Den totala bensinförbrukningen i bensindrivna båtar uppgick 1961 till ca 345 000 liter.

För den i båtarna förbrukade bensinen erlägger flottningsföreningarna årligen till statsverket ett betydande belopp i form av bensinskatt. I regel erhåller bensinförbrukare gottgörelse för åtminstone viss del av skatten. Sålunda tillgodoses vägtrafikanterna genom utbyggnad och underhåll av vägnätet, medan bl.a. jordbruks- och fiskerinäringen får direkt eller indirekt återbäring. Någon sådan gottgörelse utgår f.n. icke för flottningsväsendets del och det har gång på gång från föreningarnas sida framhållits det omotiverade i att de flottande på detta sätt skall bidra till vägunderhållet.

För det bränsle som förbrukas i dieselmotordrivna flottningsbåtar erlägges ingen skatt utöver energiskatten och det synes därför inkonsekvent att beskattning sker av de bensindrivna båtarna. Följden härav kan bli att felaktiga investeringar göres i dieseldrivna båtar.

Under åberopande av de anförda synpunkterna hemställde förbundet om sådana åtgärder att erlagd bensinskatt eller rimlig del därav återbetalas till vederbörande flottningsförening. Alternativt begärde man att återbäring av bensinskatt på annat sätt måtte komma flottningsväsendet tillgodo, t.ex. genom återbetalning till Svenska flottledsförbundet, som representerar alla landets flottningsföreningar och vars uppgift är att verka för rationalisering av flottningsväsendet.

Riksrevisionsverket hänvisade i yttrande över framställningen till att 1959 års riksdag (BeJoU 1959: 1) uttalat, att skogsnäringens restitutionsanspråk borde bli föremål för en mer enhetlig bedömning i anslutning till de överväganden, som skedde inom 1953 års trafikutredning. Kommerskollegium hade ingen erinran mot framställningen. Kontrollstyrelsen uttalade, att styrelsen inte hade något att erinra mot en kollektiv restitution av bensinskatten enligt i huvudsak samma normer som gäller beträffande fiskerinäringen. Domänstyrelsen tillstyrkte bifall och framhöll, att förbundets framställning borde ses som ett led i strävandena att öka rationaliseringen och sänka kostnaderna inom skogsbruket.

Enligt utredningens uppfattning måste behovet av kompensation ha reducerats avsevärt på grund av den minskade flottningen. Enligt uppgifter som lämnats under hand från flottledsförbundet har också övergång i betydande omfattning skett till dieseldrivna båtar, för vilka drivmedlet är skattefritt. Det belopp som kan komma i fråga för restitution är så ringa — sannolikt mindre än 100 000 kr per år om hänsyn tas till inkomstskatteeffekten — att de nackdelar som alltid är förenade med restitutionsförfaranden skulle uppväga eventuella nyttoverkningar. Utredningen föreslår med hänvisning till det anförda att särskild gottgörelse inte skall utgå till flottningsväsendet.

8.2.2 Individuella restitutioner

I sitt ovannämnda betänkande (BeU 1968: 36) uttalade bevillningsutskottet, att det finns skäl att införa enhetliga regler beträffande de individuella restitutionerna och att bemyndiga Kungl. Maj:t att restituera skatt enligt särskilda av riksdagen godkända grunder.

Att beslutfattandet beträffande jordbrukstraktorer m.m. och motorsågar är fördelat på olika myndigheter, jordbruksnämnden resp. vederbörande länsstyrelse, sammanhänger i fråga om traktorerna med att jordbruksnämnden följer upp det statistiska material som ligger bakom beräkningarna av kompensationsbeloppen och i fråga om motorsågarna med kopplingen av kontrollen till den direkta beskattningen. Utredningen hade i sistnämnda avseende förordat, att kontrollstyrelsen skulle vara restitutionsmyndighet. De skäl som vid remissbehandlingen av utredningens förslag framfördes mot kontrollstyrelsen såsom restitutionsmyndighet torde inte kunna göras gällande beträffande den nya skattemyndighet, riksskatteverket, som enligt prop. 1969: 127 skall vara centralt verk för både den direkta och den indirekta beskattningen. Genom att

riksskatteverket inom sig torde komma att förfoga över både kontrollstyrelsens nuvarande kontrollorganisation och den centrala dataanläggningen för direkta skatter, blir det nya ämbetsverket väl lämpat att omhänderha motorsågskompensationerna. Åt det nya verket kan också uppdragas att svara för bensinskattekompensationerna beträffande jordbrukstraktorer m.m. Arbetet med dessa är en uppgift som få anses ligga vid sidan av jordbruksnämndens ordinarie verksamhet. Riksskatteverket kommer genom sina personella och tekniska resurser att praktiskt taget utan personalförstärkning kunna övertaga nämndens uppgifter. En samordning av såväl uppbörd som restitution av alla indirekta skatter till en myndighet måste i och för sig framstå som organisatoriskt önskvärd. Utredningen har också under 6.3 föreslagit att riksskatteverket skall administrera återbetalningen av automobilskatt för fordon, som använts utom riket.

Bemyndigandet åt Kungl. Maj:t att restituera skatt torde lämpligen kunna ske på det sätt som framgår av utredningens förslag till ändringar i 13 § automobilskatteförordningen och 1 § bensinskatteförordningen.

Beträffande de individuella restitutionerna i övrigt vill utredningen i förevarande sammanhang ta upp vissa frågor.

Antalet bensindrivna jordbrukstraktorer har gått ner successivt efter hand som gamla uttjänta traktorer skrotats. Någon förnyelse sker inte av beståndet, eftersom de nytillkommande traktorerna nästan undantagslöst är dieseldrivna. Enligt utredningens mening erfordras i huvudsak inte någon ändring av grunderna för kompensation. Vid bestämmande av kompensationens storlek bör här, liksom eljest i fråga om restitution av vägtrafikskatt, tas hänsyn endast till specialdestinerad skatt. Jordbruksnämnden har att på grundval av det statistiska material som står till nämndens förfogande lägga fram förslag till de ändringar i beloppens storlek som kan föranledas av inträffade förändringar. Det bör därför åligga jordbruksnämnden att årligen till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till restitutionsbelopp, som skall tillämpas under ett följande år.

Det av riksdagen beslutade schablonbeloppet skall enligt det tidigare (s. 100) återgivna uttalandet av bevillningsutskottet räknas ner så att det inte behöver deklareras som inkomst. Med utgångspunkt från en marginalskatt om 40 procent blir kompensationen då 210 kr. För traktor som innehafts mindre än helt kalenderår men minst sex månader blir kompensationsbeloppet enligt samma beräkningsgrund 105 kr.

Vad nu sagts om traktorer gäller även om bensindrivna, självgående skördetröskor och hjälpmotorer till skördetröskor. De schablonmässigt bestämda, skattefria kompensationsbeloppen blir då 345 kr resp. 90 kr. Det förhållandet, att antalet bensindrivna skördetröskor ökat något under senare år bör inte leda till att grunderna ändras i förevarande sammanhang, då antalet likväl är synnerligen obetydligt och de äldre maskinerna klart dominerar. I prop. 1969: 45 uttalade föredragande departementschefen att bensinförbrukningen minskat beträffande självgående skördetröskor men att frågan om omprövning av den restitution som utgick för dessa inte borde behandlas i samband med traktorbeskattningen utan tas upp i annat sammanhang. Det av utredningen förordade systemet kan inte börja tillämpas förrän vid årsskiftet 1970/71. Utredningen förutsätter att jordbruksnämnden med utgångspunkt från de ovan angivna grunderna undersöker i vad mån det finns anledning att ändra kompensationsbeloppet.

Bestämmelser om kompensation för skatt på bensin till betskördemaskiner saknas för närvarande. Aktiebolaget Bolinder-Munktell har hemställt om införandet av en sådan förmån. Framställningen, som tillstyrkts av jordbruksnämnden, har av Kungl. Maj:t överlämnats till bilskatteutredningen.

I motioner till 1968 års riksdag yrkades att bilskatteutredningen skulle få i uppdrag att utreda frågan om restitution av bensinskatt för bensin som använts för drift av betskördemaskiner. Riksdagen biträdde motionsyrkandet (BeU 1968: 36).

Det torde inte finnas skäl att behandla betskördemaskinerna på annat sätt än skördetröskorna. Kompensation för bensinskatt

bör i enlighet härmed medgivas beträffande betskördemaskiner och det årliga kompensationsbeloppet skulle med utgångspunkt från jordbruksnämndens förslag i anslutning till Aktiebolaget Bolinder-Munktells framställning kunna bestämmas till 60 % av 700 kr, eller till 420 kr. Totala antalet betskördemaskiner i landet kan uppskattas till omkring 30.

Det totala, skattefria kompensationsbelopp som enligt utredningens förslag skall utbetalas beträffande lantbrukstraktorer, skördetröskor och betskördemaskiner kan uppskattas till ca sju milj. kr per år.

Till bilskatteutredningen har hänskjutits en framställning från företaget Bröderna Mauritzsson, Malmö, med hemställan om undersökning av möjligheterna till restitution av bensinskattemedel för drift av kylaggregat på företagets transportmedel. Bilskatteutredningen har vid prövningen av denna framställning beaktat även de önskemål som i olika sammanhang framförts om kompensation för skatt på bensin som förbrukas på olika håll inom industri eller hantverk eller av enskilda. För industrins del har det varit särskilt aktuellt med kompensation för den bensin som används för drift av truckar. På grund av den ökade användningen av bensindrivna motorvärmare har det från enskilda fordonsägares sida gjorts förfrågningar om möjligheten att inköpa skattefri bensin för drift av dessa motorvärmare.

När det gäller frågan om systemet för befrielse från och återbäring av brännoljeskatt kan tillämpas också beträffande bensinskatt, vill utredningen först erinra om att de brännoljedrivna fordonen är få jämförda med de bensindrivna. Den omständigheten att skattefri brännolja finns att tillgå har medfört kontrollproblem, som emellertid hittills gått att bemästra. Om bensin, på samma sätt som brännolja, kunde förvärvas skattefritt, skulle möjligheterna att förhindra missbruk vara praktiskt taget obefintliga med hänsyn till det stora antalet bensindrivna fordon.

Vidare bör det framhållas att större delen av den brännolja som förbrukas i landet går till sektorer utanför vägtrafiken medan bensin huvudsakligen används för motorfordonsdrift. Behovet av skattefri brännolja är med hänsyn härtill mycket stort medan förhållandet är närmast det motsatta beträffande bensinen. När det gäller skatt på bensin, som förbrukas utanför vägtrafiksektorn, är det i allmänhet fråga om små belopp. Ofta finns det också möjlighet att utnyttja brännoljedrivna fordon och därigenom få skattefrihet för den del av drivmedelsförbrukningen som avser olika aggregat på fordonen. Sådana anordningar som motorvärmare och kupévärmare kan drivas med skattefri fotogen eller gasol. När det är fråga om förbrukning av bensin för annat ändamål är motorfordonsdrift i sådan omfattning att skatten är av någon betydenhet, kan förbrukaren enligt bestämmelserna i bensinskatteförordningen köpa skattefri bensin. I några fall, där bensinen används för motordrift, kan skatten otvivelaktigt bli ganska kännbar. Så är förhållandet när bensin nyttjas för drift av truckar. I dessa fall har förbrukaren emellertid möjlighet att i stället använda brännoljedrivna fordon och detta sker också i allt större utsträckning.

Med hänsyn till de härovan angivna förhållandena har bilskatteutredningen funnit att någon utvidgning av rätten till kompensation för bensinskatt inte kan förordas.

Vad angår bidragen till vanföra ägare av motorfordon får utredningen erinra om att frågorna om bidrag av olika slag till de handikappade prövas av handikapputredningen. Enligt uppgift avser denna utredning att inom en nära framtid göra en översyn av bestämmelserna om bidrag till vanföra ägare av motorfordon. Bilskatteutredningen har med hänsyn härtill ansett sig för närvarande inte böra ingå på en granskning av dessa bidragsbestämmelser.

Vad slutligen gäller de i brännoljeskatteförordningen reglerade restitutionerna finns det enligt bilskatteutredningens mening inte någon anledning för utredningen att nu föreslå ändringar. I och med tillkomsten av riksskatteverket och avvecklingen av kontrollstyrelsen kommer dessa restitutioner att handhas av samma myndighet som enligt

utredningens förslag skall administrera de individuella bensinskatterestitutionerna och återbetalning av automobilskatt vid utrikes körning. Önskemålet om samordning blir alltså tillgodosett. Vad som från principiell synpunkt återstår är då endast en eventuell omräkning av restitutionsbeloppen så att återbäringen blir fri från inkomstskatt. När det gäller brännoljeskatten inrymmer emellertid ett sådant system vissa särskilda problem, som utredningen inte är beredd att ta ställning till nu. Utredningen vill också påpeka att frågan blir inaktuell om man väljer att gå över till kilometerbeskattning.

9 Specialmotivering

9.1 *Förslag till förordning om ändring i förordningen om automobilskatt*

1 §

Eftersom skatten för bussar och lastbilar differentierats med hänsyn till vilket drivmedel som används för fordonet, har i 1 § angivits vad som avses med bensin, gasol och brännolja. Att sådana begrepp som antal hjulaxlar och kopplingsanordning för påhängsvagn är de samma som brukas i samband med registrerings- och typbesiktning torde inte behöva utsägas särskilt. Att »påhängsvagn», som är godkänd för användning med s.k. dolly, skall anses som »annan släpvagn» framgår av Kungl. Maj:ts resolution den 18 juli 1952 i ämnet.

5 §

Den i 5 § intagna beskrivningen av skatten för olika fordonsslag och viktklasser är redan i dagens läge svåröverskådlig. Den ytterligare differentiering som utredningen har funnit befogad gör det än mer nödvändigt att finna en annan form för den författningsmässiga redovisningen. Utredningen föreslår därför att skatten för helt kalenderår anges i tabellform i en särskild bilaga, som fogas vid automobilskatteförordningen. Hela nuvarande första stycket i 5 § kan då ersättas med en hänvisning till bilagan. Det bör påpekas att de nya begreppen grundskatt och tilläggsskatt har en annan innebörd än de nu använda uttrycken grundavgift och tilläggsavgift.

För att få överensstämmelse med den under 5.5 och 5.6 redovisade prisstrukturen har utredningen angivit skatten för släpvagnar i grundskatt och tilläggsskatt enligt samma princip som skatten för bilar. Av tekniska skäl bestäms då varje totalviktsintervall att gälla från en totalvikt till och med en annan totalvikt. För att undvika onödiga omdateringar i bilregistret har utredningen dock bibehållit det nuvarande systemet för de fordon som inte berörs av ändringarna i skattesatserna.

Utredningen har inte ansett det erforderligt med en särskild skatteskala för »automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk».

Med hänsyn till storleken av drivmedelsskatten per tonkilometer räknat synes gasoldrivna fordon närmast böra jämställas med bensindrivna.

De bussar och lastbilar som framförs med annat drivmedel än bensin, gasol och brännolja kan man som ett provisorium likställa med de brännoljedrivna fordonen. Detta innebär egentligen en underbeskattning, eftersom drivmedlet är fritt från vägtrafikskatt. Det är emellertid här fråga om endast ett fåtal gengasdrivna eller eldrivna fordon, som huvudsakligen används i experimentsyfte. Den valda lösningen synes därför t.v. acceptabel och överensstämmer också bäst med vad som nu gäller.

I samband med den i år beslutade höjningen av släpvagnsskatten (SFS 1969: 296) bemyndigades Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att om synnerliga skäl föreligger nedsätta skatten, dock lägst till vad som följer av äldre bestämmelser. Kungörelse i ämnet har utfärdats den 17 oktober 1969, nr 553. De fall som åsyftas är sådana då en släpvagn används i avsevärt mindre utsträckning än vad som är normalt. En liknande bestämmelse är uppenbarligen, tills en eventuell kilometerbeskattning införts, påkallad även med hänsyn till de förslag utredningen lagt fram. Utredningen har emellertid ansett att man lämpligen bör ha en generell dispensregel, vilken gäller såväl motorfordon som släpvagnar och inte är begränsad till ett visst minsta belopp. Nedsättningen av skatten bör i varje särskilt fall gälla för viss tid. I fråga om motorfordon bör nedsättning inte förekomma annat än i rena undantagsfall, eftersom en mycket stor del av totalskatten utgår i form av drivmedelsskatt och därigenom är körlängdsberoende. När det gäller grunderna för nedsättning av skatt med hänsyn till utnyttjandet av ett motorfordon eller en släpvagn vill utredningen påpeka, att fordonsskatten enligt utredningens förslag är bestämd med hänsyn till den genomsnittliga, årliga körlängden för varje fordonskategori och viktklass. Nedsättning kan alltså förekomma, om avvikelsen från denna körlängd är avsevärd, men inte endast därför att körsträckan i ett fall är lägre än den i en viss bransch normala.

9.2 *Förslag till förordning om ändring i traktorskatteförordningen*

3 §

Eftersom det finns traktorer med olika axelarrangemang, dvs. enaxliga, tvåaxliga och treaxliga traktorer, borde skatten för trafiktraktorer rätteligen på samma sätt som skett beträffande lastbilar och släpvagnar differentieras med hänsyn till antalet axlar. Utredningen har emellertid inte funnit detta påkallat, eftersom traktorskatten endast är schablonmässigt bestämd till i runda tal en fjärdedel av lastbilsskatten. Traktorskatten har ansetts kunna anges utan hänsyn till axelarrangemang och relateras till skatten för tvåaxliga brännoljedrivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn.

Traktorskatten bör liksom automobilskatten lämpligen anges i tabellform.

9.3 *Förslag till kungörelse om restitution av automobilskatt för fordon som brukats utom riket*

1 §

Restitutionen skall i princip bestämmas enligt de uppgifter om gränspasseringar som kommer in till riksskatteverket enligt 7 § första punkten. Såsom utredningen angett under 6.3.2 kan det undantagsvis förekomma, att de från tullanstalterna till riksskatteverket inkomna uppgifterna är oriktiga eller att uppgift om en gränspassering inte lämnas. Om antalet ut- och inpasseringar för ett fordon inte stämmer, upptäcks detta omedelbart i samband med att återbäringen skall räknas ut. Datorn kan också programmeras så att exceptionellt långa utlandsvistelser, t.ex. på en månad eller mera, tas ur maskinkalkylen och granskas särskilt. Skulle på detta sätt uppdagas att fel förekommit, åligger det tullmyndigheterna att efter påminnelse från riksskatteverket undersöka saken och lämna de riktiga uppgifterna. Skulle det inträffa att uppgifter om två på varandra följande ut- resp. inpasseringar inte lämnats till riksskatteverket, kan detta inte upptäckas vid uträkningen av restitution. Om sökanden kan styrka att ett fel förekommit, har han möjlighet att få rättelse genom besvär hos kammarrätten.

Det nu förda resonemanget grundas på att tullmyndigheterna enligt 7 § första punkten är skyldiga att lämna uppgifter om gränspasseringar och att brister i detta avseende inte skall drabba den enskilde. Om ett fel beror på att sökanden själv försummat att lämna sådana uppgifter som sägs i 7 § andra punkten, har han inte möjlighet att få rättelse.

Utredningen har funnit att det av administrativa och kontrollmässiga skäl inte är möjligt att knyta restitutionsrätten till ett visst fordon utan hänsyn till ägareförhållandena eller till en viss fordonsägare utan hänsyn till vilket fordon han använt för utlandstrafiken. Förevarande paragraf har utformats i enlighet härmed. Detta innebär bl.a. vid överlåtelse av fordon att den nye ägaren inte får tillgodoräkna sig utlandsvistelse under den tid då den förre innehavaren stått antecknad som ägare. Ägarbytet antecknas i bilregistret på den dag då anmälan därom, jämte föreskriven avgift, kommit in till registret.

2 §

Det bör understrykas att rätt till restitution medges inte bara för helt dygn utan även för del av dygn, vilket innebär att såväl utsom inresedygn blir restitutionsberättigande (se under 6.3.2).

3 §

Vid bedömningen av rätt till restitution tas givetvis hänsyn endast till den tid när fordonet uppfyller de i 3 § angivna villkoren.

4, 5 och 6 §§

Ansökningshandlingen skall lämnas in till länsstyrelsen i det län, där fordonet varit registrerat under tid för vilken restitution söks. Om fordonet under året varit registrerat hos två eller flera länsstyrelser, skall särskild ansökningshandling upprättas och skickas till varje länsstyrelse.

Skattskyldig för automobilskatt är enligt 4 § automobilskatteförordningen den som vid kalenderårets början varit eller bort vara antecknad i bilregistret som ägare av fordonet eller, om fordonet blivit registrerat första gången under kalenderåret, den som därvid antecknats som fordonsägare. Den länsstyrelse som debiterat fordonsskatt handlägger i fortsättningen skatteärendet även om fordonet därefter registreras i annat län. När ett fordon på grund av ändrad hemort nyregistreras hos länsstyrelsen i annat län, antecknas fordonets tidigare registreringsnummer i bilregistret. Kommer ansökan om återbäring in till länsstyrelse där fordonet under året nyregistrerats finns således anteckning i bilregistret om tidigare registreringsmyndighet och registreringsnummer. Uppgift om eventuellt restförd skatt kan alltså erhållas från sistnämnda myndighet. Skulle betalning av restförd skatt erläggas under handläggningen av restitutionsärendet får det ankomma på sökanden att själv underrätta riksskatteverket om detta.

Länsstyrelsens kontroll av ansökningshandlingen innebär att länsstyrelsen skall ange om uppgifterna i handlingen är riktiga och, i den mån ansökningen är ofullständig, lämna de uppgifter som behövs för att återbäringen skall kunna bestämmas och utbetalas till rätt person. De uppgifter som erfordras i dessa avseenden får anges i tillämpningsföreskrifterna till denna kungörelse. Det är här fråga om ägarens namn och adress, fordonets registreringsnummer och vikt m.m. Länsstyrelsens kompletteringar kan avse sådana ändringar i dessa förhållanden som inträffat under den tid ansökningen avser. På ansökningshandlingen skall också anges om sökanden häftar för restförd skatt beträffande fordonet. När uppgift om restförd skatt skall inhämtas från länsstyrelse hos vilken fordonet tidigare under året varit registrerat, måste ansökningshandlingen kompletteras med tidigare registreringsnummer, vilket som ovan nämnts är antecknat i bilregistret. Sådana fall där uppgifter måste erhållas från annan länsstyrelse på grund av att nyregistrering skett kommer att bli sällsynta. På vilket sätt dessa uppgifter skall inhämtas kan bestämmas i samband med utfärdandet av tillämpningsföreskrifter.

Om ett fordon under året avförts ur en länsstyrelses bilregister och nyregistrerats hos annan länsstyrelse uppkommer inga problem beträffande ansökan som kommer in till den förstnämnda länsstyrelsen, eftersom erforderliga uppgifter finns i s.k. avgångsregister och i arkiverade handlingar.

7 §

I den allmänna motiveringen har föreslagits att tullmyndighets anteckningar om gräns-

passeringar skall översändas till riksskatteverket månadsvis. Bestämmelse härom kan meddelas i tillämpningsföreskrifterna. Vunna erfarenheter av förfarandet får visa om annat tidsintervall är lämpligare.

8 §

Utredningen förutsätter att riksskatteverket endast för särskilda undantagsfall skall behöva utfärda ytterligare föreskrifter för kontroll av utlandstrafiken.

Under 6.3.2 har utredningen nämnt att särskilda körjournaler skulle kunna vara ett kontrollmedel, när det gäller fordon som passerar gränsen mot Norge på tid då tullanstalt inte har passning eller på plats där tullanstalt inte finns. Om man i några fall anser sig ha grund för misstanke att fordonsägare lämnar oriktiga uppgifter eller om man önskar öka kontrollen stickprovsvis, kan en föreskrift om skyldighet för vissa fordonsägare att föra körjournal vara på sin plats. Likaså kan en sådan föreskrift vara behövlig i särskilda fall, om man anser sig ha anledning antaga att någon missbrukar restitutionsrätten genom att passera ut ur och in i riket endast för att bli antecknad för utlandsvistelse.

Möjligheten att vägra restitution, om utfärdade föreskrifter inte följts, bör givetvis användas endast när underlåtenheten haft betydelse från kontrollsynpunkt.

9.4 *Förslag till kungörelse om kompensation för bensinskatt vid användning av traktorer m.m. i lantbruk*

1 §

Såsom framgått av avsnitt 8 har statens jordbruksnämnd (cirkulär 1959: 20) utfärdat bestämmelser om restitution av skatt för bensin som förbrukats vid jordbruket till bensindrivna traktorer. Enligt dessa bestämmelser skall »jeepar eller dragbilar (s.k. epatraktorer)» inte anses som traktorer i detta sammanhang.

Med epatraktor avses fordon som ändrats på det sätt som anges i kungörelsen (1940: 440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap. Det är numera sällsynt att fordon registreras som traktor efter att ha omändrats på detta sätt. Om så skett finns inte annan möjlighet till kontroll huruvida fordonet är en s.k. epatraktor än en närmare undersökning av själva fordonet i samband med handläggningen av kompensationsärendet. Varken bilregistret eller besiktningsinstrumentet innehåller nämligen uppgifter i detta avseende.

Eftersom det är fråga om få fordon och kontrollsvårigheterna är så stora, har utredningen ansett det lämpligast att inte undantaga de s.k. epatraktorerna från rätten till kompensation. En jeep registreras regelmässigt som lastbil eller i undantagsfall som personbil. Några problem beträffande jeeparna uppkommer alltså inte.

Innehållet i paragrafen är med undantag för rätten till kompensation för bensinskatt beträffande betskördemaskiner och vad ovan nämnts om epatraktorer i huvudsak en sammanfattning av de regler om restitution av bensinskatt som tillämpats av jordbruksnämnden.

4 §

Hur länsstyrelsens kontroll av i ansökan lämnade uppgifter skall ske i de undantagsfall då en traktor under året varit registrerad hos två eller flera länsstyrelser får bestämmas i tillämpningsföreskrifter.

5 §

Det är inte nödvändigt att en och samma traktor använts under hela året, resp. minst sex månader. Kravet är endast att bensindriven traktor använts under angiven tid, vilket alltså innebär att ett byte under året från en bensindriven traktor till en annan inte påverkar bedömningen.

När det gällt ansökningar från brukare av mycket små arealer, har statens jordbruksnämnd ansett sig böra uppställa krav på en nedre arealgräns. Kompensation för skatt på bensin som förbrukats vid drift av traktor medges enligt rådande praxis endast om det egna lantbrukets areal jämte annan åker, som traktorn använts på, uppgår till minst tre hektar.

Enligt de grunder som anges i prop. 1957: 95 är en förutsättning för att kompensation skall utgå beträffande självgående skördetröska och hjälpmotor till skördetröska, att användningen inte har varit så ringa att det uppenbarligen inte är rimligt att restitution utgår. I yttrande till Kungl. Maj:t den 21 februari 1969 anförde statens jordbruksnämnd beträffande den praxis som råder: »Kravet på en viss inte alltför obetydlig körning har medfört att nämnden, när det gällt ansökningar från jordbrukare som använt tröska på mycket små arealer, ansett sig böra uppställa särskilda fordringar för restitution. Enligt de direktiv, som nämnden givit för handläggningen av hithörande ärenden inom nämndens kansli, lämnas sålunda restitution för självgående tröska endast om tröskan använts på åkerarealer (egna och/eller andras) om tillsammans minst tio hektar. Denna arealregel är att betrakta som riktlinje för det löpande restitutionsarbetet och kan frångås, om särskilda skäl för restitution föreligger.» Enligt uppgift från statens jordbruksnämnd medges kompensation för hjälpmotor till skördetröska endast om den bogserade tröskan använts på åkerareal om minst fem hektar.

Det får ankomma på riksskatteverket att i tillämpningsföreskrifter ange restriktioner av den art som ovan nämnts.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna innebär att statens jordbruksnämnd även år 1971 kommer att handlägga kompensationsärenden, som avser tiden före detta år.

9.5 *Förslag till kungörelse om ändring i kungörelsen om kompensation för bensinskatt vid yrkesmässig användning av motorsåg*

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna innebär att ansökan som avser år 1971 skall ställas till och avgöras av riksskatteverket.

10 Sammanfattning

Den trafikpolitiska propositionen av år 1963 (nr 191) innebar en nyorientering av den statliga trafikpolitiken. Grundtanken bakom denna är att man genom konkurrens på lika villkor mellan olika trafikgrenar skall trygga en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar till lägsta möjliga kostnader. I ett sådant system kan man uppfatta de specialdestinerade vägtrafikskatterna som de priser vägtjänstkonsumenterna har att erlägga till det allmänna för utnyttjandet av vägnätet. Prissättningen av vägtjänster skall då avpassas så att trafikanterna blir medvetna om samtliga kostnader för vägtrafikarbetet, varigenom man främjar en riktig resursallokering.

Reformarbetet beträffande prispolitiken inom vägtrafiksektorn är tänkt att fullföljas i två etapper. Bilskatteutredningen skall söka utföra en första anpassning av den nuvarande vägtrafikbeskattningen i riktning mot en slutlig lösning. Denna skall i sin tur bli resultatet av vägkostnadsutredningens arbete, som bedrivs på längre sikt med en mera inträngande och förutsättningslös analys av problematiken. Vikten av att eventuella skevheter i den nuvarande prissättningen rättas till så snart som möjligt har föranlett bilskatteutredningen att nu lägga fram ett förslag till omläggning av vägtrafikbeskattningen, trots att vissa andra, mera tekniska och administrativa frågor inte kan lösas förrän senare.

Bilskatteutredningen diskuterar i avsnitt 4 principerna för prissättning av vägtjänster. Därvid tar utredningen upp olika tekniska och administrativa förhållanden, som begränsar möjligheterna att fullända prissättningen. Trots dessa begränsningar finner utredningen det möjligt att uppnå det för utredningen uppställda målet, nämligen en justering av den nuvarande vägtrafikbeskattningen i riktning mot slutmålet. Vad man kan få till stånd är en riktigare fördelning av resurserna mellan vägtrafiken och övriga delar av trafiksektorn liksom en riktigare uppdelning av vägtrafiken på olika fordonsslag.

Utredningens överväganden utmynnar i slutsatsen att en prissättning inom vägtrafiksektorn enligt marginalkostnaderna på lång sikt anses vara ägnad att leda till ett bättre utnyttjande av samhällets resurser. Den i direktiven till utredningen angivna förutsättningen att beskattningsreformen skall ske inom ramen för ett oförändrat totaluttag innebär emellertid, att en bestämning av de långsiktiga marginalkostnaderna i absoluta tal inte erfordras. En anpassning av prisstrukturen för de specialdestinerade vägtrafikskatterna till strukturen för marginalkostnaderna på lång sikt blir då metoden att nå det uppsatta målet.

Utredningen utgår enligt sina direktiv från de kostnader som nu avräknas mot automobilskattemedel. Dessa kostnader delar utredningen upp i tre huvudgrupper, nämligen driftskostnader, investeringskost-

nader och övriga kostnader. Driftskostnaderna delas i sin tur i tre olika delar, varav en anses vara axeltrycks- och körlängdsberoende och en annan enbart körlängdsberoende. Den tredje delen behandlar utredningen i första hand som en fast kostnad, vilken inte påverkar kostnadsstrukturen. Även investeringskostnaderna delar utredningen upp i tre olika kostnadsslag. En del, kallad kapacitetsinvesteringarna, anses beroende av fordonens körlängder och kapacitetskrav. På en andra del, bärighetsinvesteringarna, tillämpar utredningen relativtal, som bestäms med hänsyn till bärighetskrav, kapacitetskrav och körlängder. Den återstående delen behandlas som en fast kostnad. Vad slutligen gäller övriga kostnader anser utredningen en del vara körlängdsberoende och behandlar återstoden som fasta kostnader.

För varje trafikberoende kostnadsslag kan man ange storleken av den till varje fordonskategori och viktklass hänförliga kostnadsandelen genom relativtal per axelkilometer, fordonskilometer eller tonkilometer. Relativtalen bestäms av de faktorer som kostnaderna anses beroende av. För t.ex. de körlängdsberoende kostnaderna blir alltså relativtalen lika med medelkörsträckan för fordonskategorin och viktklassen.

Under 5.2—5.4 redovisas utredningens beräkningar av kostnadsstrukturen beträffande olika kostnadsslag. För att få fram en total kostnadsstruktur för olika fordonskategorier måste man emellertid väga samman de olika delstrukturerna med hänsyn till varje kostnadsslags andel av totalkostnaderna. Utredningen anser sig — på grund av det begränsade syftet med kalkylerna — kunna antaga, att förhållandet mellan de långsiktiga marginalkostnaderna för en ekvivalent axelkilometer eller fordonskilometer och däremot svarande utgifter per ekvivalent axelkilometer resp. fordonskilometer för kalkylåret är approximativt detsamma för olika kostnadsslag. Genom sammanvägningen får man vägda relativtal — förkortat vRt — som för varje fordonskategori och totalviktsklass kan adderas och därmed ger en för kategorin till totalvikter relaterad total kostnadsstruktur. Strukturerna för olika kategorier kan också direkt jämföras efter ett sådant förfarande.

Det skulle föra för långt att här närmare redovisa hur beräkningarna under 5.2—5.4 utförts. Att man i sådana kalkyler stöter på en rad svåra och komplicerade avvägningsproblem är uppenbart. Utredningen har emellertid haft som utgångspunkt att i varje fall, där det inte gått att träffa ett avgörande med rimlig grad av säkerhet, välja det alternativ som ger den kostnadsstruktur som minst avviker från den nuvarande prisstrukturen. Detta har ansetts rimligt med hänsyn till att utredningen syftar endast till att justera prisstrukturen i sådana avseenden där avvikelserna från kostnadsstrukturen kan anses som helt säkra.

Under 5.5 finns den totala kostnadsstrukturen för olika fordonskategorier angiven och där redovisas också den nuvarande prisstrukturen. Vad som skall utföras är sedan en jämförelse inom varje fordonskategori mellan kostnadsstruktur och prisstruktur liksom en jämförelse av kostnadsstrukturerna de olika kategorierna emellan. Vid dessa jämförelser måste man emellertid ta hänsyn till de redan inledningsvis antydda begränsningar för utredningens arbete och de approximationer som utredningen måst göra i beräkningarna. Utredningen anser sig med hänsyn härtill inte kunna dra några slutsatser beträffande prissättningen för den lätta trafiken, dvs. beträffande beskattningen av personbilar och andra fordon med totalvikter under tre ton. I och för sig synes kalkylerna ge vid handen att en sänkning för dessa fordon är befogad. Eftersom det totala skatteuttaget skall vara oförändrat måste en sådan sänkning kompenseras genom att skattenivån för övriga kategorier i motsvarande grad justeras uppåt. Man måste emellertid uppmärksamma att förhållandena är speciella beträffande de lättaste fordonen. Det kan med stor sannolikhet antagas att en fullständig, mera inträngande och förfinad ekonomisk teori för prissättningen än den bilskatteutredningen kunnat tillämpa måste inbegripa sådana från samhällsekonomisk synpunkt negativa effekter som trängsel, miljöförstöring och trafikolyckor. De nu

aktuella fordonen används i mycket stor omfattning i tätorter och andra miljöer, där just dessa effekter har en särskild betydelse. Vidare är det möjligt att lösningen av de problem som är förenade med uttaget av eventuella fasta kostnader eller residualkostnader kommer att betyda avsevärt mera för beskattningen av de lätta fordonen än när det gäller övriga kategorier. Ett hänsynstagande till nu angivna omständigheter torde visa att ytterligare kostnadsposter bör hänföras till dessa lätta fordon. Under sådana förhållanden kan en jämförelse mellan den av utredningen beräknade kostnadsstrukturen och den nuvarande prisstrukturen inte anses motivera en sänkning av skatten för ifrågavarande kategori med därav följande relativa skattehöjningar för andra fordon. Att utreda den antydda problematiken får istället vara en uppgift för vägkostnadsutredningen.

Vad gäller övriga fordon kan man konstatera att kostnadsstrukturkurvan, relaterad till tonkilometer och totalvikter, för de viktigaste fordonskategorierna först sjunker ner mot ett minimum vid en viss totalvikt och därefter åter stiger. De nuvarande, på samma sätt relaterade prisstrukturkurvorna sjunker däremot hela tiden med stigande totalvikt. Utredningen anser sig av denna jämförelse kunna dra slutsatsen, att en riktig prisstrukturkurva från kostnadsstrukturkurvans minimipunkt inte bör vara sjunkande utan åtminstone horisontell. För varje fordonskategori får man då en prisstrukturkurva som från tre tons totalvikt sjunker till en miniminivå och därefter är horisontell. Utgångspunkten vid tre tons totalvikt är given av den nuvarande beskattningen. Vid vilken totalviktsklass minimiläget skall uppnås framgår i princip av kostnadsstrukturkurvan för den enskilda fordonskategorin. En jämförelse mellan dessa kurvor ger därefter det relativa läget av de horisontella delarna av prisstrukturkurvorna för olika kategorier.

Genom dessa olika jämförelser och slutsatser har utredningen fått den totala prisstrukturen, relaterad till tonkilometer. Priserna i absoluta tal per tonkilometer ges av förutsättningen att det totala uttaget av specialdestinerade vägtrafikskatter skall vara oförändrat och bestäms genom omfattande passningsräkningar. Resultatet innebär generellt sett skattehöjningar för de tyngsta lastbilarna och för släpvagnarna och sänkningar för lastbilarna i mellanskiktet. Utredningen har inte funnit det möjligt att genomföra en sådan omfördelning genom ändringar av drivmedelsskatterna. Med hänsyn härtill föreslår utredningen att fordonsskatterna justeras med utgångspunkt från de genomsnittliga körsträckorna för respektive fordonskategori och viktklass.

Den nya prisstruktur som utredningen förordar innebär att fordonsskatten differentieras avsevärt mera än nu. Utredningen föreslår särskilda skatteskalor för bensindrivna bussar och lastbilar med lägre fordonsskatt än den gällande. För de lättare brännoljedrivna bussarna sänks skatten medan de tyngre får höjningar. I fråga om de brännoljedrivna lastbilarna har utredningen funnit det nödvändigt att skilja mellan lastbilar med resp. utan anordning för påhängsvagn. Inom dessa båda grupper differentieras skatten sedan med hänsyn till antalet hjulaxlar. Utredningen skiljer här mellan tvåaxliga resp. tre- och fleraxliga fordon. När det gäller lastbilar utan anordning för påhängsvagn innebär utredningens förslag betydande sänkningar för de allra flesta fordonen. Endast de tyngsta inom denna grupp får höjningar av fordonsskatten. För flertalet lastbilar med anordning för påhängsvagn medför förslaget skattehöjningar. I fråga om släpvagnarna skiljer utredningen mellan påhängsvagnar och övriga släpvagnar. Påhängsvagnarna delas in i enaxliga resp. två- och fleraxliga samt övriga släpvagnar i enaxliga, tvåaxliga resp. tre- och fleraxliga. Släpvagnarna får genomgående skattehöjningar, som är störst för de tyngsta fordonen inom varje kategori. Sammanfattningsvis betyder utredningens förslag att fordonsbeskattningen skärps för de tyngsta fordonen och fordonskombinationerna medan mellanskiktet får skattelättnader. Utredningens förslag redovisas under 5.6 och framgår i detalj av tabell 37 och diagram

13—17 på s. 82—86 samt den under 1.1 angivna författningstexten. I bil. 8 visas vad förslaget innebär beträffande vissa vanliga fordonskombinationer.

Den förordade prisstrukturen kan sägas utgöra slutmålet för en enligt utredningens bedömningar motiverad beskattningsreform. För att transportsektorn och näringslivet i övrigt skall få tid att anpassa sig till de ändrade förhållandena föreslår utredningen att reformen skall genomföras i etapper med början den 1 januari 1971. Slutmålet bör då vara uppnått den 1 januari 1979. Genom att programmet fullföljs i etapper finns det möjlighet att ta hänsyn till eventuellt uppkommande särskilda anpassningsproblem. En ytterligare fördel med en etappvis genomförd reform är att man, efter hand som programmet fullföljs, kan få ytterligare kunskaper om prissättningsproblematiken genom det arbete som bedrivs inom vägkostnadsutredningen och utomlands.

Utredningens förslag får konsekvenser även för beskattningen av trafiktraktorer och släpvagnar, som dras av sådana traktorer. För att ta hänsyn till den omständigheten att dessa släpvagnar har kortare genomsnittliga körsträckor än de lastbilsdragna, föreslår utredningen att skatten för trafiktraktorer skall utgöra i runda tal en fjärdedel av lastbilsskatten.

Det reformprogram utredningen lägger fram aktualiserar vissa andra problem. Det föregående visar att fordonens körsträckor har avgörande betydelse för beskattningen. Att då genomföra beskattningsreformen genom justeringar av fordonsskatten ger inte ett fullgott resultat. Såsom redovisas i avsnitt 2 finns det emellertid goda skäl för antagandet att en direkt körlängdsberoende kilometerbeskattning för brännoljedrivna fordon och släpvagnar skall kunna tillämpas fr.o.m. år 1974. För tiden dessförinnan torde den av utredningen föreslagna dispensrätten för Kungl. Maj:t vara tillfyllest.

Av redogörelsen ovan framgår att utredningen beräknat skatterna för olika fordon med hänsyn till deras totalvikter. En övergång till totalviktsbeskattning för motorfordon — något som man redan idag har för släpvagnar — är också av flera skäl motiverad. Såsom utredningen närmare utvecklar i avsnitt 2 bör en sådan övergång dock inte ske förrän i samband med att det nya, centrala bilregistret träder i funktion.

Med hänsyn till att utredningens förslag innebär skattehöjningar för de tyngsta fordonskombinationerna har utredningen funnit det befogat att i förevarande betänkande ta upp även de problem som hänger samman med den internationella trafiken, där just dessa kombinationer är vanliga. I avsnitt 6 föreslås ett restitutionsförfarande beträffande den fordonsskatt för tyngre fordon som belöper på tid då dessa används utom riket. I detta sammanhang föreslår utredning också i linje med kostnadsansvarighetsprincipen en begränsning av rätten till skattefri införsel av drivmedel.

I avsnitt 7 diskuterar utredningen de konsekvenser som beskattningsreformen kan få för skogsnäringen. Med hänsyn till att skogsbrukets transportproblem behandlas inom skogspolitiska utredningen lägger bilskatteutredningen dock inte fram något förslag i ämnet.

Slutligen tar utredningen i avsnitt 8 upp vissa frågor om kompensation för drivmedelsskatt. Förslagen innebär att kompensationsförfarandena skall centraliseras till riksskatteverket och utbetalade belopp göras skattefria för mottagarna.

Reservation av ledamoten Gustafsson

Riksdagen fastslog 1963 en trafikpolitik med friare konkurrensförhållanden på transportmarknaden. I gengäld uppställde riksdagen krav på att varje trafikgren skulle bära sitt kostnadsansvar och att en tillfredsställande transportförsörjning skulle upprätthållas i landets olika delar. Det bör dock i detta sammanhang erinras om att den nyligen beslutade beskattningen av traktorer inkluderande fordon som inte utnyttjas på vägar och gator innebär ett frångående av kostnadsansvarighetsprincipen. Att det därjämte innebär ett frångående av förslaget från en enhällig bilskatteutredning får väl också noteras. Beslutet om betydande höjningar av skatten på släpfordon fr.o.m. 1/1 1970 innebär ett läge som inte var gällande när utredningen tillsattes.

Vägkostnadsutredningen skall enligt sina direktiv beräkna landsvägstrafikens kostnadsansvar, fördelning mellan olika trafikantkategorier samt pröva behovet av regionala differentieringar. Bilskatteutredningen har att göra skattefördelningar inom ramen för utgående bilskatter. Det är dock enligt min mening önskvärt, att vägkostnadsutredningen hinner längre i sitt arbete, innan bilskatteutredningen lägger fram förslag om en omfördelning av skatterna för lastbilar, påhängsvagnar och släpvagnar samt bussar. I och med att en nedre totalviktsgräns på 3 ton bestämts kommer personbilar och lätta distributionsbilar utanför bedömningen. Det finns starka skäl för att hela fordonsbeståndet behandlas samtidigt. Som det nu är har trängseleffekterna och de särskilda kostnader som storstädernas trafik medför inte kunnat tas med i bedömningen. Miljöaspekterna har på samma sätt förbigåtts.

Utgångspunkt för bilskatteutredningens förslag rörande omfördelningarna inom lastbilsbeståndet är det amerikanska vägprovet AASHO. Det utfördes för några år sedan i USA för att få fram byggnadsbestämmelser för det stora interstatliga motorvägsystemet. Man är mycket osäker på att resultaten är direkt tillämpliga på svenska förhållanden. AASHO är det enda stora vägförsök som gjorts och i vissa länder har man velat bestämma bilbeskattningen med ledning av provet, ehuru avsikten med testet var en helt annan. Bilskatteutredningens kalkyler, som utgör en modifiering av AASHO-beräkningarna, är enligt min mening inte särskilt tillförlitliga. I AASHO görs vägslitaget beroende av axeltrycket. Däremot har utredningen inte närmare prövat det minsta axeltryck, som kan anses vara berättigat för vägtransporterna i dagens samhälle. Beroende på nivån för detta kan tänkas att större del av särkostnaderna skulle räknas till gemensamma kostnader. Skattefördelningen skulle då inte ge samma resultat.

Jag har inte funnit att den fördelningsgrund som använts kan anses vara tillräckligt bärande eller vara den enda som kan komma ifråga.

Enligt vissa prognoser förutses en viss ökning av lastbilstrafiken under 1970-talet. Bilskatteutredningens majoritetsförslag som framlägges i detta betänkande kan komma att ändra strukturen inom lastbilstrafiken så att en avsevärd ökning av antalet fordon uppkommer. Jag befarar att skatteförslaget leder till ett avbrott eller/och en tillbakagång i den rationella transportteknik som utbildats. Användningen av fordonskombinationer har varit främsta anledningen till att transportkostnaderna på landsväg ökat långsammare än inom andra områden. Detta har haft stor betydelse för såväl näringslivet som för allmänheten i egenskap av konsumenter. Det skulle vidare vara beklagligt om skatteförslaget genomfördes utan en närmare undersökning av hur en ändrad lastbilspark med fler fordon inverkar på trafiksäkerheten.

Det andra trafikpolitiska villkoret gäller transportförsörjningen i glesbygderna. Främst skogsnäringen men även andra näringsgrenar som t.ex. gruvindustrin, kommer att påverkas genom att transporterna fördyras eftersom stora fordonskombinationer här måste användas. För skogsbrukets del kan med rätta befaras att det ekonomiska utbytet minskar eller försvinner. Därigenom försämras utkomstmöjligheterna i glesbygderna, samtidigt som en av våra viktigaste exportnäringar får övermäktiga svårigheter.

Konkurrensområdet mellan bil och järnväg är relativt litet och i stort sett har dessa båda trafikgrenar sitt arbete på skilda transportområden, lokaltrafik och fjärrtrafik. Viktigare synes i dag vara att skatter för lastfordon och bussar är uppbyggda så att glesbygdernas transportservice sker tillfredsställande både för gods- och personbefordran. För glesbygdernas människor framstår förbättrade transporter som en grundförutsättning för att många glesbygdskommuner skall överleva och utvecklas. Man anser detta nödvändigt i all synnerhet i kommuner där järnväg saknas och landsvägstransporter är enda möjlighet.

På senare tid har transportkostnadernas roll i lokaliseringspolitiskt avseende kommit att få ökad betydelse i debatten. Berättigade krav har rests på att dessa kostnader skulle dämpas genom någon form av subventioner. Mot denna bakgrund framstår sådana ändringar av bilbeskattningen som skulle innebära ökade bördor särskilt för befolkningen i Norrland och andra delar av landet med omfattande glesbygdsområden såsom oantagbara. Frågan om hur transportkostnadsfaktorn skall kunna elimineras måste få en tillfredsställande lösning innan ändringar av fordonsbeskattningen kan komma i fråga.

Med hänvisning till vad här anförts har jag inte ansett mig kunna biträda de förslag majoriteten stannat för när det gäller ändringar i beskattningen av lastfordon och bussar. Jag förordar således att förslaget i dessa delar ej lägges till grund för någon Kungl. Maj:ts proposition.

Bilaga 1 Vissa framställningar m.m.

Förteckning över framställningar m.m. som inkommit till utredningen och som kan anses besvarade genom förevarande betänkande.

1. Svenska flottledsförbundet rörande restitution av bensinskattemedel (Fi-dep. dnr 876/62).
2. Företaget Bröderna Mauritzsson, Malmö, rörande restitution av bensinskattemedel (Fi-dep. dnr 2947/64).
3. Åkeriföretagarnas Centralförening, Solna, rörande viss beskattning i samband med yrkesmässig biltrafik (Fi-dep. dnr 1984/65).
4. Statens jordbruksnämnd rörande bensinskatterestitution för betskördemaskiner (Fi-dep. dnr 3574/65).
5. Riksdagens skrivelse 1968: 181 med begäran om den ytterligare utredning av frågan om kompensation för bensinskatt som bevillningsutskottet förordat i betänkande 1968: 36 (Fi-dep. dnr 1906/68).
6. Ammarnäs snöscoterklubb rörande kompensation för bensinskatt vid användande av snöskoter (Fi-dep. dnr 2594/68).
7. SAS rörande beskattning av drivmedel för drift av fordon m.m. inom flygplatsområden.
8. Statens jordbruksnämnds promemoria den 28 januari 1969 rörande bensinskatterestitutionerna på jordbrukets område.

Bilaga 2 Kort redogörelse för AASHO Road Test

AASHO Road Test kallas de mycket omfattande vägprovningar, som utfördes vid Ottawa, Illinois, i Förenta staterna åren 1958—1961. American Association of State Highway Officials (AASHO) tog initiativet till försöken och utarbetade genom arbetsutskott och kommittéer programmet för deras genomförande. För att belysa provningarnas omfattning kan nämnas, att de kostade 27 milj. dollar, att 126 lastbilar körde 27,5 milj. km och passerade mer än en milj. gånger över 716 provsektioner konstruerade på 157 olika sätt och att 300 milj. data tabulerades och analyserades. Syftet med försöken kan kort sägas ha varit att kartlägga och kvantifiera sambandet mellan å ena sidan trafikens volym (vid enhetlig trafik) och fordonens axeltryck samt å andra sidan vägöverbyggnadens utformning och dimensionering och vägslitagets omfattning. Vidare utfördes en rad specialstudier avseende broar, vägrenar, ringstorlek och ringtryck m.m. Dessutom utvecklades instrument, försöksmetoder, databehandling etc. Resultaten skulle ge vägingenjörerna bättre underlag för konstruktion, sammansättning och dimensionering av vägöverbyggnaden med hänsyn till de trafikvolymer och de axeltryck som förväntades belasta vägen, samt myndigheterna det vägekonomiska underlaget för bilskatternas utformning.

För bedömning av möjligheterna att använda försöksresultaten för våra förhållanden är uppgifter om klimat och jordart av stor betydelse. Klimatet var tämligen milt efter nordiska förhållanden med en medeltemperatur av +24° C om sommaren och —3° C om vintern. Den årliga nederbörden var 869 mm, varav 63 mm som snö. Genomsnittligt tjäldjup var ca 70 cm (på vissa punkter var nedträngningsdjupet 90 cm), varav det översta lagret frös och tinade upprepade gånger under vinterns lopp. Terrängen där försöken utfördes var flack och jordarten i undergrunden av i stort sett enhetlig beskaffenhet. Dess plasticitetsindex var 11—13, flytgränsen 27—32 och siktdigrammet sådant att undergrunden kan karaktäriseras som sandig, moig och lerig mjäla, vilken jordart är typisk för en stor del av centrala Förenta staterna och dålig undergrund för vägbyggnad.

Försöken utfördes på sex provslingor, varvid fyra slingor utgjordes av egentliga trafikslingor. På en slinga utfördes vissa specialstudier och en användes för kartläggning av bl.a. klimatets inverkan. Varje körbana hade två körfiler. Försöksvägarna hade konstruerats med olika tjocklek hos beläggning, bärlager och förstärkningslager med totalt 836 provsträckor, varav 368 hade betongbeläggningar och 468 asfaltbeläggningar. Av provsträckorna var de asfaltbelagda 30 m långa, de med oarmerad betong 37 m och de med armerad betong 73 m. Var och en av körbanorna belastades med endast en fordonstyp och sex olika axeltryck, varierande mellan 0,9 och 13,6 ton, och fyra

olika boggitryck mellan 10,9 och 21,8 ton.

Under försöksperioden begränsades vägunderhållet till det minsta möjliga. Endast vissa reparationer av vägbanan utfördes. De vägsektioner som var för svaga för att bära axeltrycksbelastningen blev därför mer eller mindre nedkörda efter hand. Mätningen av vägslitaget skedde utifrån den förutsättningen att en vägs primära uppgift är att tjäna trafiken. Man önskade därför mäta minskningen av vägens körtekniska kvalitet och inte de nödvändiga reparationsutgifterna. Bedömningen av vägsektionens körtekniska kvalitet utfördes med jämna mellanrum av en jury om tolv man, som representerade vägkonsumenterna och vägmyndigheterna. Denna jury hade före försökens igångsättning tränats i kvalitetsbedömning på ca 100 vägavsnitt i Mellanvästern. Genom kontroller fann man att juryn tillägnat sig stor enhetlighet i bedömningen. Den körtekniska kvaliteten mättes i ett mått som utvecklats speciellt för ändamålet, det s.k. PSI-värdet.[1] Högsta möjliga PSI-värde var 5,0 och när PSI-värdet sjönk till 1,5 ansågs beläggningen vara oanvändbar och sträckan utgick ur provet. Med tillämpning av vanliga och vid försöket utvecklade mättekniska metoder var det möjligt att översätta dessa PSI-värden till mera objektiva mätvärden avseende profilvariationer, omfattningen av sprickbildning och ytskador samt, i fråga om asfaltbeläggningarna, tvärprofilvariationer (hjulspår). För varje beläggningstyp resulterade analysen i konstruktioner av formler och diagram, i vilka mätvärdena avseende beläggningens beskaffenhet sattes in för beräkning av PSI-värden, som approximativt överensstämde med juryns genomsnittsresultat.

Genom denna metod skaffade man sig instrument för att omsätta mätresultaten i formler och kurvor, som gav de samband man sökte. Den formel som anger sambandet mellan körteknisk kvalitet (PSI-värde), i formeln $=P$, trafikvolym (antal axelpasseringar), i formeln $=V$, axeltrycket (vid de angivna passeringarna av enhetlig trafik), i formeln $=A$, och överbyggnadens konstruktion, i formeln $=T$, har följande utseende:

$$P = P_H - (P_H - P_M)\left(\frac{V}{f_1}\right)^{f_2}$$

där

P_H = det högsta PSI-värdet, dvs. värdet, när vägen togs i bruk;

P_M = det minsta PSI-värdet, dvs. värdet, när vägen ansågs oanvändbar och togs ur trafik, varvid

$P_H \geq P \geq P_M$

$$f_1 = \frac{k_1 (T + k_2)^{k_3} k_0^{k_4}}{(A + k_0)^{k_5}}$$

$$f_2 = k_6 + \frac{k_7 (A + k_0)^{k_8}}{(T + k_2)^{k_9} k_0^{k_{10}}}$$

där

$k_0 = 1$ för singelaxel

$k_0 = 2$ för boggiaxel

T är det s.k. tjockleksindex och bestäms sålunda:

$T = k_{11} \cdot t_1 + k_{12} \cdot t_2 + k_{13} \cdot t_3$

där

t_1 = beläggningens tjocklek

t_2 = bärlagrets tjocklek

t_3 = förstärkningslagrets tjocklek

k_i ($i = 1,2 \ldots 13$) är konstanter bestämda ur försöken.

Ur denna formel kan bl.a. härledas det samband mellan axeltryck och axelpasseringar som åskådliggjorts i diagram 2, s. 56. För en given väg, där alltså T har ett bestämt värde T_1, kan nedslitningen till ett visst PSI-värde P_1 ske på olika sätt, t.ex. genom passering av ett litet antal stora axeltryck eller ett mycket stort antal små axeltryck. Diagrammet anger det numeriska sambandet mellan dessa variabler. Det bör märkas att sambandet enligt försöksresultaten är oberoende av vägöverbyggnadens konstruktion, dvs. oberoende av T:s storlek, och varierar föga med hur långt nedslitningen av vägen drivs, dvs. med varierande P.

Försöken har också gett ett samband från slitagesynpunkt mellan enkelaxel och boggiaxel. Detta samband är sådant att man får samma slitageeffekter av en enkelaxel och en boggiaxel om axeltrycket på enkelaxeln förhåller sig till axeltrycket på boggiaxeln som 1,85/1.

[1] PSI = present serviceability index.

Bilaga 3 Utlåtande från statens väginstitut

STATENS VÄGINSTITUT
Bärighetsavdelningen
Överingenjör O. Andersson/IS

4.9.1969

Inverkan av axeltrycket på nedbrytning hos svenska undergrundsmaterial

Allmänt

Nedbrytning av vägkonstruktioner p.g.a. trafikens inverkan sker när det gäller belagda vägar huvudsakligen genom permanenta deformationer i överbyggnaden och undergrunden. Storleken av dessa deformationer varierar från punkt till punkt och yttrar sig till en början i form av ojämnhet hos vägbanan, som så småningom blir förstörd. Den inverkan som en ökning av fordonens axeltryck har på nedbrytningen av vägkonstruktionen har studerats i större omfattning i de amerikanska AASHO-försöken, som tog sin början i oktober 1958. Resultaten har bl.a. redovisats i form av diagram, som ger sambandet mellan vägkonstruktionens tjockleksindex och det antal överfarter, som givit upphov till en försämring av vägbanans trafikvärde (present serviceability index) till 2,5 (1). Diagrammen anger kurvor för olika axeltryck och boggietryck från 1 ton till 15 resp. 25 ton. Ur dessa diagram kan man bestämma samband mellan antalet överfarter och axeltrycket vid olika tjockleksindex. Det har visat sig att om man genom proportionering ersätter antalet överfarter i diagrammen med ett ekvivalenstal, som för alla tjockleksindex har samma värde vid ett visst axeltryck, kommer kurvorna för olika tjockleksindex att praktiskt taget sammanfalla (2). Sambandet blir med logaritmiskt graderade axlar nära linjärt med lutningen ca 4. Med en mindre modifikation av det i AASHO-rapporten använda analytiska sambandet får man ett potensuttryck för relationen mellan axeltryck och antal överfarter, där exponenten för asfaltbelagd väg är 3,9 (3). Detta innebär att en tiodubbling av axeltrycket fordrar en reduktion av antalet överfarter med en faktor 8 000 för bibehållande av samma nedbrytning av vägkonstruktionen, mätt som minskning i trafikvärde.

Det synes därmed som om det skulle råda ett synnerligen enkelt samband mellan axeltrycket och vägkonstruktionens nedbrytning, vilket är tämligen oberoende av överbyggnadens art, eftersom ett ganska vidsträckt register av överbyggnader ingick i AASHO-undersökningen. Hela AASHO-undersökningen utfördes emellertid på en ensartad undergrund och omfattade endast belagda vägar. Man har därför ifrågasatt tillämpligheten av det ovan skisserade AASHO-sambandet på vägar med annan undergrund. En modifierad kurva har antagits vara användbar för det norska vägnätet (4).

För tillämpning på det svenska vägnätet måste modifikationer av ovannämnda samband utföras med hänsyn till de begränsningar som just angivits. Eftersom närmare hälften av det svenska vägnätet är belagt[1] och den överväldigande delen av trafikarbetet utföres på den belagda delen av det svenska vägnätet kan för en uppskattning av axeltryckets inverkan på vägkostnaderna de icke belagda vägarna med hygglig approximation försummas i kalkylen. När det gäller inverkan av egenskaperna hos de svenska undergrundsmaterialen måste denna beaktas genom liknande körförsök som hos AASHO eller, eftersom sådana av kostnadsskäl måste betraktas uteslutna, utföras genom jämförande studier i laboratorieskala av utmattningsegenskaperna hos svenska undergrundsmaterial och det undergrundmaterial som användes i AASHO-försöken.

[1] Inklusive oljegrusbehandlade vägar.

Utmattningsegenskaper hos jordmaterial

Med utmattning förstås i materialläran allmänt den mekanism som medför att en viss påfrestning leder till brott först efter det att materialet påfrestats ett flertal gånger. Jordmaterial som utsättes för tryckpåkänningar uppvisar sällan en definierad brottmekanism av det slag som observeras vid drag- och böjpåkänningar av metaller. Däremot leder upprepad tryckpåkänning av jordmaterial nästan alltid till en permanent formförändring efter förlopp, som i många avseenden påminner om utmattning. Den nedbrytning av vägkonstruktioner, som uppkommer genom belastning från fordonen, består till stor del av sådan permanent deformation, förorsakad av tryckbelastning. De ojämnheter, som därvid uppstår i vägbanan, är ofta betingade av olikheter i permanent deformation på olika ställen i vägbanan. Ojämnheter i vägbanan sammanhänger därför primärt med inhomogenitet i vägbanans struktur, men de sammanhänger också intimt med vägbanans benägenhet att permanent deformeras under belastning. Man kan därför få ett begrepp om olika jordmaterials benägenhet att ge upphov till ojämn vägbana genom att studera deras utmattningsegenskaper eller deras permanenta deformation under upprepad belastning.

I föreliggande undersökning av olika undergrundsmaterials utmattningsegenskaper provades därför materialen i en tryckprovare, där de kan utsättas för ett periodiskt varierande tryck, och där den därvid resulterande deformationen kan registreras. Komprimering av provmaterialen i provcylindrar har skett enligt standardförfarande (5). I tryckprovaren utövas trycket på provet via en cirkulär platta med 20 cm^2 area. Tryckamplituden har varierat inom gränserna 5—50 Newton per cm^2. Tryckplattans permanenta nedsjunkning i materialet som funktion av antalet belastningar har registrerats, i allmänhet fram till 50 000 belastningar i varje försök. Frekvensen i den periodiska belastningen har varit 5 perioder per sekund.

Styvheten[2] hos jordprover varierar mycket starkt med vattenhalten och genomgår vanligtvis ett maximum vid en viss vattenhalt, den s.k. optimala vattenhalten. Utmattningsmätningarna borde strängt taget utföras vid den vattenhalt som är vanligast förekomande i undergrunden. Denna varierar emellertid mycket starkt hos en och samma jordart såväl från plats till plats som med årstiden. Man kunde därför välja att utföra försöken vid optimal vattenhalt, varvid jämförelsen mellan de olika materialen skulle komma att ske i ett väldefinierat tillstånd. Emellertid är speciellt vissa leror mycket styva vid optimal vattenhalt, så styva att de med den föreliggande mätutrustningen aldrig skulle deformeras mer än några hundradels millimeter, dvs. ungefär lika med diametern på ett mänskligt hårstrå. Den mätprecision som utrustningen ger, tillåter tyvärr icke mätningar under sådana betingelser. Man valde därför att utföra samtliga försök vid en något högre vattenhalt än den optimala, närmare bestämt vid en vattenhalt, som vid visst packningsarbete gör provets densitet 95 % av den maximala. Redan vid denna lilla avvikelse är vissa jordarter mycket deformerbara, men man kan på goda grunder antaga att en jämförelse mellan tryckamplitudens inverkan på de olika jordarterna blir rättvisande.

Försöksuppläggning

Föreliggande försök avser bestämning av ekvivalensen mellan belastningens storlek och antalet belastningar. Med tryckprovaren kan framställas kurvskaror, som anger sambandet mellan den permanenta deformationen och antalet belastningar vid olika tryckamplituder. Ur dessa kurvskaror kan man grafiskt härleda motsvarande samband mellan tryckamplitud och antal belastningar vid olika permanent deformation. Ur denna nya kurvskara kan erhållas en medeltalskurva för hela försöket. Antalet belastningar måste dock först normaliseras, så att det representeras med en ekvivalensfaktor, som har samma värde för ett visst tryck hos samtliga kurvor i en och samma kurvskara. De studerade undergrundsmaterialen har i föreliggande undersökning behandlats och utvärderats på detta sätt.

Val av undergrundsmaterial

Svenska vägar är byggda på ett stort antal olika undergrundsmaterial, varav dock de moränhaltiga materialen är dominerande. I föreliggande undersökning valdes sådana material som motsvarar det största trafikarbetet, samtidigt som man strävat att få största möjliga antal typer av material representerade. I undersökningen har sålunda ingått sand, finmoig mjäla och lerig normalmorän från Norrland, styv lera från Göta älvs dalgång, lätt mellanlera från Halland, lerig sandig morän från Roslagen, moränlättlera från Skåne och vidare som jämförelse AASHO-materialet, som enligt svensk nomenklatur är att klassificera som en styv mellanlera. De olika materialens kornkurvor visas i fig. 1.

Försöksresultat

De erhållna sambanden mellan permanent deformation (angiven som nedsjunkning av tryckplattan) och antalet belastningar vid olika tryckamplituder visas i fig. 2—9. En sammanställning av relationerna mellan ekvivalensfaktorerna och tryckamplituderna visas i tvåsidigt loga-

[2] Termen »styvhet» användes här i betydelsen »motstånd mot deformation».

ritmiskt diagram i fig. 10. Ekvivalensfaktorerna har här valts så att ekvivalensfaktorn 1 motsvarar tryckamplituden 10 Newton per cm^2. De ur lutningarna i diagrammen, fig. 10, bestämda exponenterna finns återgivna i kolumn 2 i tabell 1. Dessa värden skall jämföras med AASHO-materialet, vars exponent fått värdet 6,48. Man finner härur att AASHO-materialet, har en exponent som hos de valda svenska materialen närmast liknar mjälan och den norrländska moränleran. Den tresiffriga noggrannhet som återges hos exponenterna i tabell 1 motsvarar icke den noggrannhet, med vilken dessa storheter kunnat bestämmas ur experimenten. De räta linjer som visas i fig. 10 utgör på fri hand dragna utjämningslinjer genom punktsekvenser, som i vissa fall visar ganska stor spridning. I några enstaka fall kan man räkna med en osäkerhet på ±25 % i det angivna exponentvärdet.

Utvärdering av försöksresultaten

För bestämning av en ekvivalenskurva som representerar samtliga svenska material måste man bestämma ett medeltal för de erhållna exponenterna. Detta medeltal kan emellertid icke bestämmas som ett enkelt aritmetiskt medium utan måste vägas med hänsyn till trafikarbetet på de olika undergrundsmaterial som legat till grund för mätningarna. Till grund för denna vägning har lagts Vägverkets statistik över trafikarbetet (6) samt fördelningen av olika undergrundsmaterial i Sverige (7).

Genom att ur trafikstatistiken uppskatta storleken av trafikarbetet i de olika undergrundsområdena har man bestämt den procentuella vikten av varje exponent enligt första kolumnen i tabell 1. Genom multiplikation av värdena i första och andra kolumnen med varandra har de viktade bidrag som redovisas i tredje kolumnen i tabell 1 erhållits, varav man får den sammantagna exponenten för Sveriges undergrundsmaterial till värdet 3,3. Detta värde är endast drygt hälften av värdet 6,48 för AASHO-materialet, vilket tyder på att de svenska undergrundsmaterialens känslighet för ändringar i tryckamplitud är betydligt mindre än hos AASHO-materialet. Föreliggande mätresultat tillämpade på resultaten från AASHO-försöken ger värdet 2—2,5 på exponenten i ekvationen för axeltryckets inverkan på vägöverbyggnadens nedbrytning.

Slutsatser

Av fig. 10 och tabell 1 framgår att de svenska undergrundsmaterial, som provats i föreliggande undersökning, i medeltal har betydligt mindre variation med det pålagda trycket, när det gäller permanent deformation vid upprepad belastning. Den påfrestning som materialet utsättes för vid den provningsmetodik som använts är givetvis mycket renodlad i jämförelse med vad fallet är vid trafikbelastning. Bl.a. får man ingen inverkan av klimatiska faktorer, eftersom såväl temperatur som vattenhalt hållits konstanta vid mätningarna. Dessutom ger mätningarna som inledningsvis nämndes icke ett mått på den ojämnhet i vägbanan, som uppstår i verkligheten vid trafikering, men sådan ojämnhet i vägbanan är å andra sidan primärt betingad av materialets permanenta deformation, varför den senare torde variera på samma sätt som den förra. I det starkt normaliserade framställningssätt som valts här är det tänkbart att den ena storheten med tillräcklig säkerhet kan representera den andra. Man kan icke kvantitativt översätta det specifika tryck, som förelegat vid laboratorieförsöket, till hjultryck på vägbanan, eftersom hela överbyggnaden ligger som tryckutjämnande lager mellan vägytan och undergrunden och vägöverbyggnaden dessutom varit starkt varierande i AASHO-försöken. Eftersom man använt olika däck och olika lufttryck i däcken vid olika hjultryck, är det i varje försök överförda trycket på undergrunden ännu mindre entydigt.

Jämförelsen mellan de svenska materialen å ena sidan och AASHO-materialet å andra sidan har i föreliggande försök skett med identiskt samma belastningsförfarande. Resultatet kan därför ses som en jämförelse mellan materialens sätt att respondera mot en ändring i det pålagda trycket vid upprepad belastning. Formen på det matematiska sambandet är dessutom densamma i laboratorieförsöket och i körförsöket. Då de svenska materialen givit en exponent, som är i medeltal nära hälften av AASHO-materialets, ligger det nära till hands att antaga att exponenten i körförsök på svenska vägar också skulle vara nära hälften av exponenten i resultaten från AASHO-försöket. Med hänsyn till spridningen i försöksresultaten och det faktum att de undersökta undergrundsmaterialen trots allt omfattar en begränsad del av det svenska trafikarbetet blir osäkerhetsmarginalen i det angivna medeltalet för svenska material betydande, uppskattningsvis 25 %. Medeltalet torde ligga i närheten av 2,5. Förutom att tjäna som vägledning vid bestämning av vägkostnader kan försöket tillsammans med kompletterande mätningar ge en anvisning vid val av vägsträckning med hänsyn till undergrundsmaterial vid projektering av nya vägar.

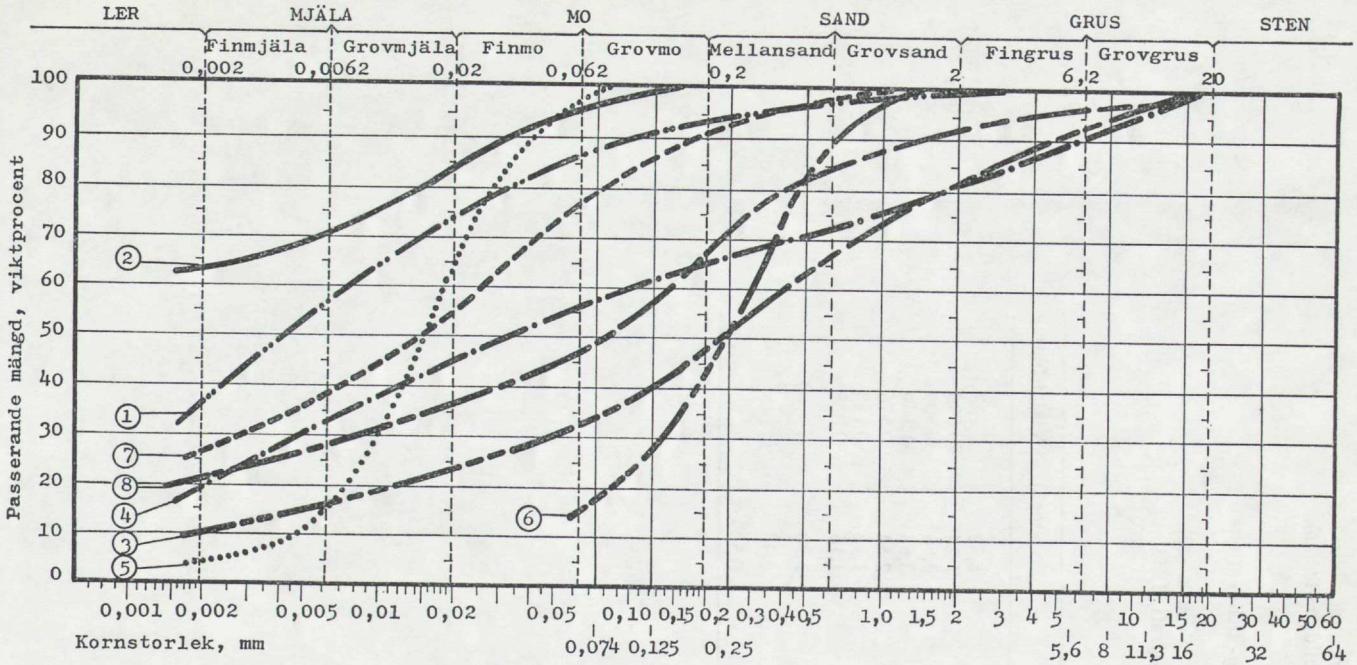
Referenser

1. Highway Research Board, Special Report 61G (publ. 1061), 1962.
2. Brink, C. E.: Optimalt axeltryck. SVI Meddelande 92, 1966.
3. Odemark, N.: Modifikation av ASSHO-ekvationerna. Svenska Vägföreningens Tidskrift *55* (1968): 10, 453.

4. Instilling fra Finansdepartementets bilavgiftsutvalg 1964. Finans- og tolldepartementet. Oslo, 1965.
5. SVI. Rapport 41, s. 24 (1962).
6. Trafikarbetet 1963. Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, 1966.
7. Atlas över Sverige, Geologi. Svensk sällskapet för antropologi och geografi, 1953.

Tabell 1.

	Vikt	Exponent	Viktat bidrag
Norrlandsmjäla	0,015	8,52	0,127
Norrländsk moränlera	0,133	5,24	0,696
Roslagsmorän	0,076	3,96	0,300
Skånsk moränlera	0,311	3,68	1,144
Olivinsand	0,332	2,64	0,876
Västsvensk lera	0,111	1,16	0,128
Hallandslera	0,022	1,16	0,025
Viktat medeltal för Sverige		3,30	
AASHO-materialet		6,48	
Kvoten Sverige/AASHO 3,30/6,48		= 0,509	



② SVI nr 61129 Styv lera (västsvensk undergrund)

① " " 61142 Styv mellanlera (AASHO)

⑦ " " 61130 Lätt mellanlera (Halland)

⑧ " " 61175 **Moränlättlera** (Skånes moränler-område)

④ SVI nr 78866 Lerig **normalmorän** (typisk för Norrland)

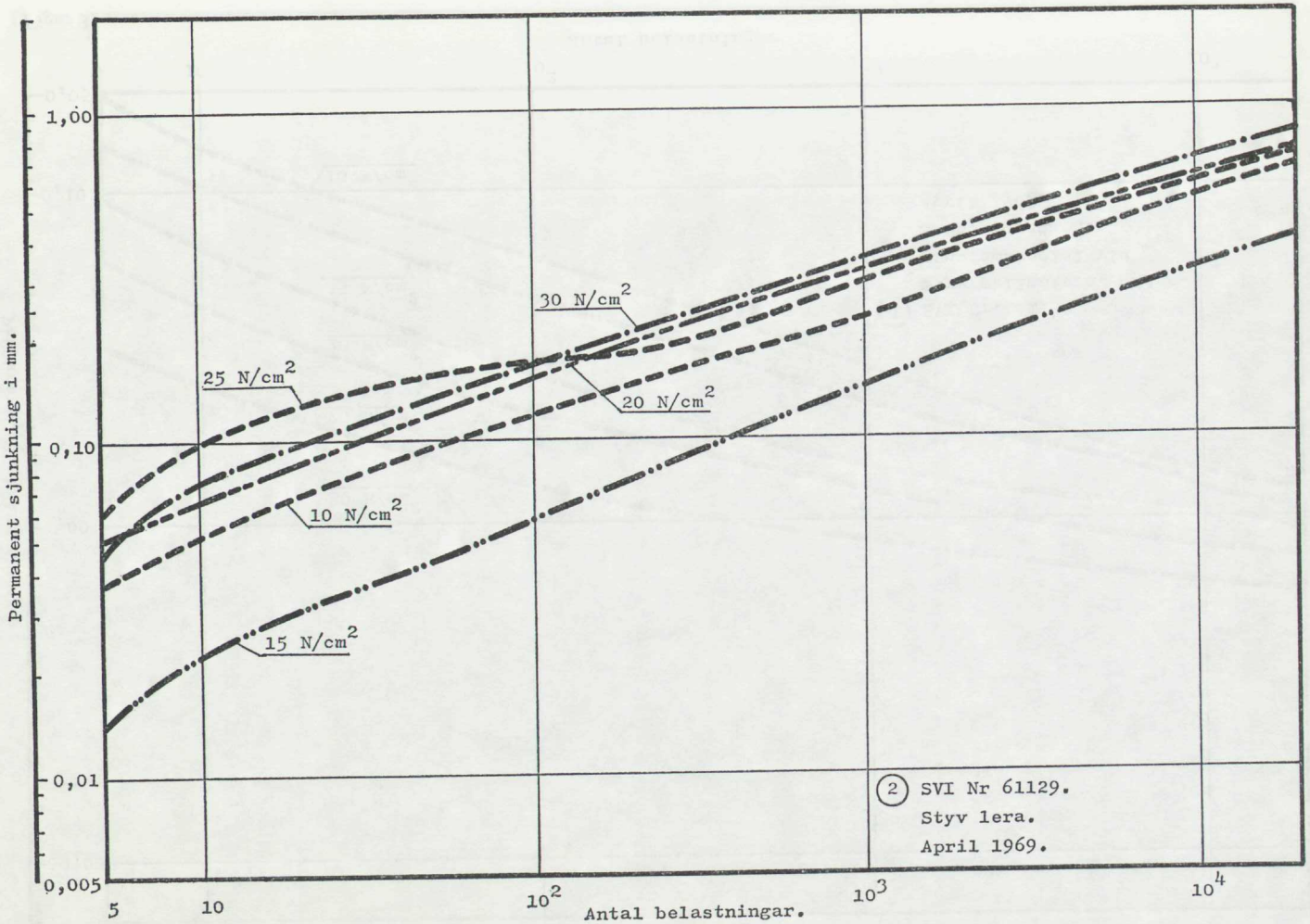
③ " " 61034 Lerig **sandig** morän (mellansvensk)

⑤ " " 50125 Finmoig mjäla (Norrland)

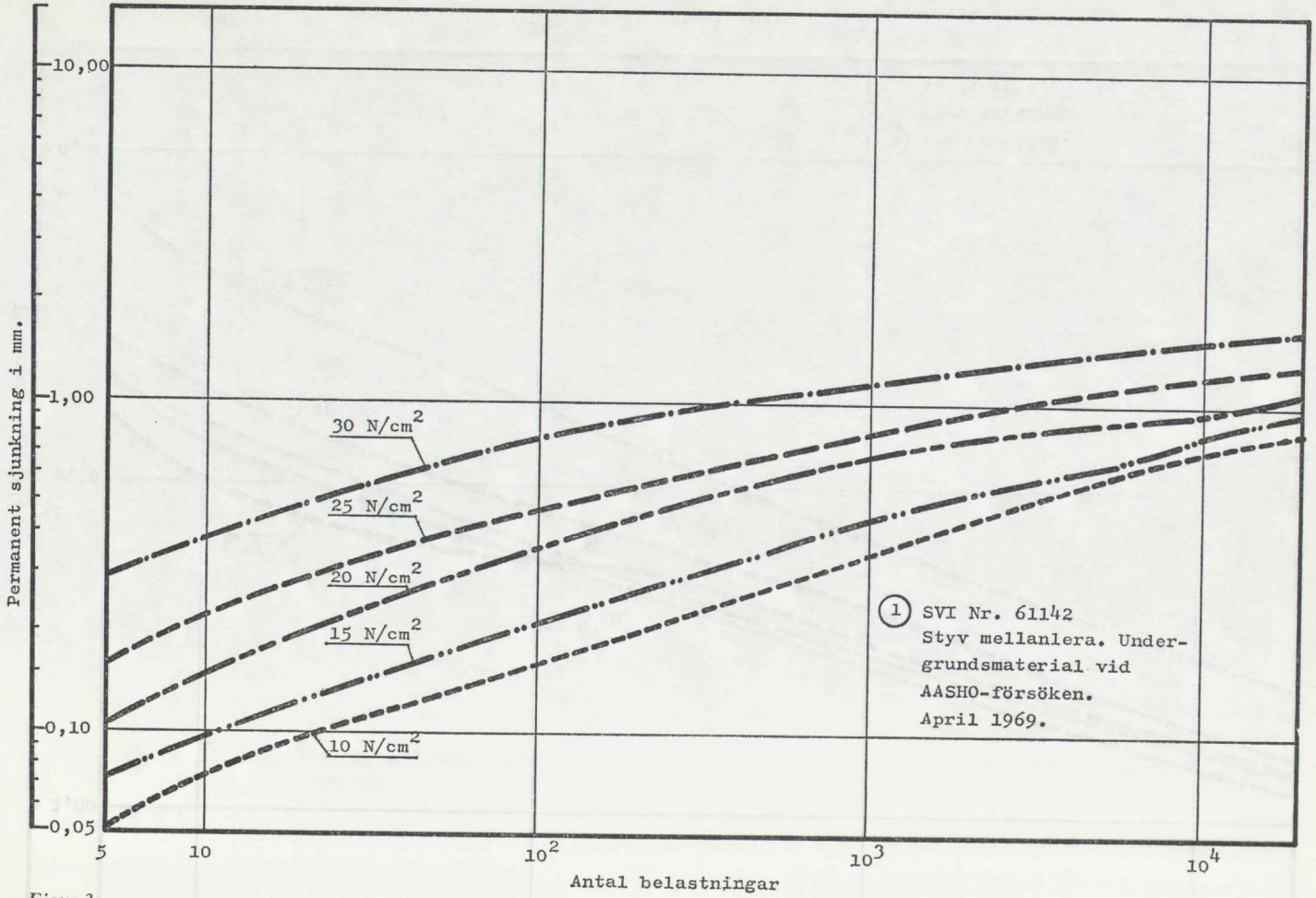
⑥ " " 60976 Sand (typiskt friktionsmaterial)

Juni 1969

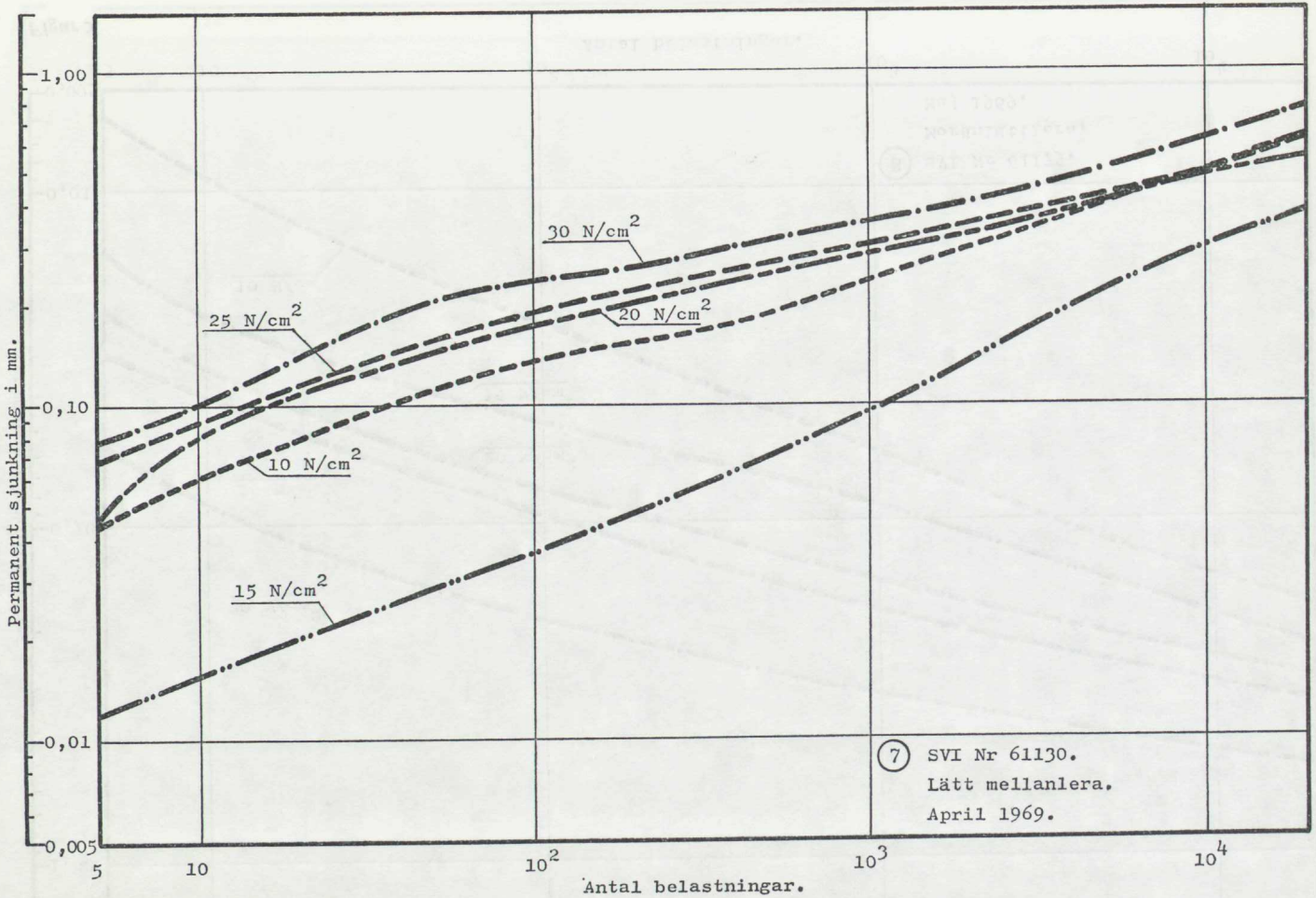
Figur 1.


1,00
0,10
0,01
0,005
Permanent sjunkning i mm.
5
10
10^2
10^3
10^4
Antal belastningar.
30 N/cm²
25 N/cm²
20 N/cm²
10 N/cm²
15 N/cm²
2 SVI Nr 61129.
Styv lera.
April 1969.

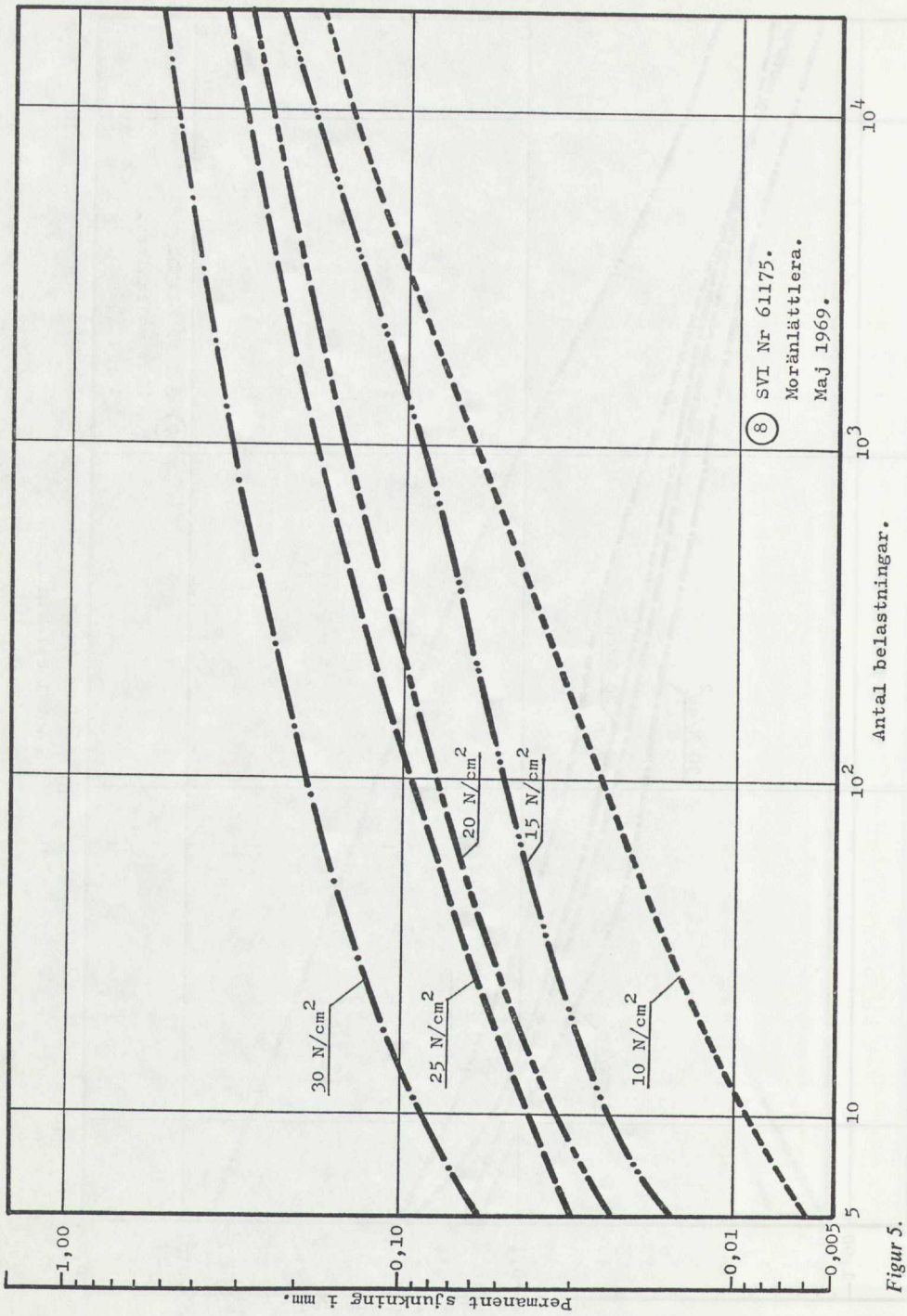
Figur 2.


10,00
1,00
0,10
0,05
Permanent sjunkning i mm.
30 N/cm²
25 N/cm²
20 N/cm²
15 N/cm²
10 N/cm²
1 SVI Nr. 61142
Styv mellanlera. Under-
grundsmaterial vid
AASHO-försöken.
April 1969.
5
10
10²
10³
10⁴
Antal belastningar

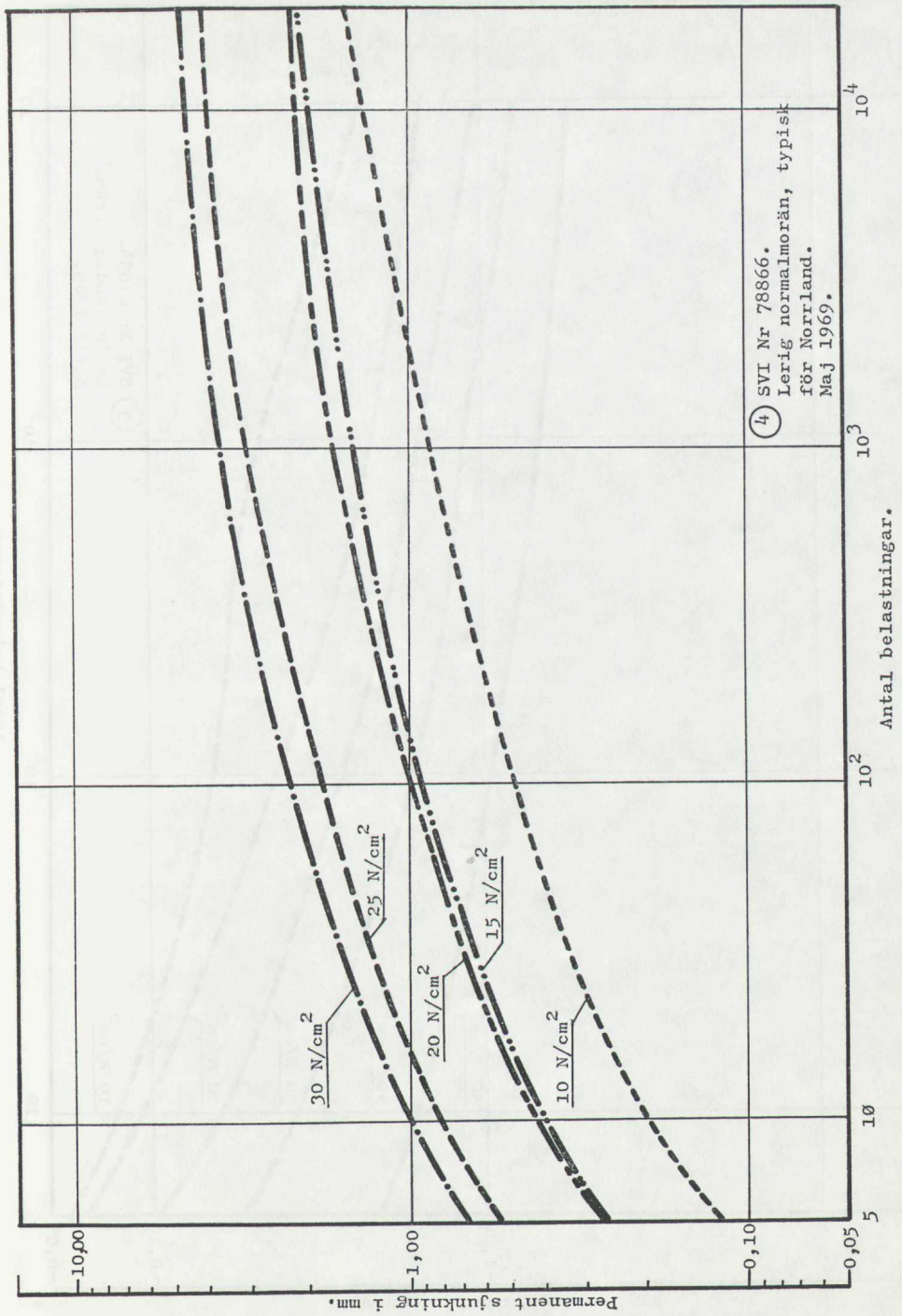
Figur 3.


1,00
0,10
0,01
0,005
Permanent sjunkning i mm.
30 N/cm2
25 N/cm2
20 N/cm2
10 N/cm2
15 N/cm2
7 SVI Nr 61130.
Lätt mellanlera.
April 1969.
5
10
10^2
10^3
10^4
Antal belastningar.

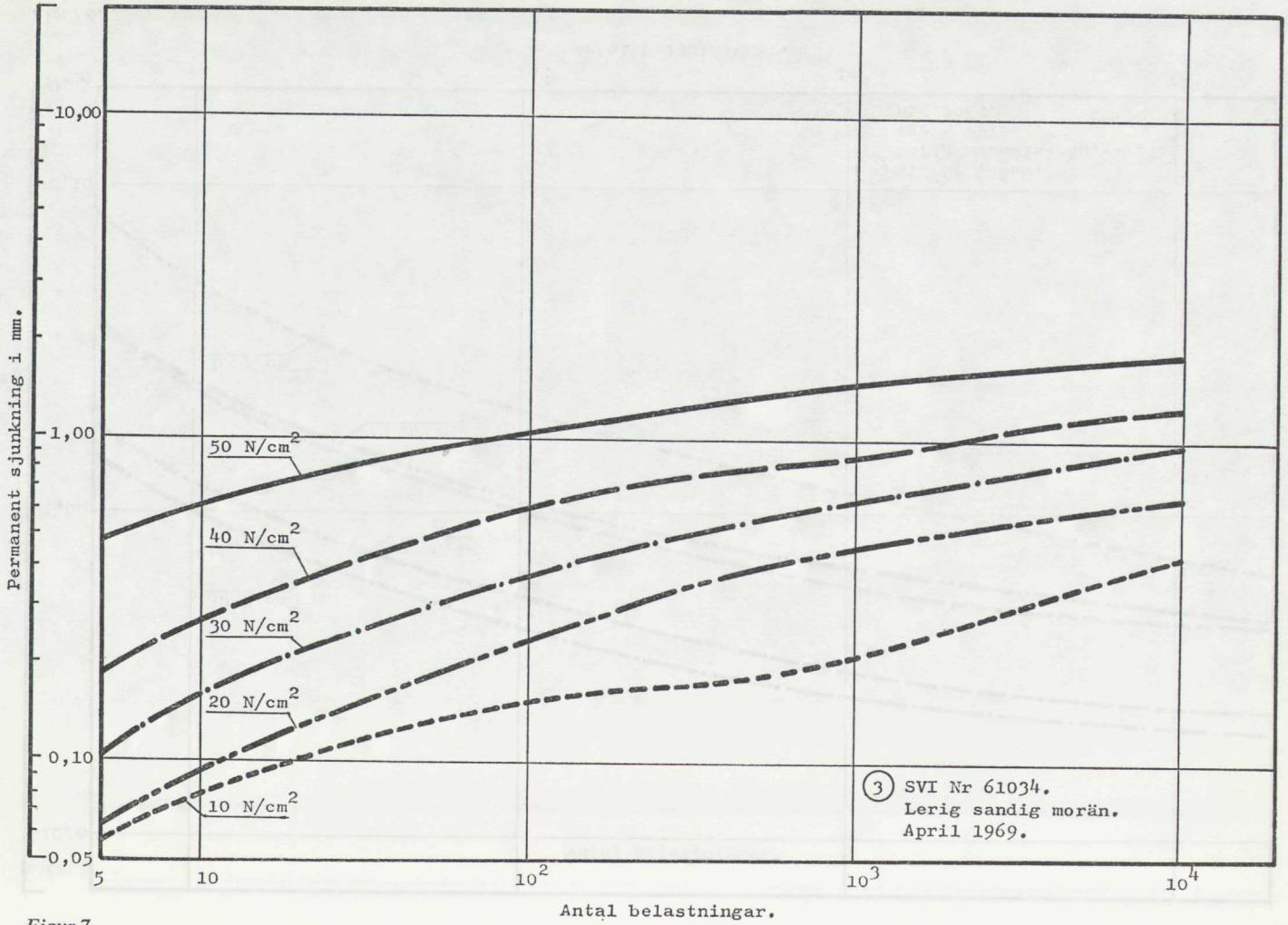
Figur 4.


Permanent sjunkning i mm.
1,00
0,10
0,01
0,005
5
10
10^2
10^3
10^4
Antal belastningar.
30 N/cm²
25 N/cm²
20 N/cm²
15 N/cm²
10 N/cm²
8 SVI Nr 61175.
Moränlättlera.
Maj 1969.

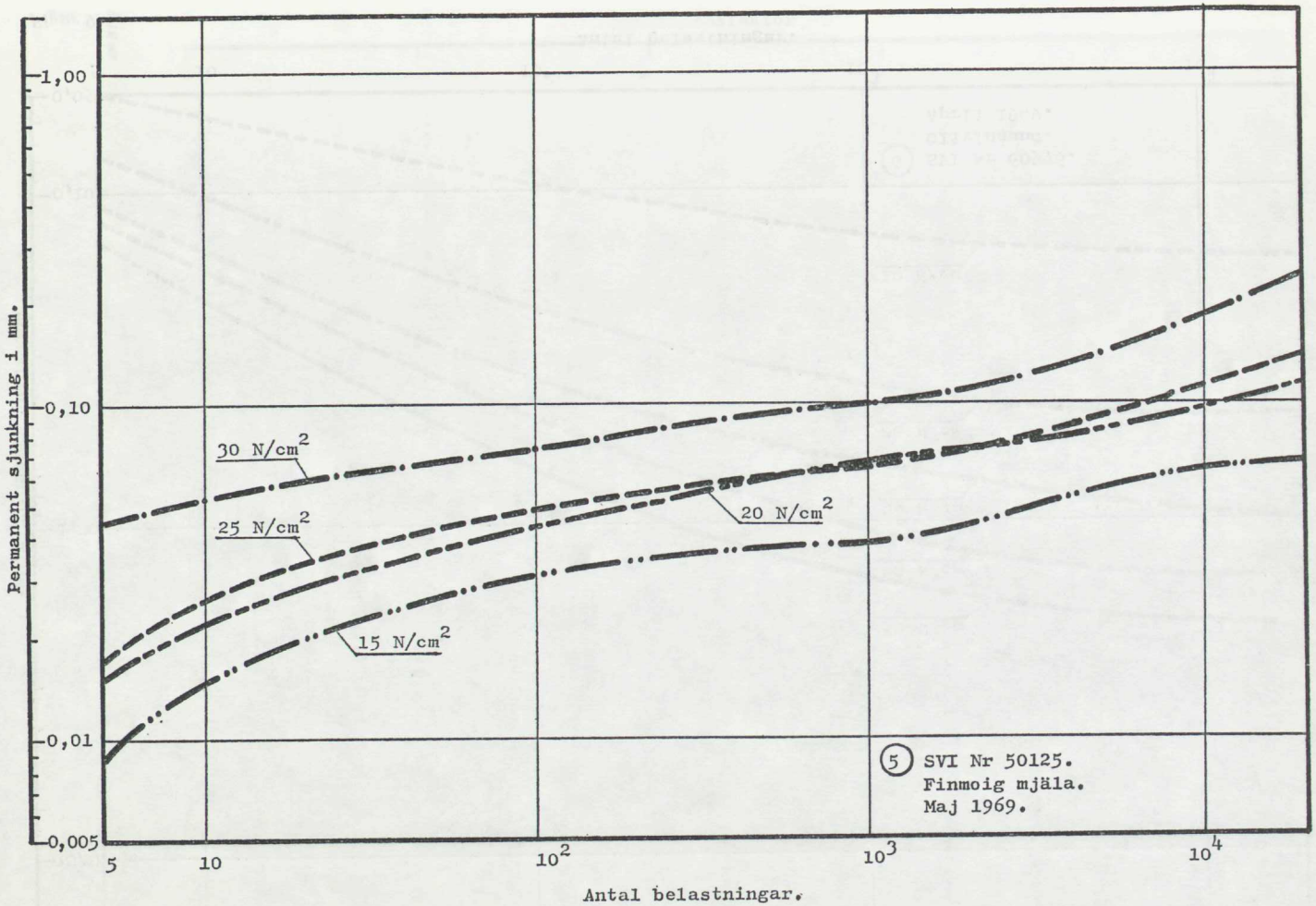
Figur 5.


Permanent sjunkning i mm.
10,00
1,00
0,10
0,05
5
10
10^2
10^3
10^4
Antal belastningar.
30 N/cm²
25 N/cm²
20 N/cm²
15 N/cm²
10 N/cm²
4 SVI Nr 78866.
Lerig normalmorän, typisk för Norrland.
Maj 1969.

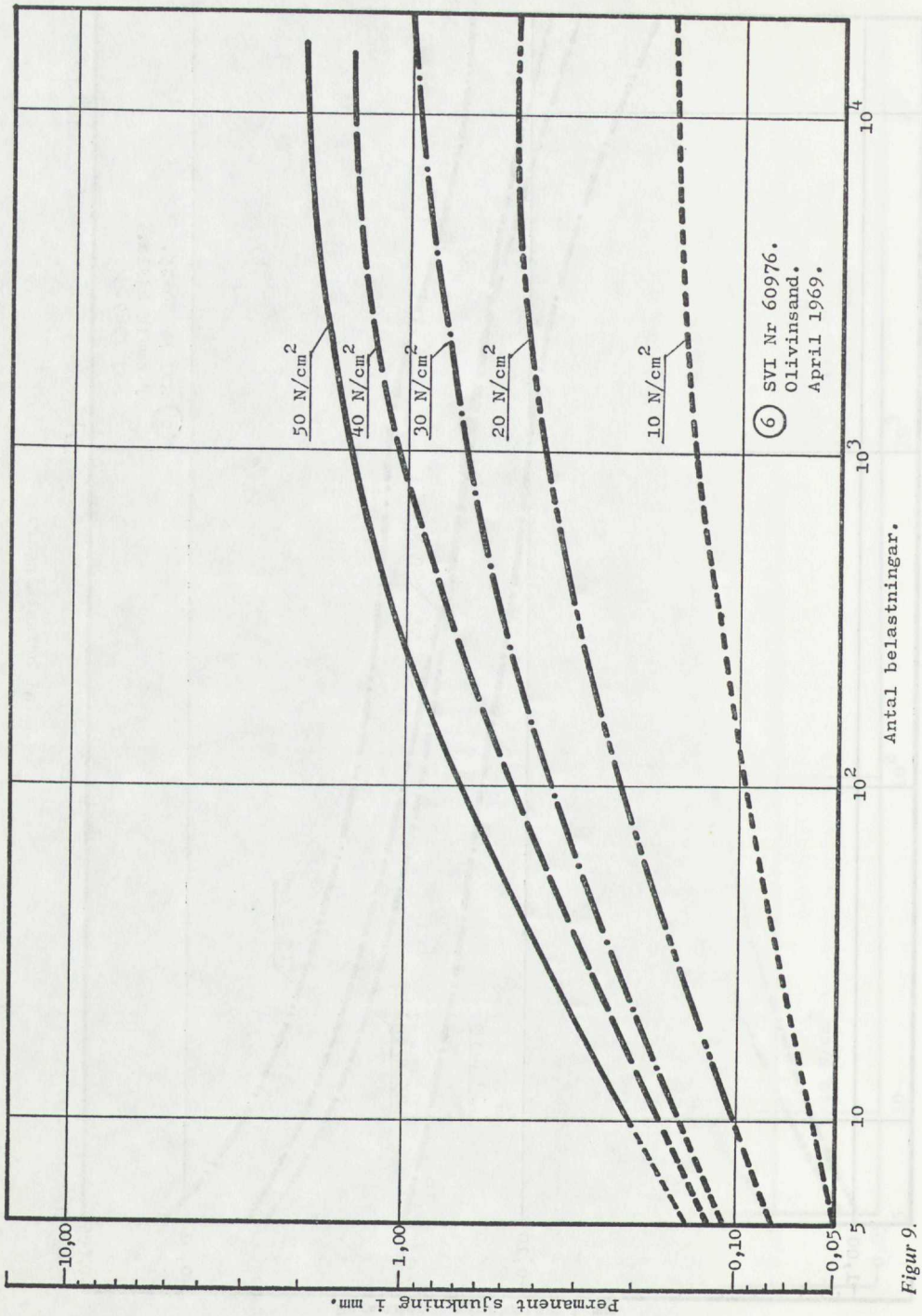
Figur 6.


10,00
1,00
0,10
0,05
Permanent sjunkning i mm.
50 N/cm²
40 N/cm²
30 N/cm²
20 N/cm²
10 N/cm²
3 SVI Nr 61034.
Lerig sandig morän.
April 1969.
5
10
10²
10³
10⁴
Antal belastningar.

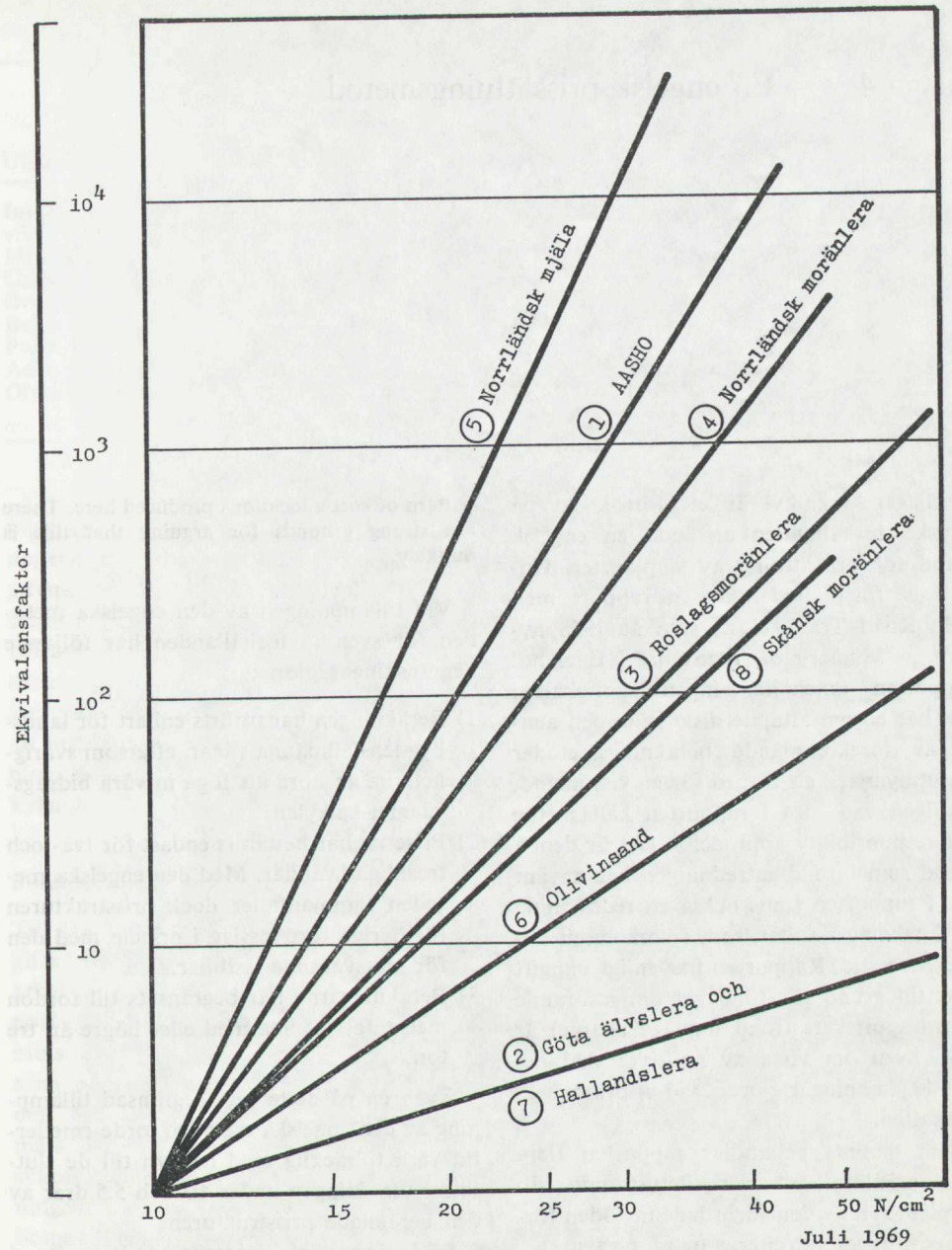
Figur 7.


1,00
0,10
0,01
0,005
Permanent sjunkning i mm.
30 N/cm²
25 N/cm²
20 N/cm²
15 N/cm²
5 SVI Nr 50125.
Finmoig mjäla.
Maj 1969.
5
10
10²
10³
10⁴
Antal belastningar.

Figur 8.


50 N/cm²
40 N/cm²
30 N/cm²
20 N/cm²
10 N/cm²
6 SVI Nr 60976.
Olivinsand.
April 1969.
10,00
1,00
0,10
0,05
5
10
10²
10³
10⁴
Antal belastningar.
Permanent sjunkning i mm.

Figur 9.


Ekvivalensfaktor
10^4
10^3
10^2
10
5 Norrländsk mjäla
1 AASHO
4 Norrländsk moränlera
3 Roslagsmoränlera
8 Skånsk moränlera
6 Olivinsand
2 Göta älvslera och
7 Hallandslera
10
15
20
25
30
40
50 N/cm²
Juli 1969

Figur 10.

Bilaga 4 En engelsk prissättningsmetod

Föreliggande kalkyl är ett försök att på svenska förhållanden använda en engelsk metod för prissättning av vägtjänster. Underlaget för kalkylen är en rapport med titeln Road Track Costs som år 1968 avgavs av Ministry of Transport i England. Rapporten innehåller ingen skattekalkyl men har en omfattande diskussion och analys av förekommande beräkningsmetoder och utmynnar i ett förord för en viss metod, nämligen vad som i rapporten kallas »the cost responsibility approach». Det är denna metod som bilskatteutredningen har använt här. I rapporten finns också en redovisning för forskningsresultat, som framkommit under senare tid. Rapporten har enligt uppgift legat till grund för förslaget om införande av transportskatt (road haulage charge) år 1968, även om vissa av politiska skäl betingade jämkningar gjordes vid utformningen av skatten.

Som nämnts behandlar rapporten flera olika prissättningsteorier. Beträffande tillämpligheten av den förordade metoden förtjänar följande att citeras ur rapporten:

103. In conclusion: allocations of total public cost have been effected in this chapter according to the cost responsibility approach, which is the best currently practicable method. They have resulted in the heavier vehicles being allocated much more cost than the light. But as the discussions of marginal theories of charging in Chapter 5 have made clear, there are in principle quite different bases of road charging, which, if introduced, might upset the pattern of cost allocations produced here. There are strong grounds for arguing that this is unlikely.

Vid tillämpningen av den engelska metoden för svenska förhållanden har följande begränsningar gjorts:

1) Beräkningen har utförts enbart för landsbygdens allmänna vägar, eftersom svårigheterna är stora att foga in våra bidragsvägar i kalkylen.
2) Priserna har bestämts endast för två- och treaxliga lastbilar. Med den engelska metoden sammanfaller dock prisstrukturen för övriga fordonsslag i princip med den för motsvarande lastbilar.
3) Beräkningarna har begränsats till fordon med totalvikt lika med eller högre än tre ton.

Även en på detta sätt begränsad tillämpning av den engelska metoden torde emellertid vara tillräcklig med hänsyn till de slutsatser utredningen under 4.3 och 5.5 drar av den beräknade prisstrukturen.

I fråga om väghållningskostnaderna (road user costs) skiljer man i rapporten mellan kostnader för det allmänna (public costs) och samhällets kostnader (community costs). Även om den stora betydelsen av den senare kategorien understryks, behandlar man så gott som uteslutande public costs. Storleken av utgiftsposterna inom denna kategori år 1965/66 har återgivits i tabell 41 här nedan. Vad som bedömts vara motsvarande svenska

Tabell 41. Engelska väghållningsutgifter 1965/66 och motsvarande svenska utgifter år 1966.

Utgiftspost	Utgifter angivna i engelska rapporten		Svenska utgifter	
	Milj. £	%	Milj. kr	%
Investeringar (nya vägar och viktigare förbättringar)	179	40	797,7	53
Mindre förbättringar	36	8	73,1	5
Underhåll (ytunderhåll)	96	21	185,1	12
Övrigt underhåll	23	5	253,2	17
Belysning	9	2	—	—
Polis	52	12	82,9	6
Administration	40	9	107,4	7
Olyckor	15	3	—	—
Summa	450	100	1 499,4	100

utgifter för år 1966 har tillfogats. Det är uppenbarligen svårt att direkt jämföra utgiftsposter på detta sätt på grund av de skilda förhållandena i de båda länderna. Därtill kommer att utgiftsposterna är sammansatta av olika delposter. I det följande kommer var och en av de angivna posterna att behandlas för sig, först i fråga om beräkningsprinciper och sedan i de utförda kalkylerna.

Beräkningsprinciper

Till *investeringar* hänför man i rapporten utgifter för nya vägar och större förbättringsarbeten. I föreliggande kalkyl har till denna post hänförts totalt 797,7 milj. kr, vilket motsvarar de under 5.3 angivna investeringarna på landsbygden med undantag för dels den del som kommer från de bokföringsmässiga driftsutgifterna, dels vissa beredskapsmedel. Med ledning av flera beräkningar, som utförts för att få fram hur stora besparingar som skulle uppkomma om den tyngre trafiken togs bort från vägarna, har man enligt rapporten funnit det lämpligt att hänföra 15 % av investeringsutgifterna helt till fordon med större totalvikt än tre ton. Med hänsyn till hur den svenska statistiken redovisas tillämpar bilskatteutredningen dock i stället här och i det följande gränsen ≥ 3 ton. Detta saknar betydelse för resultaten av kalkylerna. Den del som faller på de tyngre fordonen blir alltså i den svenska kalkylen 15 % av 797,7 milj. kr, dvs. 119,7 milj. kr. Relativtalen inom denna kategori bestäms enligt AASHO:s 2/3 potensformel och redovisas i bil. 7, tabell 45.

Relativtalen för återstående del av investeringsutgifterna (85 % av totalinvesteringarna) bestäms enbart på grundval av antalet utförda ekvivalenta personbilskilometer. Denna del utgör alltså totalt 678 milj. kr. I rapporten rekommenderas ekvivalenstalet 1,0 för fordon med totalvikt under tre ton och ekvivalenstalet 2,0 för övriga fordon. Med dessa ekvivalenstal torde man avse att ge uttryck för samma förhållanden som utredningen velat åskådliggöra genom de under 5.3.2 tillämpade kapacitetsekvivalenstalen, vilka redovisas i tabell 30 i bil. 7. De i den engelska rapporten rekommenderade talen synes dock vara alltför schablonartade. Utredningen har ansett det värdefullt att även i den engelska kalkylmetoden få en större differentiering och använder därför även i denna de i bil. 7, tabell 30 angivna kapacitetsekvivalenstalen.

Fördelningen av trafikarbetet på olika fordonsslag och olika totalviktsklasser framgår av tabell 30 i bil. 7. Av det totala trafikarbetet utfördes 63,9 % på landsbygdens allmänna vägar. Fordonskilometertalen för dessa vägar blir med utgångspunkt från detta procenttal de i bil. 7, tabell 42, redovisade. I samma tabell finns också fördel-

ningen av antalet ekvivalenta personbilskilometer angiven. De utgifter som skall beaktas i förevarande kalkyl — dvs. som är hänförliga till fordon med totalvikt om tre ton eller däröver — blir alltså 24,2 % av 678 milj. kr eller 164,1 milj. kr.

Kategorin *mindre förbättringsarbeten* tas upp till totalt 73,1 milj. kr. Hit hänförs den del av investeringarna som kommer från de bokföringsmässiga driftsutgifterna samt vissa beredskapsmedel. Utgiftsfördelningen sker på analogt sätt som för investeringar men med andra andelar. Rapporten rekommenderar att 20 % av utgifterna helt hänförs till fordonskategorier med totalvikt om tre ton eller däröver. Denna del är alltså 14,6 milj. kr. Relativtalen för olika axeltryckssklasser får man ur AASHO:s 2/3 potensformel. Återstående 58,5 milj. kr (80 % av totalutgifterna) delas upp på grundval av antalet ekvivalenta personbilskilometer, som utförts inom respektive fordonskategori. På fordon med totalvikt lika med eller högre än tre ton faller 24,2 % eller 14,2 milj. kr.

Underhållet har i rapporten spaltats upp i en del, som består av egentliga underhållsåtgärder för vägytan, och en del, som innefattar serviceåtgärder, snöröjning o.d. I kalkylen hänförs till den förra de utgifter som under 5.2 ansetts vara axeltrycks- och körlängdsberoende, dvs. 185,1 milj. kr. Denna del av utgifterna skall enligt rapporten helt bäras av fordon med totalvikt över tre ton (i föreliggande kalkyl ≥ 3 ton). För fördelningen av dessa utgifter mellan olika axeltryckssklasser rekommenderas den s.k. kubregeln (jfr diagram 2 på s. 56), vilken utgör en modifiering av AASHO-resultaten. Som framgår av utredningens överväganden under 5.2.2 bör emellertid andra från AASHO-testen härledda relativtal användas för svenska belagda vägar och oljegrusvägar, medan den s.k. Ängbyvägsundersökningen ger relativtalen beträffande grusvägarna. Utredningen har därför också i förevarande kalkyl tillämpat de i bil. 7, tabellerna 22 och 23, angivna relativtalen. Utgifterna för ytunderhållet uppgår beträffande belagda vägar och oljegrusvägar till 76,9 milj. kr och beträffande grusvägar till 108,2 milj kr, allt såvitt gäller landsbygdens allmänna vägnät.

Till övrigt underhåll hänförs de körlängdsberoende utgifterna eller 253,2 milj. kr. Enligt rapporten bör dessa delas upp mellan olika totalviktsklasser på grundval av antalet fordonskilometer. Detta innebär (jfr tabell 42) att på fordon med totalvikt lika med eller över tre ton faller 11,7 % av 253,2 milj. kr, dvs. 29,6 milj. kr.

Posten *belysning* har inte tagits med i kalkylen. Den är liten i förhållande till övriga poster och kan inte påverka beräkningsresultaten i vad gäller de syften för vilka bilskatteutredningen använder dem.

I kalkylen har under posten *polis* förts de polisutgifter som avräknats mot bilskattemedel och beräknas avse landsbygden. Rapporten rekommenderar en fördelning på grundval av antalet fordonskilometer. Totalt har upptagits 82,9 milj. kr. På fordon med totalvikt om tre ton eller däröver faller 11,7 % eller 9,7 milj. kr.

Även för *administrationsutgifter* bestäms relativtalen enligt rapporten av antalet utförda fordonskilometer. I kalkylen har tagits med den del av administrationsutgifterna som bedöms falla på landsbygdsvägnätet eller 107,4 milj. kr. Till fordon med totalvikt lika med eller högre än tre ton hänförs 11,7 % därav eller 12,6 milj. kr.

Till posten *olyckor* hänförs enligt rapporten sådana utgifter för det allmänna som inte betalas genom försäkringar. Inte heller denna post har tagits med i kalkylen. Den torde lika litet som utgifterna för belysning ha någon betydelse för utredningens slutsatser.

Slutligen redovisas i tabell 43 på s. 51 en *sammanställning* av de ovan behandlade utgiftsposterna, deras storlek och metoderna för bestämning av relativtal.

Beräkningen

Enligt tabell 43 skall *investeringar 1 och mindre förbättringar 1*, tillhopa 134,3 milj. kr, slås ut enligt AASHO:s 2/3 potensregel. Detta kräver en omräkning av axelkilometertalen för olika axeltryck till ekvivalenta axelkilometer för 1,0 ton. Antalet axelkilo-

Tabell 43. Sammanställning enligt den engelska prissättningsmetoden av utgiftsposter och grunder för bestämning av relativtal.

Utgiftspost	Utgiftens storlek milj. kr	Fördelningsgrund
Investeringar 1	119,7	AASHO potens 2/3
Investeringar 2	164,1	Ekvivalenta personbilskilometer
Mindre förbättringsarbeten 1	14,6	AASHO potens 2/3
Mindre förbättringsarbeten 2	14,2	Ekvivalenta personbilskilometer
Ytunderhåll		
belagda vägar + oljegrusvägar	76,9	Potens 2,5
grusvägar	108,2	Potens 1,0
Övrigt underhåll	29,6	Fordonskilometer
Polis	9,7	Fordonskilometer
Administration	12,6	Fordonskilometer

meter med olika axeltryck för fordon med totalvikt om tre ton eller däröver framgår av bil. 7, tabell 44, som utgör en sammanställning av uppgifterna i bil. 7, tabellerna 7—14. Trafikarbetet på landsbygdens allmänna vägar utgör 63,9 % av det totala trafikarbetet på samtliga vägar. Det förutsätts att samma förhållande gäller även axelkilometertalen. Axelkilometertalet för fordon med totalvikt lika med eller över tre ton blir på hela vägnätet 7 470,8 milj. och — med den angivna förutsättningen — på landsbygdens allmänna vägar 4 773,8 milj.

Den i bil. 7, tabell 44, angivna procentuella fördelningen av axelkilometer med olika axeltryck för fordon med totalvikt om tre ton och däröver avser samtliga vägar. Om samma procentuella fördelning antages gälla också landsbygdens allmänna vägar får man det antal axelkilometer, som redovisas i tabell 45 i bil. 7. Genom användning av de i tabellen angivna relativtalen kan därigenom antalet ekvivalenta axelkilometer för axeltrycket 1,0 ton beräknas. Resultaten redovisas också i tabellen. Antal ekvivalenta axelkilometer är alltså $(\Sigma_i\ A_i \cdot R_i) = 12\,821{,}9$ milj. Det vRt per axelkilometer för axeltrycket 1,0 ton blir då 1,05. Genom multiplikation av detta tal med relativtalet för respektive axeltryckssklass får man vRt per axelkilometer inom de olika klasserna, se tabell 45 i bil. 7. Förvandlingen från utgift per axelkilometer till utgift per fordonskilometer sker med ledning av uppgifterna i bil. 7, tabellerna 8 och 9. Slutresultaten redovisas i bil. 7, tabell 46.

Enligt tabell 43 skall posterna *investeringar 2 och mindre förbättringsarbeten 2*, tillhopa 178,3 milj. kr, delas upp på ekvivalenta personbilskilometer. Det totala antalet fordonskilometer på landsbygdens allmänna vägar är enligt tabell 42 i bil. 7 2 503,7 milj. Det ekvivalenta antalet personbilskilometer blir 6 037,5 milj. och det vRt per ekvivalent personbilskilometer 2,95.

I bil. 7, tabell 46, redovisas för tvåaxliga och treaxliga lastbilar vRt per tonkm för *samtliga investeringar och mindre förbättringsarbeten*.

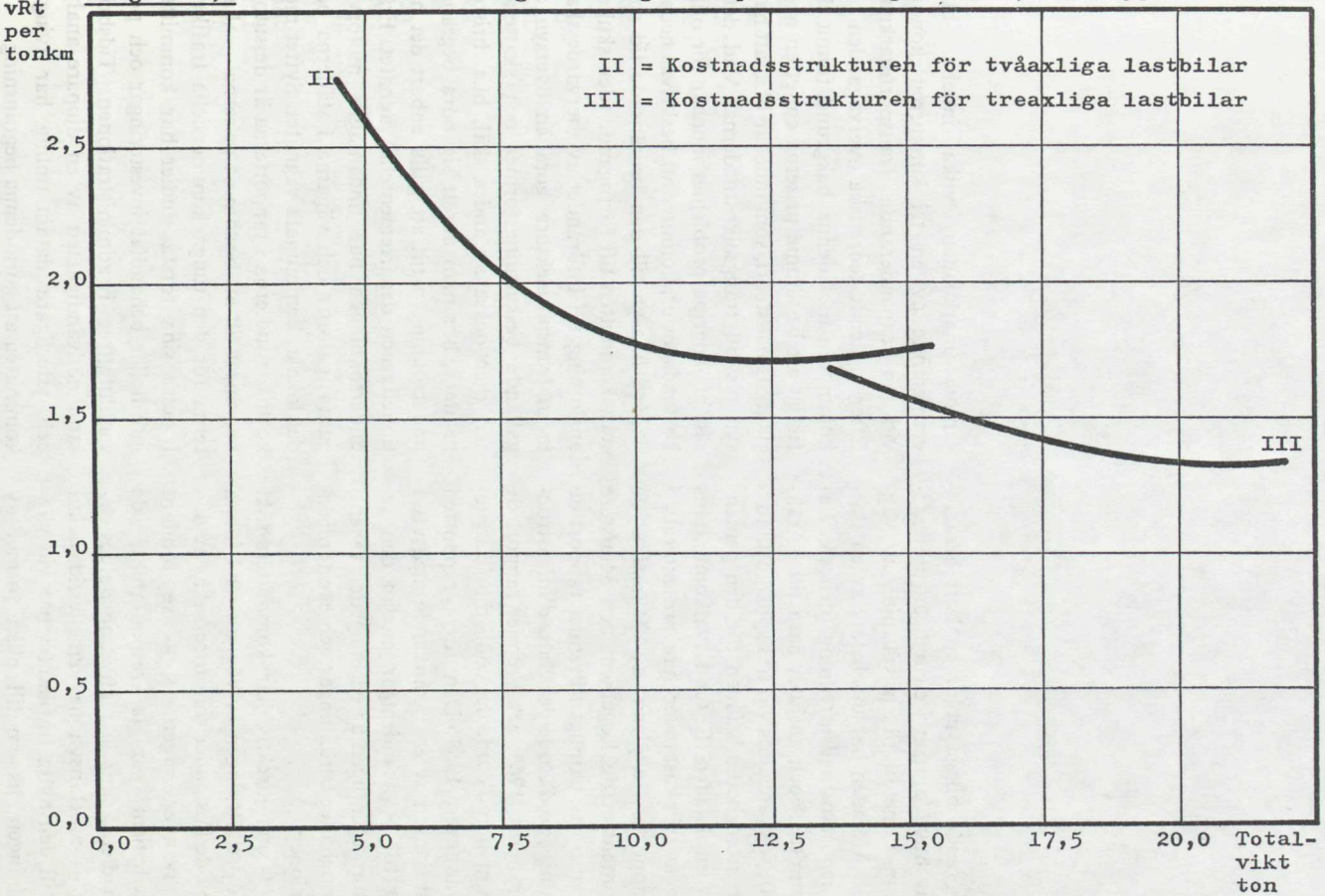
Enligt tabell 43 uppgår utgifterna för *ytunderhållet* till 185,1 milj. kr. Relativtalen för denna post bestäms på samma sätt som för axeltrycks- och körlängdsberoende driftsutgifter under 5.2.2 (se tabellerna 22 och 23 i bil. 7). Beräkningen av antalet ekvivalenta axelkilometer med axeltrycket 1,0 ton för fordon med totalvikt lika med eller över tre ton redovisas i bil. 7, tabell 47. Det vRt per ekvivalent axelkilometer blir 0,51. I tabell 47 anges också vRt per axelkilometer inom respektive axeltryckssklass. Förvandlingen till vRt per fordonskilometer sker

med ledning av bil. 7, tabellerna 8 och 9. I bil. 7, tabell 48, redovisas för tvåaxliga och treaxliga lastbilar vRt per fordonskilometer och tonkilometer för ytunderhållet.

När det gäller posterna *övrigt underhåll, polis och administration*, tillhopa 51,9 milj. kr, är relativtalen, som framgår av tabell 43, proportionella mot antalet fordonskilometer. Det vRt per fordonskilometer blir 2,07. En division med medeltotalvikten för respektive totalviktsklass ger vRt per tonkilometer.

Genom summering av de vRt per tonkilometer får man *den totala prisstrukturen* enligt den engelska prissättningsmetoden, såvitt gäller landsbygdens allmänna vägnät. Prisstrukturen redovisas i tabell 49 i bilaga 7 och i diagram 19 på s. 153.

Diagram 19. Prisstrukturen enligt den engelska prissättningsmetoden, landsbygdens allmänna vägar.



Bilaga 5 En fransk prissättningsmetod

Föreliggande bilaga utgör en kort beskrivning av huvuddragen i en nyligen presenterad fransk metod för prissättning av vägtjänster. Metoden har utarbetats av en statlig transportkostnadsutredning (den s.k. Lavalkommittén) och ansluter nära till betraktelsesätt, som används vid transportkostnadsstudier inom kommissionen för den gemensamma marknaden (EEC). Lavalkommitténs studier av vägkostnader har presenterats i två rapporter, avgivna av Ministère de l'Équipment et du Logement och Ministère des Transports, nämligen Premier rapport de la commission d'étude des coûts d'infrastructures, rapport, 1968, och Premier rapport de la commission d'étude des coûts d'infrastructures, annexes, 1968. Den förra rapporten har karaktären av ett betänkande med vissa förslag till skatteändringar medan den senare, som egentligen är en bilagedel, väsentligen innehåller beräkningar och ekonomiska diskussioner.

Enligt sina direktiv har kommittén sökt grunda prissättningen av vägtjänster i första hand på de kostnader som förorsakas av den som använder vägen, »- - - se fondant essentiellement sur la responsabilité de chacun d'eux dans la réalisation de ces dépenses - - -». Hänsyn har emellertid också tagits till den nytta trafikanter har vid väganvändningen, liksom till olika former av obehag som åsamkas andra trafikanter.

Kommittén har funnit nödvändigt att ansluta prissättningsteorin till de transportpolitiska mål som uppställts för den gemensamma marknaden, vilka innebär bl.a. etablerande av en fri konkurrensekonomi vid en expanderande transportmarknad. Efter ingående teoretiska överväganden har kommittén mot denna bakgrund funnit det riktigt att bestämma priserna enligt en marginalkostnadsteori, som innebär bl.a. att hänsyn tas till trängselkostnaderna. Vad detta sätt att angripa problemet innebär för olika kostnadsposter, kommer att beskrivas nedan.

Med hänsyn till den begränsade tid som stått kommittén till förfogande (den skulle i anslutning till införandet av mervärdesskatt inom transportsektorn göra en översyn av gällande beskattningsformer och skattesatser) men också av andra skäl, bl.a. bristen på data, har man ansett sig böra begränsa undersökningen till att gälla enbart det nationella och departementella vägnätet. Från undersökningen har undantagits motorvägarna, gatorna och vägarna i städerna och det lokala, kommunala vägnätet. Syftet med kostnadsstudierna i rapporterna är dessutom begränsat till att bestämma priserna — skatterna för den tunga kommersiella trafiken. I dessa sina första studier har kommittén inte heller behandlat investeringar och personalutgifter i administrationen. Tidsbrist samt nödvändigheten av en djupare analys och ytterligare datainsamling har tvingat kommittén att göra denna begränsning.

Användningen av marginalkostnadsteorin för olika kostnadsposter har genomförts på det sätt som framgår av det följande.

Egentligt underhåll

Under denna rubrik behandlas två utgiftsposter:

(1) Emplois partiels et grosses reparations.
(2) Renforcements.

Dessa bägge utgiftsgrupper synes bestå av underhållsåtgärder i egentlig mening, som har till uppgift att vidmakthålla eller återställa vägens kvalitet inför den nedbrytande verkan av trafik, väderlek m.m. Åtgärderna innefattar inte kvalitetsförbättringar.

Posten (1) har karaktären av en årlig utgift. Man har visat att den är beroende av trafikens axeltryck. Storleken av denna post har under sjuårsperioden 1961—1967 ökat i ungefär samma takt som antalet ekvivalenta axelkilometer för ett visst axeltryck. Vid fastställandet av ekvivalenstal har man använt den från AASHO-försöken härledda 4-potensregeln (se diagram 2 på s. 56). Marginalkostnaden har bedömts vara lika med medelkostnaden, vilken erhålls genom att för ett visst år utgifterna divideras med antalet ekvivalenta axelkilometer för ett visst axeltryck, t.ex. 10 ton.

Behandlingen av utgiftsposten (2) är mera komplicerad. Detta hänger samman med att denna typ av utgifter inträffar med större tidsintervall, ofta upp emot tio år. Principerna för behandlingen av denna kostnadspost och bestämningen av marginalkostnaden per axelkilometer för ett visst axeltryck (t.ex. 10 ton), har utvecklats med en teori och numeriska kalkyler, baserade på olika förhållanden i fråga om trafik och utgifter olika år. I detta sammanhang kan endast resultatet återges. Marginalkostnaden per fordonskilometer bestäms genom följande formel:

$$C_f = k \cdot \left(\frac{T}{T_{\max}}\right)^4 \cdot c_a$$

k är en faktor, som bestäms av bl.a. fordonets resp. fordonskombinationens typ och axelarrangemang.

$T_{\max}$ = maximala totalvikten för ifrågavarande fordons- (fordonskombinations-) typ.

T = totalvikten för de fordon vilkas marginalkostnad skall bestämmas.

c_a = marginalkostnaden per axelkm (t.ex. för 10 tons axeltryck).

Bestämningen av faktorn k kan illustreras med ett exempel: Antag att fordonet är en tvåaxlig lastbil. Antag vidare att $T_{\max} = 16$ ton, fördelade med 10 ton på bakaxeln (för vilken marginalkostnaden per axelkm alltså är c_a) och 6 ton på framaxeln. Om relativtalet för 10 ton är 1,00, blir enligt AASHO:s 4-potensregel relativtalet för 6 ton lika med 0,13. Då är $k = 0{,}13 + 1{,}00 = 1{,}13$.

Övrigt underhåll

Under denna rubrik redovisas utgiftsposterna entretien strict och exploitation. Till dessa räknas utgifter av utpräglad servicekaraktär, såsom rensning av diken och avloppssystem, rengöring av gångbanor, klippning av häckar och vägrenar, vägbanemålning, snöröjning m.m. I kostnadsposterna ingår också smärre reparationer av själva ytlagret beroende på skador framför allt förorsakade av klimatiska faktorer.

Fördelningen av dessa utgifter sker utifrån den förutsättningen att 67 % bedöms som fasta medan 33 % ansetts variera proportionellt med trafiken. Medelkostnaden är alltså lika med 33 % av utgiften, dividerat med antalet bilkilometer. Medelkostnaden bedöms vara lika med marginalkostnaden.

Polisutgifter

Marginalkostnaden för trafikpolisen bestämmes genom studier av hur utgiftsförändringarna förhåller sig till trafikförändringarna. Detta har i rapporten utförts på det sättet att den del av polisutgifterna på landsbygden som förorsakats av vägtrafiken bestämts för den senast tillgängliga sjuårsperioden. Sedan dessa omräknats till fast penningvärde, har den genomsnittliga procentuella ökningen räknats ut. Denna ökning har sedan ställts i förhållande till den procentuella genomsnittliga trafikökningen. Rapportens kalkyler visar ett förhållande mellan polisutgiftsökningen och trafikökningen på 0,6. För de

senast tillgängliga uppgifterna om polisutgifternas storlek bestäms den genomsnittliga kostnaden genom fördelning per bilkilometer. Marginalkostnaden har satts till genomsnittskostnaden multiplicerad med 0,6.

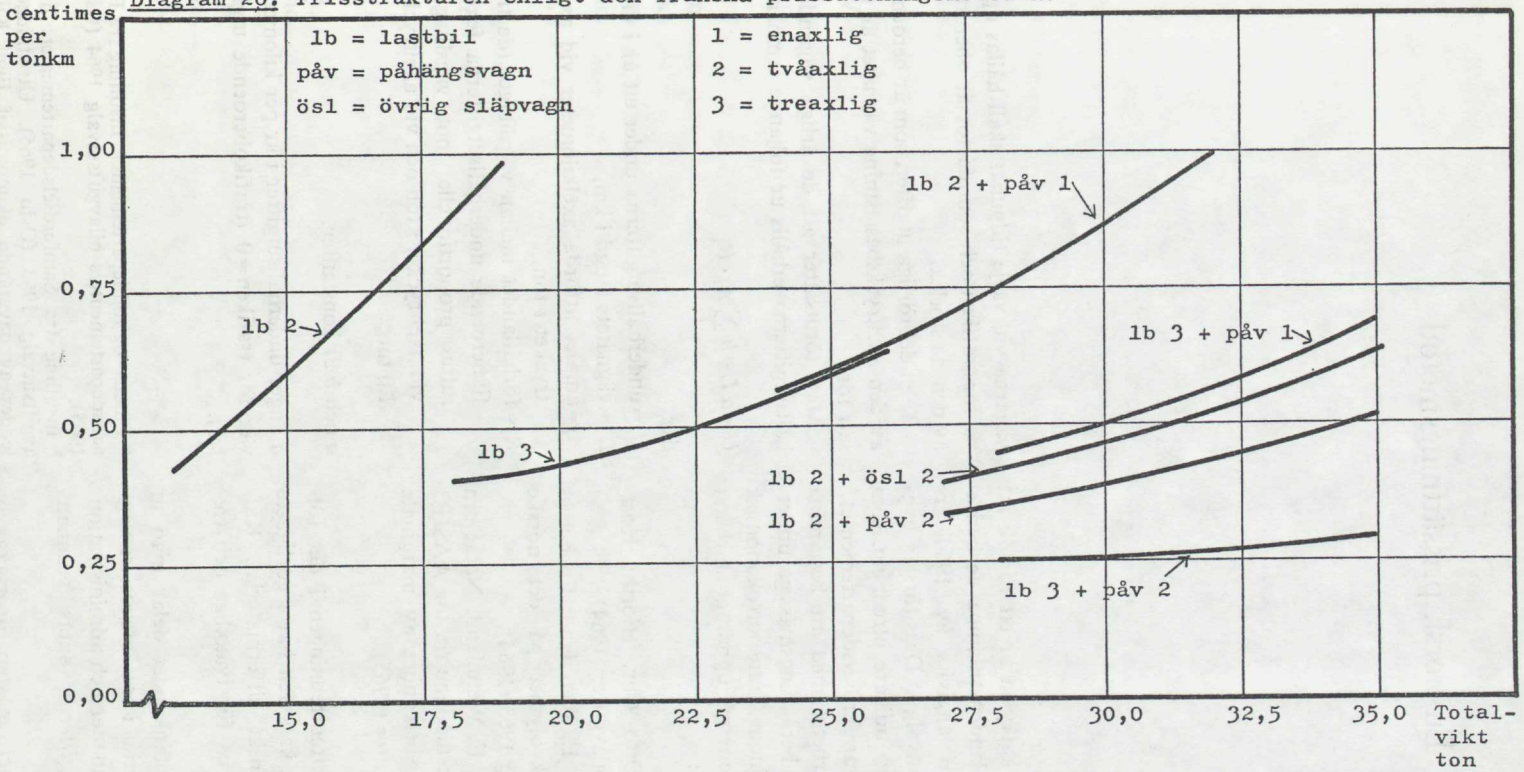
Trängsel

Som ovan framhållits låter fransmännen med den teori de använder också trängselkostnaderna påverka prissättningen. Bestämningen av trängselkostnadernas storlek på landsbygden har skett genom omfattande studier av trafikvolymer på olika avsnitt av vägnätet relaterade till vägavsnittets geometri och kapacitet och förekommande hastigheter vid olika tidpunkter. Dessa studier har möjliggjort bestämning av de totala fördröjningar som orsakas av olika stora fordon. Genom värdering av dessa fördröjningar i pengar har man fått fram en genomsnittlig trängselkostnad, som är olika i olika storleksklasser.

Resultat

Som framgår av ovanstående redogörelse har man i de franska rapporterna uppmärksamheten riktad på axelarrangemangens betydelse för kostnadsstrukturen. Myndigheterna har funnit dessa resultat så betydelsefulla, att de låtit rapporterna tjäna som grund för införandet av en speciell skatt, »taxe à l'essieu». Denna utgår på tunga lastbilar och fordonskombinationer med hänsyn till axlarnas antal och anordning. I diagram 20 på s. 157 har åskådliggjorts den kostnadsstruktur, avseende franska förhållanden, som ovan beskrivna kostnader gett upphov till för de i rapporterna behandlade lastbilarna och fordonskombinationerna. De ur rapporterna hämtade kostnaderna per fordonskilometer har omräknats till kostnad per tonkilometer.

Diagram 20. Prisstrukturen enligt den franska prissättningsmetoden.



Bilaga 6 En norsk prissättningsmetod

Den här utförda kalkylen är ett försök att på svenska förhållanden tillämpa de beräkningsmetoder som angivits av 1964 års norska »bilavgiftsutvalg».[1] Dess förslag bygger i sin tur på en tidigare utredning, som arbetade inom samferdselsdepartementet.[2] En stor del av arbetet med att bestämma det teoretiska och beräkningsmässiga underlaget har utförts inom Transportøkonomisk Institutt (TØI), som på uppdrag utarbetat följande rapporter:

Forskningsleder Otto Chr. Hiorth: Kostnadsorienterte bilavgifter (1964).

Sivilingeniør Thor E. Wetteland: En beregning av trafikkvolymet på det norske vegnett i 1954 og 1963 (1964).

Sivilingeniør Thor E. Wetteland: Notat om anvendelse av resultatene fra the AASHO Road Test ved beregning av marginale Vedlikeholdsutgifter (1965).

Vid den av bilskatteutredningen i det följande genomförda kalkylen har i görligaste mån använts svenskt siffermaterial. Kalkylen slutförs endast för tvåaxliga och treaxliga lastbilar.

I det norska betänkandet delar man in väghållningsutgifterna i tre kategorier: vägunderhåll, vägbyggnader och administration.

Vägunderhållsutgifterna antas sammansatta av

1. en del fast utgifter, som förorsakas av klimatiska förhållanden och kravet på att vägarna vid varje tidpunkt skall hållas öppna för trafiken och som därför är oberonde av dennas storlek,

2. en del rörliga utgifter, som är beroende av den axeltrycksbeslastning vägnätet är utsatt för.

Man förutsätter att de årliga vägunderhållsutgifterna erhålls ur följande samband:

$$U = a\,L + b \sum_i A_i \cdot R_i$$

där

U = underhållsutgifterna under ett år i kr,

L = vägnätets längd i km,

A_i = antalet utförda axelkilometer vid axeltrycket i ton,

R_i = förhållandet mellan vägslitaget (de trafikberoende underhållsutgifterna förutsättes proportionella mot vägslitaget) vid axeltrycket i ton och vid axeltrycket 1,0 ton,

a och b är konstanter.

a anger underhållsutgifter i kr per kilometer väg för trafiken = 0 (trafikoberoende utgifter).

[1] Finans- og tolldepartementet: Instilling fra Finansdepartementets bilavgiftsutvalg 1964 (Oslo 1965).

[2] Instilling fra Samferdselsdepartementets bilavgiftsutvalg 1963 (Oslo 1965). Utredningen leddes av dåvarande økonomisjef Eigil Killi, Vegdirektoratet, och kallas vanligen Killi-kommittén.

b är underhållsutgifter i kr per axelkilometer för axeltrycket 1,0 ton (trafikberoende utgifter).

Hiorth har i sina beräkningar antagit att R_i utgörs av en exponentialfunktion c^i, där c är en konstant. Han har bestämt konstanterna a, b och c genom att lösa ekvationssystem med de för olika år kända värdena U, L och A_i. Han har också modifierat kalkylen genom att erfarenhetsmässigt söka finna genomsnittsvärdena på a. Genom dessa kalkyler har han funnit en övre och en nedre gräns för den trafik- och axeltrycksberoende underhållsutgiften (vilken kallas den marginella underhållsutgiften) per axelkilometer. Wetteland har testat de erhållna resultaten mot en för norska förhållanden modifierad AASHO-kurva och funnit att denna ger en starkare progression än Hiorths värden. I det norska betänkandet används dock de senare värdena.

Vid tillämpningen av ovanstående teori för svenska förhållanden skall beaktas följande:

(1) De svenska R_i-värdena är enligt vad som framgår av redovisningen under 5.2.2 olika för belagd väg (inkl. oljegrusväg) och grusväg. Ansättningen sker därför med följande formel:

$$U = a\,L + b_{\text{bel}}\left(\sum_i A_i\,R_i\right)_{\text{bel}} + b_{\text{grus}}\left(\sum_i A_i\,R_i\right)_{\text{grus}}$$

Ekvationen innehåller tre obekanta a, b_{bel} och b_{grus}. Det fordras alltså tre ekvationer för att lösa dessa konstanter. Tre ekvationer fås genom att formeln tillämpas på tre olika år, nämligen 1963, 1965 och 1966.

(2) Beräkningen har utförts enbart för landsbygdens allmänna vägar, eftersom det är svårt att foga in våra bidragsvägar i den kalkylmetod som använts i norska betänkandet.

Kalkylen genomförs på detta sätt.

År 1963

$U = 351{,}2$ milj kr (1966 års priser)

$L = 96\,190$ km

$\sum_i A_i \cdot R_i$ bestäms enligt följande.

Trafikarbetet uppgick på landsbygdens allmänna vägar för belagd vägbana och oljegrusbana till 14 000 milj. fordonskilometer och för grusvägbana till 3 300 milj. fordonskilometer. Axelkilometertalen blir för belagd väg och oljegrusväg 29 060 milj. axelkm och för grusväg 6 850 milj. axelkm. Fördelningen av axelkilometertalen på olika axeltryckssklasser framgår av bil. 7, tabell 50.

$\left(\sum_i A_i \cdot R_i\right)_{\text{bel}} = 226\,199$ milj. ekvivalenta axelkilometer.

$\left(\sum_i A_i \cdot R_i\right)_{\text{grus}} = 7\,210$ milj. ekvivalenta axelkilometer.

År 1965

$U = 409{,}3$ mil. kr (1966 års priser)

$L = 96\,865$ km

$\sum_i A_i \cdot R_i$ har bestämts genom en kalkyl, som är analog med den för år 1963. Den procentuella fördelningen av antalet axelkilometer på olika axeltryckssklasser och vägkategorier har antagits vara densamma som för år 1963. Här redovisas endast resultaten.

$\left(\sum_i A_i \cdot R_i\right)_{\text{bel}} = 271\,561$ milj. ekvivalenta axelkilometer.

$\left(\sum_i A_i \cdot R_i\right)_{\text{grus}} = 6\,117$ milj. ekvivalenta axelkilometer.

År 1966

$U = 438{,}3$ milj. kr

$L = 97\,202$ km

$\sum_i A_i \cdot R_i$ har bestämts på samma sätt som för år 1963.

$\left(\sum_i A_i \cdot R_i\right)_{\text{bel}} = 294\,416$ milj. ekvivalenta axelkilometer.

$\left(\sum_i A_i \cdot R_i\right)_{\text{grus}} = 5\,468$ milj. ekvivalenta axelkilometer.

Ett ekvationssystem kan därefter bildas enligt ovannämnda formel:

$$351{,}2 \cdot 10^6 = a \cdot 96\,190 + b_{grus} \cdot 7\,210 \cdot 10^6 + b_{bel} \cdot 226\,199 \cdot 10^6$$
$$409{,}3 \cdot 10^6 = a \cdot 96\,865 + b_{grus} \cdot 6\,117 \cdot 10^6 + b_{bel} \cdot 271\,561 \cdot 10^6$$
$$438{,}3 \cdot 10^6 = a \cdot 97\,202 + b_{grus} \cdot 5\,468 \cdot 10^6 + b_{bel} \cdot 294\,416 \cdot 10^6$$

Lösningen av ekvationssystemet ger under dessa förutsättningar

$a = 455$ kr/km
$b_{grus} = 1{,}57$ kr/1 000 axelkm för axeltrycket 1,0 ton
$b_{bel} = 1{,}31$ kr/1 000 axelkm för axeltrycket 1,0 ton.

Förvandlingen från utgift per axelkilometer vid olika axeltryck till utgift per fordonskilometer vid olika totalvikt sker med användning av tabellerna 8 och 9 i bil. 7. Trafikarbetet på landsbygdens allmänna vägar 1966 fördelar sig så att 88,0 % av det totala trafikarbetet utförs på belagd vägbana + oljegrusvägbana och 12,0 % på grusvägbana. Sammanvägningen av utgift per fordonskilometer för respektive vägtyp till ett för hela landsbygdens allmänna vägnät giltigt värde sker utifrån dessa procentsatser. Härigenom får man prisstrukturen, uttryckt i vRt per fordonskilometer, beträffande de rörliga driftskostnaderna för landsbygdens allmänna vägnät. Förvandlingen till vRt per tonkilometer görs på sedvanligt sätt. Resultatet redovisas i bil. 7, tabell 51.

I det norska betänkandet tar man vid bestämningen av prisstrukturen beträffande *investeringskostnaderna* hänsyn endast till de olika fordonskategoriernas utrymmeskrav men däremot inte till deras anspråk på bärighet. Wetteland[3] rekommenderar för norska förhållanden de kapacitetsekvivalenstal som anges i bil. 7, tabell 52. Den norska trafiken har emellertid inte samma inslag av tunga och skrymmande fordon som den svenska. Bilskatteutredningen har funnit att de under 5.3.2 använda ekvivalenstalen (redovisade i bil. 7, tabell 30) är lämpligare för svenska förhållanden. Dessa tal används därför i föreliggande kalkyl.

Med det marginalkostnadsresonemang som utgör grunden för det norska betänkandet har man där fördelat investeringsutgifterna för en viss tidsperiod lika på trafikökningen, uttryckt i ekvivalenta personbilskilometer, under motsvarande period. För svenskt vidkommande har bilskatteutredningen valt perioden från 1963 till 1966. Trafikarbetet uttryckt i antal ekvivalenta personbilskilometer på landsbygdens allmänna vägar åren 1963 och 1966 i respektive totalviktsklasser framgår av tabell 53 i bil. 7. Trafikökningen under den angivna perioden blir i ekvivalenta personbilskilometer 3 802 milj.

I det norska betänkandet delas investeringarna i princip i två kategorier, nämligen dels investeringar, förorsakade av stigande trafik, dels investeringar av övervägande social karaktär. Genom överslagsmässiga beräkningar har norrmännen funnit att 70—75 % av investeringarna kan räknas till den förra kategorien. Emellertid synes innebörden av de båda begreppen oklar. Investeringar, förorsakade av stigande trafik, kan inte rimligen betyda att kapacitetsproblem föreligger överallt. Därtill är investeringsandelen alltför stor. Å andra sidan kan inte rimligen investeringar av sociala skäl innebära att fjärdedelen av alla investeringar sker av sociala grunder (t.ex. framförande av väg till väglösa byar), utan att trafikökning eller lönsamhet föreligger. I brist på närmare precisering av innebörden i dessa begrepp har bilskatteutredningen i efterföljande kalkyl utgått från samma procenttal som i det norska betänkandet. Således har 27,5 procent av investeringarna uteslutits ur kalkylen.

De totala investeringarna i landsbygdens allmänna vägar[4] under åren 1963—1965 uppgick till 2 858 milj. kr i 1966 års priser. Av detta belopp antages alltså 72,5 % eller ca 2 072 milj. kr vara trafikberoende. En division med trafikökningen ger en utgift per ekvivalent personbilskilometer om 54 öre. Hiorth beräknar vägens livslängd till

[3] Thor E. Wetteland: En beregning av trafikkvolymet på det norske vegnett i 1954 og 1963 (1964).
[4] Inkl. beredskapsarbeten enl. Bilismen i Sverige samt inkl. kontonr 133, 151—153 o. 186 i VV:s underhållsutgiftsrapporter.

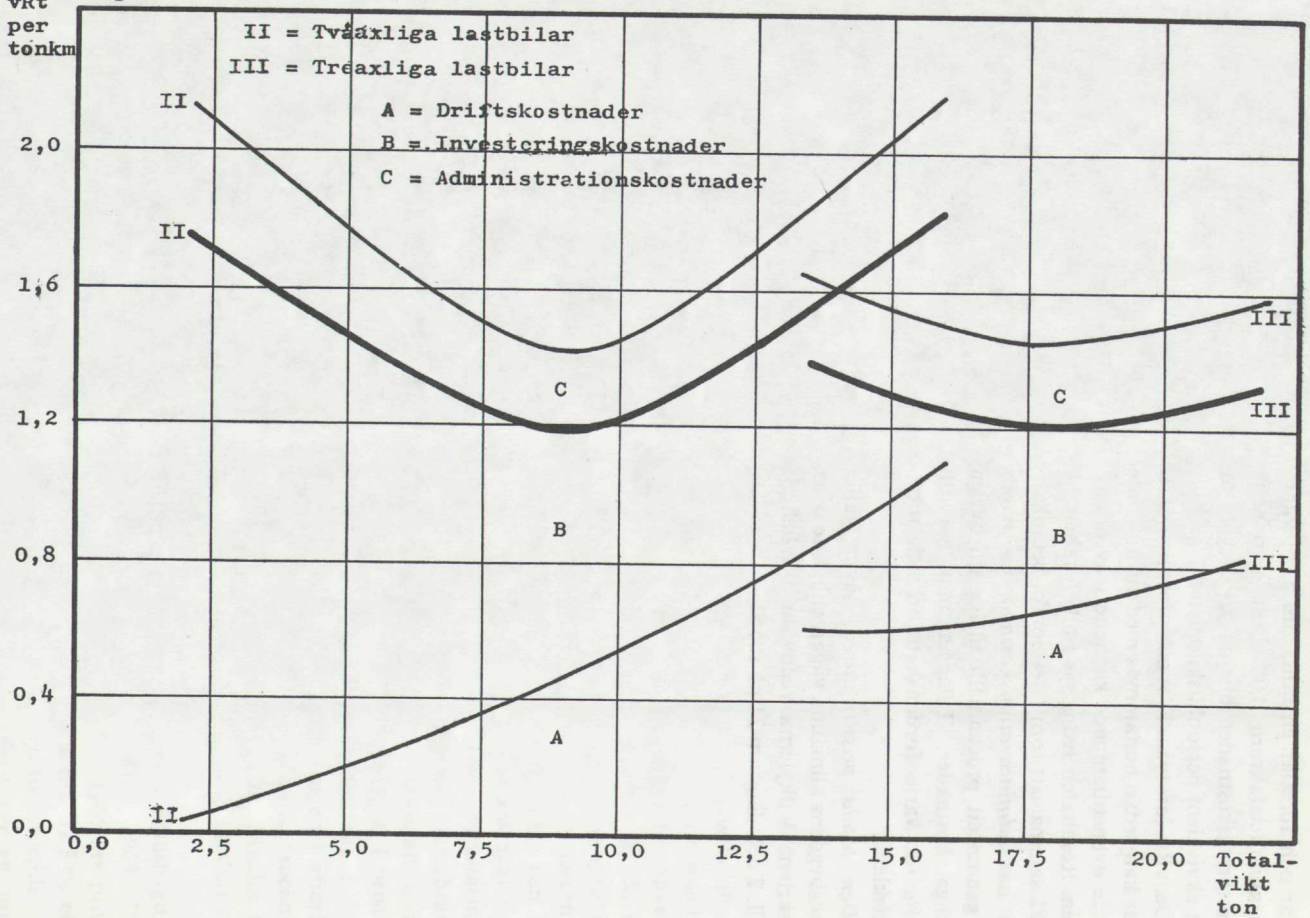
20 år och föreslår en ränta om 5 %, vilket ger annuitetsfaktorn 0,08. Den marginella investeringskostnaden blir då 4,3 öre per år och ekvivalent personbilskilometer.

De vRt för tvåaxliga och treaxliga lastbilar kan sedan bestämmas med användande av de ovan tillämpade kapacitetsekvivalenstalen. Resultaten redovisas i bil. 7, tabell 54.

På samma sätt som i det norska betänkandet har *administrationskostnaderna* slagits ut genom ett procentuellt tillägg till övriga rörliga kostnader. Tillägget upp går till 19 % för varje fordonskategori och totalviktsklass.

Den totala prisstrukturen, såvitt gäller landsbygdens allmänna vägar, enligt de ovan beskrivna kalkylerna redovisas i tabell 55 i bil. 7 och diagram 21 på s. 162.

Diagram 21 Prisstrukturen enligt den norska prissättningsmetoden, landsbygdens allmänna vägar



BILAGA 7 TABELLER OCH DIAGRAM

TABELLER

Tabell 2 Axeltrycks- och körlängdsberoende driftsutgifter för landsbygdens allmänna vägar med belagd vägbana.

Kontonr	Utgiftspost	Utgifter milj.kr.
Del av 131	Tjälskadereparationer	0,6
Del av 134	Reparation av beläggning i samband med tjälskador	0,6
Del av 141 " " 144	Reparation av trummor	2,3
Del av 143 " " 145	Dikesrensning och nydikning	1,1
Del av 171 " " 172	Reparation av broar	6,4
181-185, 188	Underhåll av beläggningar	38,5
Summa		49,5

Tabell 3 Axeltrycks- och körlängdsberoende driftsutgifter för landsbygdens allmänna vägar med oljegrusvägbana.

Kontonr	Utgiftspost	Utgifter milj.kr.
Del av 131	Tjälskadereparationer	1,8
Del av 135	Reparation av oljegrusslitlager i samband med tjälskador	2,0
Del av 141 " " 144	Reparation av trummor	2,2
Del av 143 " " 145	Dikesrensning och nydikning	1,6
154-157, 159	Underhåll av oljegrusslitlager	19,8
Summa		27,4

Tabell 4 Axeltrycks- och körlängdsberoende driftsutgifter för landsbygdens allmänna vägar med grusvägbana.

Kontonr	Utgiftspost	Utgifter milj.kr.
10	Grusning av grusvägbana	26,4
11	Dammbindning av grusvägbana	22,3
12	Hyvling av grusvägbana	26,5
Del av 131	Tjälskadereparationer	12,1
Del av 141 " " 144	Reparation av trummor	7,2
Del av 143 " " 145	Dikesrensning och nydikning	13,7
Summa		108,2

Tabell 5 Körlängdsberoende driftsutgifter för landsbygdens allmänna vägar.

Kontonr	Utgiftspost	Utgifter milj.kr.
139	Övriga arbeten[1]	14,6
142	Täckdiken	0,2
146	Rörledningar	0,6
149	Övriga arbeten (rensning av trummor och brunnar)	0,7
16	Räcken, röjning, vägmärken m.m.	27,1
175	Drift av färjor och båtar	18,5
176	Underhåll av färjlägen	1,6
179	Drift av Muskötunneln	0,2
20	Snöskärmar	2,3
21	Utmärkning av väg vintertid	3,4
22	Snöröjning	66,7
26	Sandning m.m.	48,9
27	Snödikning, svallisborttagning, vintervägar på is	10,2
Summa		195,0

[1] Häri ingår enligt kontoplanen följande arbeten: Reparation av större urspolningar och ras. Stenbrytning i vägkanter, borttagning av stubbar, mindre profiljusteringar och breddningar, utfyllnad av slänter och banketter. Reparation av stödmurar, torv- och stenbeklädnad samt övrig förstärkning av slänter och erosionsskydd. Matjordsbeklädnad och grässådd på slänter, banketter och skiljeremsor. Utfyllnad av slänter för borttagning av räcken. Med mindre profiljusteringar och breddningar avses endast sådana arbeten, som syftar till att punktvis förbättra sikt o.dyl. Förstärknings- och förbättringsarbeten påförs konto 133.

Tabell 6 Fasta driftsutgifter för landsbygdens allmänna vägar.

Kontonr	Utgiftspost	Utgifter milj.kr.
173	Underhåll av bryggor	0,1
174	Drift av rörliga broar	1,5
177,178	Anordningar invid broar	0,4
35	Diverse gemensamma kostnader	15,4
36	Speciella ersättningar till arbetare	10,1
37	Vissa administrations- och allmänna kostnader	25,5
38	Trafikräkningar m.m.	3,4
39	Vissa administrations- och personalkostnader för distriktskontor	1,8
Summa		58,2

Tabell 7 Axelkilometertal för olika totalviktsklasser, fördelade på olika axeltryckklasser. Bussar.

Totalvikt kg	Medelantal bussar år 1966	Medelkörlängd km	Milj. fordonskm	Axel	Fördelning	Axelkilometertal i procent och milj. axelkm, fördelade på olika axeltryckklasser (a-b omfattar axeltrycken fr.o.m. a till b)									
						0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10
				f	%	95	5								
					antal	70,4	3,7								
- 2 999	1 894	39 000	74,1	b	%	90	10								
					antal	66,7	7,4								
				f	%		95	5							
					antal		30,6	1,6							
3 000- 5 999	1 007	32 000	32,2	b	%	5	70	25							
					antal	1,6	22,5	8,1							
				f	%		5	85	10						
					antal		0,7	12,6	1,5						
6 000- 8 999	873	17 000	14,8	b	%		5	30	35	15	15				
					antal		0,7	4,4	5,1	2,3	2,3				
				f	%			20	40	40					
					antal			23,6	47,0	47,0					
9 000-11 999	2 502	47 000	117,6	b	%				40	30	20	10			
					antal				47,0	35,3	23,5	11,8			
				f	%			5	25	50	20				
					antal			10,6	52,8	105,5	42,2				
12 000-14 999	4 139	51 000	211,1	b	%					40	25	15	15	5	
					antal					84,4	52,8	31,7	31,7	10,5	
				f	%					35	60	5			
					antal					4,6	7,9	0,7			
15 000-17 999	249	53 000	13,2	b	%					15	25	25	20	10	5
					antal					2,0	3,3	3,3	2,6	1,3	0,7
				f	%										
					antal						0,3				
18 000-	6	55 000	0,3	b	%										
					antal							0,2	0,1		
Samtliga	10 670	43 500	463,3		antal	138,7	65,6	60,9	153,4	281,1	132,3	47,7	34,4	11,8	0,7

Tabell 8 Axelkilometertal för olika totalviktsklasser, fördelade på olika axeltryckklasser. Tvåaxliga lastbilar.

Totalvikt kg	Medelantal lastbilar år 1966	Medelkörlängd km	Milj. fordonskm	Axel	Fördelning	Axelkilometertal i procent och milj. axelkm, fördelade på olika axeltryckklasser (a-b omfattar axeltrycken fr.o.m. a till b) 0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10
- 2 999	51 207	17 900	916,6	f	%	98	2								
					antal	898,3	18,3								
				b	%	89	11								
					antal	815,8	100,8								
3 000- 5 999	16 628	18 800	312,6	f	%		92	8							
					antal		287,6	25,0							
				b	%	25	57	15	3						
					antal	78,2	178,1	46,9	9,4						
6 000- 8 999	12 341	21 000	259,2	f	%		19	74	7						
					antal		49,2	191,9	18,1						
				b	%		33	27	24	10	6				
					antal		85,5	70,0	62,2	25,9	15,6				
9 000-11 999	16 449	25 800	424,4	f	%			40	36	24					
					antal			169,8	152,7	101,9					
				b	%			39	13	13	14	21			
					antal			165,5	55,2	55,2	59,4	89,1			
12 000-14 999	14 271	32 000	456,7	f	%				57	43					
					antal				260,3	196,4					
				b	%			26	15	6	14	5	24	6	4
					antal			118,8	68,5	27,4	63,9	22,8	109,6	27,4	18,3
15 000-17 999	6 613	48 000	317,4	f	%				33	23	34	10			
					antal				104,7	73,0	108,0	31,7			
				b	%				42	2	2	7	2	3	42
					antal				133,4	6,3	6,3	22,2	6,3	9,5	133,4
Samtliga	117 509	22 800	2 686,9		antal	1 792,3	719,5	787,9	864,5	486,1	253,2	165,8	115,9	36,9	151,7

Tabell 9 Axelkilometertal för olika totalviktsklasser, fördelade på olika axeltryckssklasser. Tre- och fleraxliga lastbilar.

Totalvikt kg	Medelantal lastbilar år 1966	Medelkörlängd km	Miljfordonskm	Axel	Fördelning	Axelkilometertal i procent och milj. axelkm, fördelade på olika axeltryckssklasser (a-b omfattar axeltrycken fr.o.m. a till b)									
						0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10
				f	%				57	43					
					antal				5,6	4,2					
12 000-14 999	313	31 300	9,8	b	%			26	15	12	12	35			
					antal			2,5	1,5	1,2	1,2	3,4			
				f	%				33	55	12				
					antal				49,2	81,9	17,9				
15 000-17 999	3 084	48 300	149,0	b	%				10	37	11	42			
					antal				14,9	55,1	16,4	62,6			
				f	%				9	77	14				
					antal				30,0	256,2	46,6				
18 000-20 999	6 303	52 800	332,8	b	%					36	6	10	43	5	
					antal					119,8	20,0	33,3	143,1	16,6	
				f	%				6	44	40	10			
					antal				20,9	153,1	139,2	34,8			
21 000-	5 171	67 300	348,0	b	%				4	35	2	6	5	48	
					antal				13,9	121,8	7,0	20,9	17,4	167,0	
Samtliga	14 871	56 500	839,6		antal			2,5	136,0	793,3	248,3	155,0	160,5	183,6	

Tabell 10 Axelkilometertal för olika totalviktsklasser, fördelade på olika axeltrycksklasser.
Enaxliga påhängsvagnar.

Totalvikt kg	Medel-antal släp-vagnar år 1966	Medel-kör-längd km	Milj. axel-km	För-del-ning	Axelkilometertal i procent och milj. axelkm, fördelade på olika axeltrycksklasser (a-b omfattar axeltrycken fr.o.m. a till b)									
					0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10
-11 999	169	30 000	5,1	%		20	30	10	10	25	5			
				antal		1,0	1,5	0,5	0,5	1,3	0,3			
12 000-14 999	352	37 000	13,0	%		15	35	3	6	4	32	5		
				antal		2,0	4,5	0,4	0,8	0,5	4,1	0,7		
15 000-17 999	481	45 000	21,6	%			40	9	7	3	3	3	33	2
				antal			8,9	1,9	1,5	0,6	0,6	0,6	7,1	0,4
18 000-20 999	819	53 000	43,4	%			28	15	11	2	3	6	8	27
				antal			12,1	6,6	4,7	0,9	1,3	2,6	3,5	11,7
21 000-	44	60 000	2,6	%			48	5	1	2	3	6	8	27
				antal			1,3	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,8
Samtliga	1 865	46 000	85,7	antal		3,0	28,3	9,5	7,5	3,3	6,4	4,0	10,8	12,9

Tabell 11 Axelkilometertal för olika totalviktsklasser, fördelade på olika axeltrycksklasser
Två- och fleraxliga påhängsvagnar

Totalvikt kg	Medel-antal släp-vagnar år 1966	Medel-kör-längd km	Milj. axel-km	För-del-ning	Axelkilometertal i procent och milj. axelkm fördelade på olika axeltrycksklasser (a-b omfattar axeltrycken fr.o.m. a till b)									
					0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10
-17 999	104	40 000	4,1	%	5	30	10	10	30	15				
				antal	0,2	1,2	0,4	0,4	1,3	0,6				
18 000-20 999	274	53 000	14,5	%		45	4	3	3	15	30			
				antal		6,5	0,6	0,4	0,4	2,2	4,4			
21 000-	2 086	71 000	148,1	%			23	4	4	11	12	26	20	
				antal			34,0	5,9	5,6	15,7	18,1	38,4	30,4	
Samtliga	2 464	67 650	166,7	antal	0,2	7,7	35,0	6,7	7,3	18,5	22,5	38,4	30,4	

Tabell 12 Axelkilometertal för olika totalviktsklasser, fördelade på olika axeltryckklasser. Enaxliga övriga släpvagnar.

Totalvikt kg	Medelantal släpvagnar år 1966	Medelkörlängd km	Milj. axelkm	Fördelning	Axelkilometertal i procent och milj. axelkm, fördelade på olika axeltryckklasser (a-b omfattar axeltrycken fr.o.m. a till b)									
					0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10
-2 999	55 018	3 000	165,1	%	95	4	1							
				antal	156,8	6,6	1,7							
3 000-5 999	775	12 000	9,3	%	15	21	7	8	25	24				
				antal	1,4	2,0	0,7	0,7	2,3	2,2				
6 000-8 999	3 709	20 000	74,2	%		14	28	3	3	2	10	15	25	
				antal		10,4	20,8	2,2	2,2	1,5	7,4	11,1	18,6	
9 000-	1 089	27 000	29,4	%			33	23	1		1		2	40
				antal			9,7	6,8	0,3		0,3		0,6	11,7
Samtliga	60 531	4 600	278,0	antal	158,2	19,0	32,9	9,7	4,8	3,7	7,7	11,1	19,2	11,7

Tabell 13 Axelkilometertal för olika totalviktsklasser, fördelade på olika axeltryckssklasser.

Tvåaxliga övriga släpvagnar.

Totalvikt kg	Medelantal släpvagnar år 1966	Medelkörlängd km	Milj. axelkm	Fördelning	Axelkilometertal i procent och milj. axelkm, fördelade på olika axeltryckssklasser (a-b omfattar axeltrycken fr.o.m. a till b)									
					0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10
- 2 999	524	5 500	5,8	%	85	15								
				antal	4,9	0,9								
3 000- 5 999	180	12 000	4,3	%	34	43	23							
				antal	1,5	1,8	1,0							
6 000- 8 999	224	20 500	9,2	%	5	35	20	30	10					
				antal	0,5	3,2	1,8	2,8	0,9					
9 000-11 999	248	28 500	14,1	%		35	10	10	10	35				
				antal		5,0	1,4	1,4	1,4	4,9				
12 000-14 999	1 090	37 000	80,7	%		25	20	13	5	5	25	7		
				antal		20,2	16,1	10,5	4,0	4,0	20,3	5,6		
15 000-17 999	3 032	45 000	272,9	%			38	1	1	1	2	57		
				antal			103,7	2,7	2,7	2,7	5,5	155,6		
18 000-20 999	3 753	53 000	397,8	%			24	2	2	6	9	7	6	44
				antal			95,5	8,0	8,0	23,9	35,8	27,8	23,9	174,9
21 000-	221	60 000	26,5	%			24	2	2	6	9	7	6	44
				antal			6,4	0,5	0,5	1,6	2,4	1,9	1,6	11,6
Samtliga	9 272	43 750	811,3	antal	6,9	31,1	225,9	25,9	17,5	37,1	64,0	190,9	25,5	186,5

Tabell 14 Axelkilometertal för olika totalviktsklasser, fördelade på olika axeltryckklasser.

Tre- och fleraxliga övriga släpvagnar.

Totalvikt kg	Medelantal släpvagnar år 1966	Medelkörlängd km	Milj. fordonskm	Axel	Fördelning	Axelkilometertal i procent och milj. axelkm, fördelade på olika axeltryckklasser (a-b omfattar axeltrycken fr.o.m. a till b)									
						0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10
-20 999	95	50 000	4,8	f	%		15	20	3	5	10	12	20	15	
					antal		0,7	1,0	0,1	0,2	0,5	0,6	1,0	0,7	
				b	%		20	20	3	5	11	16	25		
					antal		1,0	1,0	0,1	0,2	0,5	0,8	1,2		
21 000-	2 087	70 000	146,1	f	%				36	2	3	4	5	4	46
					antal				52,5	2,9	4,4	5,8	7,3	5,8	67,4
				b	%			36	1	3	5	6	5	44	
					antal			52,6	1,5	4,4	7,3	8,8	7,3	64,2	
Samtliga	2 182	69 200	150,9		antal		1,7	54,6	54,2	7,7	12,7	16,0	16,8	70,7	67,4

Tabell 15 Axelkilometertal för olika axeltryckksklasser, avseende hela väg- och gatunätet.

Axeltryckksklass ton	Milj. axelkm Personbilar	Bussar	Lastbilar	Släpvagnar	Totalt	%
- 0,999	56 900	138,7	1 792,3	165,3	58 996,3	88,7
1,000 - 1,999		65,6	719,5	62,5	847,6	1,3
2,000 - 2,999		60,9	790,4	376,7	1 228,0	1,8
3,000 - 3,999		153,4	1 000,5	106,0	1 259,9	1,9
4,000 - 4,999		281,1	1 279,4	44,8	1 605,3	2,4
5,000 - 5,999		132,3	501,5	75,3	709,1	1,1
6,000 - 6,999		47,7	320,8	116,6	485,1	0,7
7,000 - 7,999		34,4	276,4	261,2	572,0	0,9
8,000 - 8,999		11,8	220,5	156,6	388,9	0,6
9,000 - 10,000		0,7	151,7	278,5	430,9	0,6
Summa	56 900	926,6	7 053,0	1 643,5	66 523,1	100,0

Tabell 16 Trafikarbetet i bilkilometer på landsbygdens allmänna vägar, fördelat på vägkategorier och slitlagertyper.

Vägkategori	Trafikarbete, milj. bilkm Belagda vägar	Oljegrus-vägar	Grus-vägar	Samtliga vägar	%
Riksvägar	11 000	600	200	11 800	57,0
Genomgående länsvägar	2 200	700	500	3 400	16,4
Övriga länsvägar	2 200	1 500	1 800	5 500	26,6
Samtliga vägar	15 400	2 800	2 500	20 700	100
%	74,5	13,5	12,0	100,0	

Tabell 17 Medelvärden för årsmedeldygnstrafiken på landsbygdens allmänna vägar.

Vägkategori	Bilar per dygn Belagda vägar	Oljegrus-vägar	Grus-vägar	Samtliga vägar
Riksvägar	3 200	950	620	2 680
Genomgående länsvägar	1 220	540	315	725
Övriga länsvägar	730	350	95	210
Samtliga vägar	1 860	450	120	585

Tabell 18 Längd i kilometer av landsbygdens allmänna vägar, fördelad på vägkategorier och slitlagertyper.

Vägkategori	Längd i km Belagda vägar	Oljegrus-vägar	Grus-vägar	Samtliga vägar
Riksvägar	9 444	1 722	883	12 049
Genomgående länsvägar	4 953	3 537	4 354	12 844
Övriga länsvägar	8 256	11 681	52 372	72 309
Samtliga vägar	22 653	16 940	57 609	97 202

Tabell 19 Trafikarbete i bilkilometer på det kommunhållna gatu- och vägnätet, fördelat på kategorier (s.53) och slitlagertyper.

Kategori (s.53)	Belagda vägar och gator			Vägar och gator med oljegrusfarbana		
	Längd km	ÅMD bilar per dygn	Trafikarbete milj. bilkm	Längd km	ÅMD bilar per dygn	Trafikarbete milj. bilkm
(1)	4 239	5 300	8 200	167	800	50
(2)	5 585	700	1 420	98	300	10
(3)	5 000	450	820	300	300	30
Samtliga	14 824	1 930	10 440	565	425	90

Tabell 19 forts.

Kategori (s.53)	Vägar och gator med grusfarbana			Samtliga vägar och gator		
	Längd km	ÅMD bilar per dygn	Trafikarbete milj. bilkm	Längd km	ÅMD bilar per dygn	Trafikarbete milj. bilkm
(1)	742	600	160	5 148	4 500	8 410
(2)	1 929	100	70	7 612	540	1 500
(3)	6 700	75	180	12 000	235	1 030
Samtliga	9 371	120	410	24 760	1 210	10 940

Tabell 20 Trafikarbetet i bilkilometer på de enskilda vägarna.

Vägkategori	Väglängd km	ÅMD bilar per dygn	Trafikarbete milj. bilkm
Bidragsberättigade vägar	59 000	30	600
Icke bidragsberättigade vägar	186 000	3	200
Samtliga vägar	245 000	9	800

Tabell 21 Trafikarbetet i bilkilometer på bilskattevägnätet.

Vägkategori	Trafikarbete, milj. bilkm			
	Belagda vägar	Oljegrus-vägar	Grus-vägar	Samtliga vägar
Landsbygdens allmänna vägar	15 400	2 800	2 500	20 700
Bidragsberättigade kommunhållna vägar	8 200	-	200	8 400
Bidragsberättigade enskilda vägar	100	-	500	600
Summa	23 700	2 800	3 200	29 700
%	79,8	9,4	10,8	100,0

Tabell 22 Ekvivalenta axelkilometer och vRt per axelkilometer för axeltrycks- och körlängdsberoende driftskostnader för belagda vägar och oljegrusvägar. Bilskattevägnätet.

Axeltrycks-klass, ton	Milj. axelkm på bel. vägbana + oljegrusvägbana	Relativ-tal	Antal ekvivalenta axelkm m. axeltryck-ket 1 ton, milj.	vRt per axelkm
- 0,999	48 199	0,28	13 496	0,01
1,000- 1,999	707	2,76	1 951	0,07
2,000- 2,999	979	9,88	9 673	0,26
3,000- 3,999	1 032	22,9	23 633	0,61
4,000- 4,999	1 304	42,9	55 942	1,13
5,000- 5,999	598	70,9	42 398	1,87
6,000- 6,999	380	108	41 040	2,85
7,000- 7,999	489	154	75 306	4,07
8,000- 8,999	326	211	68 786	5,57
9,000-10,000	326	278	90 628	7,34
Summa	54 340		422 853	

Tabell 23 Ekvivalenta axelkilometer och vRt per axelkilometer för axeltrycks- och körlängdsberoende driftskostnader för grusvägar. Bilskattevägnätet.

Axeltrycks-klass, ton	Milj. axelkm på grusvägar	Relativ-tal	Antal ekvivalenta axelkm m. axeltryck-ket 1 ton, milj.	vRt per axelkm
- 0,999	5 818	0,6	3 491	1,11
1,000- 1,999	85	1,5	127	2,77
2,000- 2,999	118	2,5	295	4,62
3,000- 3,999	125	3,5	437	6,46
4,000- 4,999	157	4,5	707	8,31
5,000- 5,999	72	5,5	396	10,15
6,000- 6,999	46	6,5	299	12,00
7,000- 7,999	59	7,5	442	13,85
8,000- 8,999	40	8,5	340	15,69
9,000-10,000	40	9,5	380	17,54
Summa	6 560		6 914	

Tabell 24 Medeltotalvikt för olika totalviktsklasser och fordonskategorier.

Totalvikt kg	Författningsmässig - för påhängsvagnar beräkningsmässig - medeltotalvikt i ton							
	Bussar	Lastbilar		Påhängsvagnar		Övriga släpvagnar		
		2-axl.	3-axl.	1-axl.	2-axl.	1-axl.	2-axl.	3-axl.
- 2 999	2,2	2,2				1,0	2,0	
3 000 - 5 999	4,5	4,5		4,5		4,5	4,5	
6 000 - 8 999	7,5	7,5				7,5	7,5	
9 000 - 11 999	10,5	10,5				10,0	10,5	
12 000 - 14 999	13,5	13,5	13,5	6,5			13,5	
15 000 - 17 999	16,0	16,0	16,5	8,0			16,0	
18 000 - 20 999			19,5	9,5			20,0	
21 000 - 23 999			21,5		11,0			
24 000 - 26 999					13,0			26,0
27 000 - 29 999					15,0			
30 000 - 32 999					17,0			

Tabell 25 vRt per tonkilometer för de axeltrycks- och körlängdsberoende driftskostnaderna.

Totalvikts-klass kg	vRt per tonkm för axeltrycks- och körlängdsberoende driftskostnader							
	Bussar	Lastbilar		Påhängsvagnar		Övriga släpvagnar		
		2-axl.	3-axl.	1-axl.	2-axl.	1-axl.	2-axl.	3-axl.
- 2 999	0,13	0,13				0,14	0,16	
3 000 - 5 999	0,18	0,17				0,31	0,16	
6 000 - 8 999	0,28	0,22				0,43	0,22	
9 000 - 11 999	0,32	0,29		0,33		0,41	0,28	
12 000 - 14 999	0,37	0,34	0,28	0,33			0,29	
15 000 - 17 999	0,41	0,43	0,27	0,41			0,42	
18 000 - 20 999			0,29	0,41			0,52	
21 000 - 23 999			0,32		0,20			
24 000 - 26 999					0,25			0,35
27 000 - 29 999					0,25			
30 000 - 32 999					0,28			

Tabell 26 vRt per tonkilometer för de körlängdsberoende driftskostnaderna.

Totalviktsklass kg	vRt per tonkm för körlängdsberoende driftskostnader		
	Bussar	Lastbilar	
		2-axl.	3-axl.
- 2 999	0,38	0,38	
3 000 - 5 999	0,19	0,19	
6 000 - 8 999	0,11	0,11	
9 000 - 11 999	0,08	0,08	
12 000 - 14 999	0,06	0,06	0,06
15 000 - 17 999	0,05	0,05	0,05
18 000 - 20 999			0,04
21 000 - 23 999			0,04

Tabell 27 Kostnadsstrukturen för driftskostnaderna. s. 58

Tabell 28 Investeringsutgifter.

Anslagspost	Förbrukade medel milj.kr.
Investeringar i ordinarie verksamhet	
byggande av riksvägar	342,7
-"- av länsvägar	223,0
-"- av ödevägar	19,2
-"- av storbroar	25,2
Investeringar med beredskapsmedel	
i vägverkets regi:	
byggande av riksvägar	71,9
-"- av länsvägar	45,4
-"- av ödebygdsvägar	-
smärre förbättringsarbeten vid vägunderhållet	22,5
förläggningskostnader	2,4
i AMS' regi:	
byggande av riksvägar	34,4
-"- av länsvägar	35,3
-"- av ödebygdsvägar	0,5
i kommunal regi:	
byggande av gator	26,9
i domänverkets regi:	
byggande av skogsbilvägar	16,6
i skogsstyrelsens regi:	
byggande av skogsbilvägar	8,2
Statsbidrag till byggande av gator	336,3
-"- -"- -"- av enskilda vägar	19,8
-"- -"- -"- av skogsbilvägar	12,1
Från driftsutgifterna	56,5
Summa	1 299,0

Tabell 29 Fördelning av investeringsutgifterna på bärighetsinvesteringar, kapacitetsinvesteringar och fasta utgifter s. 60

Tabell 30 Trafikarbetet i antal ekvivalenta personbilskilometer. Bilskattevägnätet.

Fordonsslag Totalvikt kg[1]	Trafikarbete milj. fordons-km	Ekvivalens-tal	Trafikarbete milj. ekvivalenta personbilskm
Personbilar	28 450	1,0	28 450
Lastbilar och bussar			
- 2 999	991	1,0	991
3 000-11 999	1 161	2,0	2 322
12 000-	1 838	3,0	5 514
Släpvagnar			
- 2 999	168	0,5	84
3 000-11 999	217	1,0	217
12 000-	702	2,0	1 404
Summa	33 527		38 982

Tabell 31 vRt per tonkm för kapacitetsinvesteringarna.

Totalvikts-klass kg	vRt per tonkm för kapacitetsinvesteringar						
	Bussar	Lastbilar		Påhängsvagnar		Övriga släpvagnar	
		2-axl.	3-axl.	1-axl.	2-axl.	1-axl.	2-axl.	3-axl.
- 2 999	0,80	0,80				0,88	0,44	
3 000- 5 999	0,78	0,78				0,39	0,39	
6 000- 8 999	0,47	0,47				0,23	0,23	
9 000-11 999	0,33	0,33		0,39		0,18	0,17	
12 000-14 999	0,39	0,39	0,39	0,27			0,26	
15 000-17 999	0,33	0,33	0,32	0,22			0,22	
18 000-20 999			0,27	0,19			0,18	
21 000-23 999			0,25		0,29			
24 000-26 999					0,25			0,14
27 000-29 999					0,21			
30 000-32 999					0,19			

[1] För påhängsvagnar beräkningsmässig totalvikt.

Tabell 32 vRt per tonkilometer för bärighetsinvesteringarna.

Totalviktsklass kg	vRt per tonkm för bärighetsinvesteringar. Inom parentes angivna värden visar kostnadsstrukturen utan tillämpning av kapacitetsekvivalenstal							
	Bussar	Lastbilar		Påhängsvagnar		Övriga släpvagnar		
		2-axl.	3-axl.	1-axl.	2-axl.	1-axl.	2-axl.	3-axl.
- 2 999	0,25(0,43)	0,25(0,43)				0,14(0,47)	0,14(0,47)	
3 000- 5 999	0,24(0,21)	0,24(0,21)				0,31(0,54)	0,12(0,21)	
6 000- 8 999	0,33(0,29)	0,22(0,19)				0,36(0,62)	0,07(0,13)	
9 000-11 999	0,37(0,32)	0,42(0,36)		0,37(0,64)		0,23(0,39)	0,37(0,63)	
12 000-14 999	0,96(0,55)	0,68(0,39)	0,61(0,35)	0,34(0,59)			0,60(0,51)	
15 000-17 999	1,42(0,82)	0,98(0,56)	0,65(0,38)	0,29(0,50)			0,77(0,67)	
18 000-20 999			0,65(0,37)	0,26(0,44)			0,73(0,63)	
21 000-23 999			0,80(0,46)		0,48(0,42)			
24 000-26 999					0,48(0,41)			0,48(0,42)
27 000-29 999					0,46(0,40)			
30 000-32 999					0,46(0,40)			

Tabell 33 Kostnadsstrukturen för investeringskostnaderna. s. 64,65

Tabell 34 Övriga utgifter, dvs. andra mot automobilskattemedel avräknade utgifter än drifts- och investeringsutgifter.

Utgiftspost	Utgifter milj.kr.
Administration	
Kommunikationsdepartementet	
kommittéer och utredningar	1,5
Vägverket m.m.	67,6
Vägtrafikväsendet	
Statens bilinspektion	6,6
Statens biltrafiknämnd	1,2
Statens trafiksäkerhetsråd	0,3
NTF	1,8
Järnvägskorsningar	6,5
Trafiksäkerhetsforskning	1,3
Polisväsendet	129,7
Övrigt	
Statens väginstitut	1,3
Tekniska högskolor	0,6
Statliga pensionsväsendet	25,3
Statens allmänna fastighetsfond	7,3
Diverse utgifter	8,5
Summa	259,5

Tabell 35 Kostnadsstrukturen för övriga kostnader, dvs. andra mot automobilskattemedel avräknade kostnader än drifts- och investeringskostnader. s. 66

Tabell 36 A Den totala kostnadsstrukturen, bussar och lastbilar.

Totalvikts-klass kg	vRt per tonkm a:utan tillägg för fasta kostnader b:med tillägg för fasta kostnader Inom parentes angivna värden visar kostnadsstrukturen utan tillämpning av kapacitets-ekvivalenstal på bärighetsinvesteringarna					
	Bussar		Lastbilar 2-axl.		Lastbilar 3-axl.	
	a	b	a	b	a	b
- 2 999	1,76 (1,94)	1,97 (2,15)	1,76 (1,94)	2,21 (2,39)		
3 000- 5 999	1,49 (1,46)	1,59 (1,56)	1,38 (1,45)	1,58 (1,65)		
6 000- 8 999	1,25 (1,21)	1,31 (1,27)	1,08 (1,05)	1,19 (1,16)		
9 000-11 999	1,14 (1,09)	1,18 (1,13)	1,16 (1,10)	1,22 (1,16)		
12 000-14 999	1,81 (1,40)	1,83 (1,42)	1,50 (1,21)	1,54 (1,25)	1,37 (1,11)	1,41 (1,15)
15 000-17 999	2,24 (1,64)	2,26 (1,66)	1,82 (1,40)	1,84 (1,42)	1,32 (1,05)	1,35 (1,08)
18 000-20 999					1,27 (0,99)	1,29 (1,01)
21 000-23 999					1,43 (1,09)	1,44 (1,10)
24 000-26 999						
27 000-29 999						
30 000-32 999						

Tabell 36 B Den totala kostnadsstrukturen, påhängsvagnar.

Totalvikts-klass kg	vRt per tonkm a:utan tillägg för fasta kostnader b:med tillägg för fasta kostnader. Inom parentes angivna värden visar kostnadsstrukturen utan tillämpning av kapacitetsekvivalenstal på bärighetsinvesteringarna			
	Påhängsvagnar			
	1-axl.		2-axl.	
	a	b	a	b
- 2 999				
3 000- 5 999				
6 000- 8 999				
9 000-11 999	1,09 (1,36)	1,25 (1,52)		
12 000-14 999	0,94 (1,19)	1,02 (1,27)		
15 000-17 999	0,92 (1,13)	0,97 (1,18)		
18 000-20 999	0,86 (1,04)	0,90 (1,08)		
21 000-23 999			0,97 (0,91)	1,00 (0,94)
24 000-26 999			0,98 (0,91)	1,00 (0,93)
27 000-29 999			0,92 (0,86)	0,93 (0,87)
30 000-32 999			0,93 (0,87)	0,94 (0,88)

Tabell 36 C Den totala kostnadsstrukturen, övriga släpvagnar.

Totalvikts-klass kg	vRt per tonkm a:utan tillägg för fasta kostnader b:med tillägg för fasta kostnader Inom parentes angivna värden visar kostnadsstrukturen utan tillämpning av kapacitets-ekvivalenstal på bärighetsinvesteringarna					
	Övriga släpvagnar					
	1-axl.		2-axl.		3-axl.	
	a	b	a	b	a	b
- 2 999	0,86 (1,19)	6,79 (7,12)	0,74 (1,07)	2,36 (2,69)		
3 000- 5 999	1,01 (1,24)	1,34 (1,57)	0,67 (0,76)	1,00 (1,09)		
6 000- 8 999	1,02 (1,28)	1,14 (1,40)	0,52 (0,58)	0,64 (0,70)		
9 000-11 999	0,82 (0,98)	0,88 (1,04)	0,82 (1,08)	0,88 (1,14)		
12 000-14 999			1,15 (1,06)	1,19 (1,10)		
15 000-17 999			1,41 (1,31)	1,44 (1,34)		
18 000-20 999			1,43 (1,33)	1,45 (1,35)		
21 000-23 999						
24 000-26 999					0,97 (0,91)	0,97 (0,91)
27 000-29 999						
30 000-32 999						

Tabell 42 Fördelning enligt den engelska prissättningsmetoden mellan olika fordonskategorier av antalet fordonskilometer och ekvivalenta personbilskilometer på landsbygdens allmänna vägar.

Totalvikt kg Fordonsslag	Trafikarbete Milj. fordonskm		%	Ekvivalenstal	Ekvivalenta personbilskm Milj.		%
- 2 999							
Släpvagnar	107,4			0,5	53,7		
Övriga fordon	18 812,6			1,0	18 812,6		
Samtliga		18 920,0	88,3			18 866,3	75,8
3 000 - 11 999							
Släpvagnar	144,4			1,0	144,4		
Övriga fordon	741,8			2,0	1 483,6		
Samtliga		886,2	4,1			1 628,0	6,5
12 000 -							
Släpvagnar	442,8			2,0	885,6		
Övriga fordon	1 174,7			3,0	3 524,1		
Samtliga		1 617,5	7,6			4 409,7	17,7
Summa		21 423,7	100,0			24 904,0	100,0

Tabell 43 Sammanställning enligt den engelska prissättningsmetoden av utgiftsposter och grunder för bestämning av relativtal. s. 151

Tabell 44 Axelkilometer med olika axeltryck för fordon med totalvikt om tre ton och däröver.

Axeltrycks-klass, ton	Axelkm Milj.	%
- 0,999	83,4	1,1
1,000- 1,999	709,9	9,5
2,000- 2,999	1 226,3	16,4
3,000- 3,999	1 259,9	16,9
4,000- 4,999	1 605,3	21,5
5,000- 5,999	709,1	9,5
6,000- 6,999	485,1	6,5
7,000- 7,999	572,0	7,6
8,000- 8,999	388,9	5,2
9,000-10,000	430,9	5,8
Summa	7 470,8	100,0

Tabell 45 vRt per axelkilometer enligt den engelska prissättningsmetoden för investeringar 1 och mindre förbättringsarbeten 1. Axelkilometertalen avser landsbygdens allmänna vägar och fordon med totalvikt om tre ton och däröver.

Axeltrycks-klass ton	Axelkm %	Axelkm Milj. (A_i)	Relativtal enl. AASHO potens 2/3 (R_i)	Ekvivalenta axelkm m. axeltrycket 1 ton, milj. ($A_i \cdot R_i$)	vRt per axelkm
- 0,999	1,1	52,5	0,71	37,3	0,74
1,000- 1,999	9,5	453,5	1,3	589,6	1,36
2,000- 2,999	16,4	782,9	1,8	1 409,2	1,89
3,000- 3,999	16,9	806,8	2,3	1 855,6	2,41
4,000- 4,999	21,5	1 026,4	2,7	2 771,3	2,83
5,000- 5,999	9,5	453,5	3,1	1 405,8	3,25
6,000- 6,999	6,5	310,3	3,5	1 086,1	3,67
7,000- 7,999	7,6	362,8	3,8	1 378,6	3,98
8,000- 8,999	5,2	248,2	4,2	1 042,4	4,40
9,000-10,000	5,8	276,9	4,5	1 246,0	4,71
Summa	100,0	4 773,8		12 821,9	

Tabell 46 vRt enligt den engelska prissättningsmetoden för investeringar och mindre förbättringsarbeten.

Totalvikts-klass kg	vRt per fordonskm						vRt per tonkm	
	Investeringar 1 + mindre förbättringsarbeten 1		Investeringar 2 + mindre förbättringsarbeten 2		Totalt			
	2-axl. lastbilar	3-axl. lastbilar	2-axl. lastbilar	3-axl. lastbilar	2-axl. lastbilar	3-axl. lastbilar	2-axl. lastbilar	3-axl. lastbilar
3 000- 5 999	2,72		5,91		8,63		2,01	
6 000- 8 999	3,84		5,91		9,75		1,28	
9 000-11 999	4,94		5,91		10,85		1,01	
12 000-14 999	5,65	5,45	8,86	8,86	14,51	14,31	1,12	1,06
15 000-17 999	6,50	5,92	8,86	8,86	15,36	14,78	0,98	0,90
18 000-20 999		6,36		8,86		15,22		0,78
21 000-		7,16		8,86		16,02		0,75

Tabell 47 vRt per axelkilometer enligt den engelska prissättningsmetoden för ytunderhållet. Axelkilometertalen avser landsbygdens allmänna vägar och fordon med totalvikt om tre ton och däröver.

Axeltrycksklass ton	Belagda vägar och oljegrusvägar			
	Milj. axelkm (A_i)	Relativtal, potens 2,5 (P_i)	Milj. ekvivalenta axelkm m. axeltrycket 1 ton ($A_i \cdot P_i$)	vRt per axelkm
- 0,999	46,2	0,28	12,9	0,01
1,000- 1,999	399,1	2,76	1 101,5	0,08
2,000- 2,999	688,9	9,88	6 806,3	0,27
3,000- 3,999	710,0	22,9	16 259,0	0,62
4,000- 4,999	903,2	42,9	38 747,3	1,16
5,000- 5,999	399,1	70,9	28 296,2	1,92
6,000- 6,999	273,1	108	29 494,8	2,93
7,000- 7,999	319,3	154	49 172,2	4,17
8,000- 8,999	218,4	211	46 082,4	5,72
9,000- 10,000	243,7	278	67 748,6	7,53
Summa	4 201,0		283 721,2	

fortsättning nästa sida

Anmärkning: vRt per axelkm m. axeltrycket 1,0 ton blir för belagda vägar och oljegrusvägar 0,03 och för grusvägar 4,08.

Vid sammanvägningen till vRt per axelkm för samtliga vägar har utgångspunkten varit att av trafiken på landsbygdens allmänna vägar 88 % framgår på belagda vägar och oljegrusvägar och 12 % på grusvägar.

Tabell 47 forts.

Axeltrycks-klass ton	Grusvägar				Samtliga vägar
	Milj. axel-km (A_i)	Relativ-tal, po-tens 1,0 (Q_i)	Milj. ekvi-valenta axel-km m. axel-trycket 1 ton ($A_i \cdot Q_i$)	vRt per axelkm	vRt per axelkm
- 0,999	6,3	0,6	3,8	2,45	0,30
1,000- 1,999	54,4	1,5	81,6	6,13	0,80
2,000- 2,999	94,0	2,5	235,0	10,21	1,46
3,000- 3,999	96,8	3,5	338,8	14,29	2,26
4,000- 4,999	123,2	4,5	554,4	18,37	3,23
5,000- 5,999	54,4	5,5	299,2	22,46	4,39
6,000- 6,999	37,2	6,5	241,8	26,54	5,76
7,000- 7,999	43,5	7,5	326,3	30,62	7,35
8,000- 8,999	29,8	8,5	253,3	34,71	9,20
9,000- 10,000	33,2	9,5	315,4	38,79	11,28
Summa	572,8		2 649,6		

Anmärkning: se föregående sida.

Tabell 48 vRt enligt den engelska prissättningsmetoden för ytunderhållet.

Totalvikts-klass, kg	vRt per fordonskm		vRt per tonkm	
	2-axl. lastbilar	3-axl. lastbilar	2-axl. lastbilar	3-axl. lastbilar
3 000- 5 999	1,67		0,39	
6 000- 8 999	3,18		0,42	
9 000-11 999	5,28		0,49	
12 000-14 999	7,26	6,33	0,56	0,47
15 000-17 999	10,22	7,37	0,65	0,45
18 000-20 999		8,92		0,45
21 000-		10,44		0,49

Tabell 49 Prisstrukturen enligt den engelska prissättningsmetoden, såvitt gäller landsbygdens allmänna vägar.

Totalvikts-klass, kg	vRt per tonkm	
	2-axl. lastbilar	3-axl. lastbilar
3 000- 5 999	2,88	
6 000- 8 999	1,97	
9 000-11 999	1,69	
12 000-14 999	1,84	1,69
15 000-17 999	1,76	1,47
18 000-20 999		1,33
21 000-		1,34

Tabell 50 Fördelningen av antalet axelkilometer på olika axeltrycksklasser samt antalet ekvivalenta axelkilometer för samma klasser, allt med avseende på landsbygdens allmänna vägar år 1963.

Axeltrycks-klass ton	Procentuell fördelning	Belagd väg + oljegrusväg			Grusväg		
		Milj. axelkm (A_i)	Relativ-tal (Q_i)	Ekvivalenta axelkm m. axeltrycket 1 ton, milj. ($A_i \cdot Q_i$)	Milj. axel-km (A_i)	Relativ-tal (R_i)	Ekvivalenta axelkm m. axeltrycket 1 ton, milj. ($A_i \cdot R_i$)
- 0,999	88,7	25 777	0,28	7 218	6 077	0,6	3 646
1,000- 1,999	1,3	378	2,8	1 058	89	1,5	134
2,000- 2,999	1,8	523	9,9	5 178	123	2,5	308
3,000- 3,999	1,9	552	23,0	12 696	130	3,5	455
4,000- 4,999	2,4	697	43,0	29 971	164	4,5	738
5,000- 5,999	1,1	320	71,0	22 720	75	5,5	413
6,000- 6,999	0,7	203	108,0	21 924	48	6,5	312
7,000- 7,999	0,9	262	154,0	40 348	62	7,5	465
8,000- 8,999	0,6	174	211,0	36 714	41	8,5	349
9,000-10,000	0,6	174	278,0	48 372	41	9,5	390
Summa		29 060		226 199	6 850		7 210

Tabell 51 vRt enligt den norska prissättningsmetoden för de rörliga driftskostnaderna.

Totalvikts-klass kg	vRt per fordonskm 2-axl. lastbilar	vRt per fordonskm 3-axl. lastbilar	vRt per tonkm 2-axl. lastbilar	vRt per tonkm 3-axl. lastbilar
- 2 999	0,13		0,06	
3 000 - 5 999	0,89		0,20	
6 000 - 8 999	3,23		0,43	
9 000 - 11 999	7,94		0,76	
12 000 - 14 999	13,58	10,43	1,00	0,77
15 000 - 17 999	23,05	12,99	1,44	0,79
18 000 - 20 999		17,78		0,91
21 000 -		22,40		1,04

Tabell 52 För norska förhållanden rekommenderade kapacitetsekvivalenstal[1].

Fordonskategori	Totalvikt, ton			
	0 - 3,0	3,1 - 9,0	9,0 -	
Personbil, varubil	1,0			
Lastbil	1,0	1,5	2,0	
	0 - 5,0	5,1 - 8,0	8,1 - 14,0	14,0 -
Släpvagn (ej påhängsvagn)	0,5	1,0	1,5	2,0
	0 - 3,0	3,1 - 6,0	6,1 - 10,0	10,0 -
Buss	1,0	1,5	2,0	2,5
	0 -20,0	20,0 -		
Lastbil m. anordn. f. påhängsvagn + påhängsvagn	3,0	3,5		

[1]Thor E. Wetteland: En beregning av trafikvolymet på det norske vegnett i 1954 og 1963 (1964).

Tabell 53. Antal ekvivalenta personbilskilometer på landsbygdens allmänna vägar åren 1963 och 1966.

Fordonskategori tjänstevikt resp. totalvikt, kg	Fordonskm, milj. 1963	Fordonskm, milj. 1966	Ekvivalenstal	Ekvivalenta personbilskm, milj. 1963	Ekvivalenta personbilskm, milj. 1966
Personbilar	14 735,8	18 208,0	1,0	14 735,8	18 208,0
Bussar					
- 2 999	39,3	47,4	1,0	39,3	47,4
3 000 - 11 999	104,3	105,3	2,0	208,6	210,6
12 000 -	123,7	143,4	3,0	371,1	430,2
Lastbilar					
- 2 999	598,2	586,6	1,0	598,2	586,6
3 000 - 11 999	652,0	637,6	2,0	1 304,0	1 275,2
12 000 -	1 045,1	1 032,8	3,0	3 135,3	3 098,4
Släpvagnar					
- 2 999	65,8	107,5	0,5	32,9	53,8
3 000 - 11 999	51,5	84,4	1,0	51,5	84,4
12 000 -	308,7	450,5	2,0	617,4	901,0
Summa				21 094,1	24 895,6

Anmärkning: Vid fördelningen av det totala antalet fordonskilometer för år 1963 på olika fordonskategorier har utredningen utgått från det inte helt riktiga antagandet att samma procentsatser gäller som för år 1966. Kontrollräkningar har visat att detta ger resultat som endast obetydligt avviker från de korrekta.

Tabell 54 vRt enligt den norska prissättningsmetoden för investeringskostnaderna.

Totalvikts-klass kg	vRt per fordonskm 2-axl. lastbilar	vRt per fordonskm 3-axl. lastbilar	vRt per tonkm 2-axl. lastbilar	vRt per tonkm 3-axl. lastbilar
- 2 999	4,30		1,95	
3 000 - 5 999	8,60		1,91	
6 000 - 8 999	8,60		1,15	
9 000 - 11 999	8,60		0,82	
12 000 - 14 999	12,90	12,90	0,96	0,96
15 000 - 17 999	12,90	12,90	0,81	0,78
18 000 - 20 999		12,90		0,66
21 000 -		12,90		0,60

Tabell 55 Prisstrukturen enligt den norska prissättningsmetoden, såvitt gäller landsbygdens allmänna vägar.

Totalvikts-klass kg	vRt per fordonskm 2-axl. lastbilar	vRt per fordonskm 3-axl. lastbilar	vRt per tonkm 2-axl. lastbilar	vRt per tonkm 3-axl. lastbilar
- 2 999	5,27		2,39	
3 000 - 5 999	11,29		2,51	
6 000 - 8 999	14,07		1,88	
9 000 - 11 999	19,68		1,88	
12 000 - 14 999	31,51	27,77	2,33	2,06
15 000 - 17 999	42,78	30,81	2,68	1,87
18 000 - 20 999		36,50		1,87
21 000 -		42,00		1,95

DIAGRAM

Diagram 1 Samband mellan författningsmässig och beräkningsmässig totalvikt för påhängsvagnar.

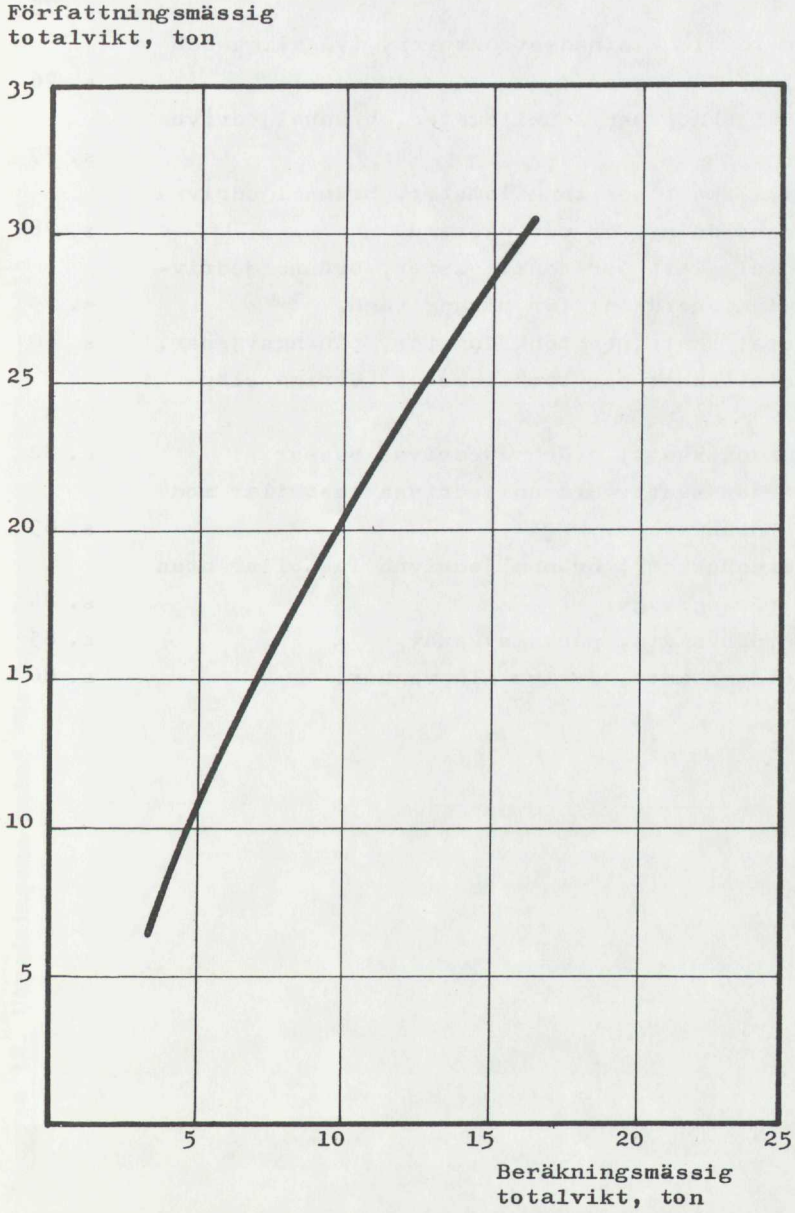
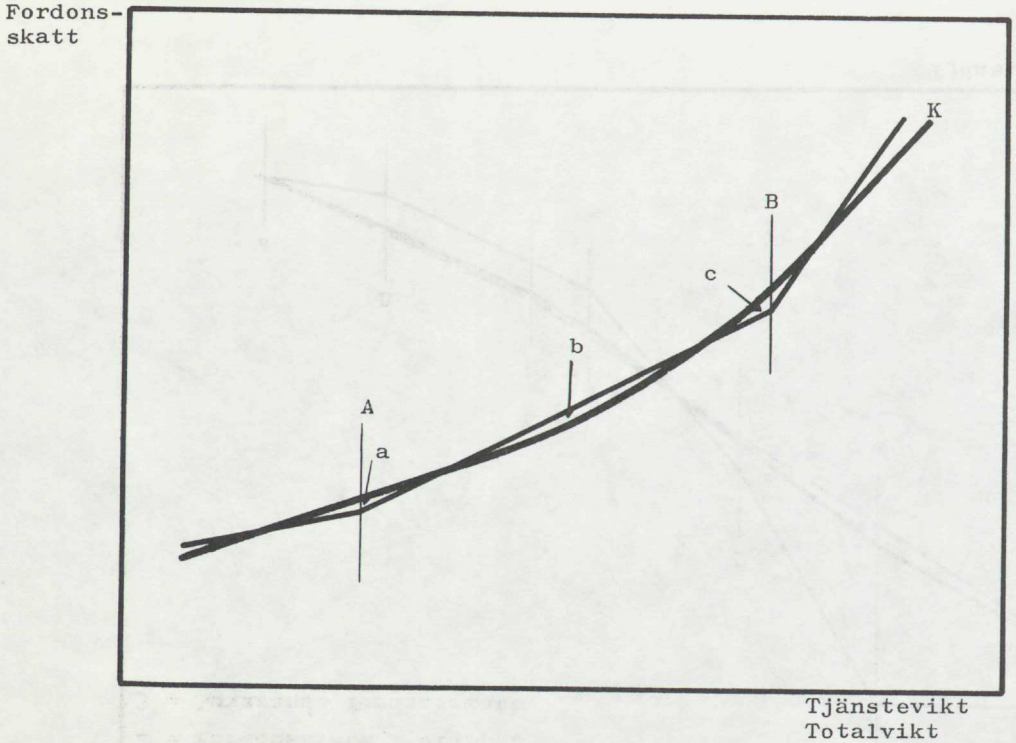


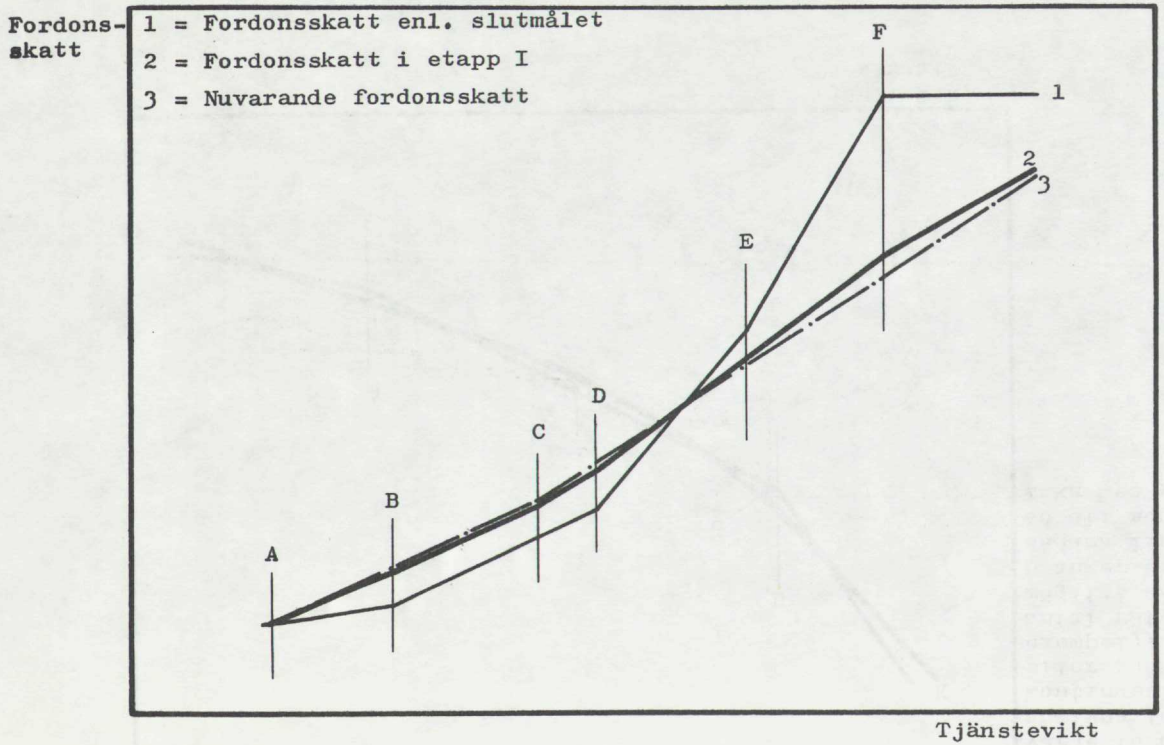
Diagram 18. Utredningens metod för bestämning av i bilagan till automobilskatteförordningen angivna grundskatter och tilläggsskatter. Första steget



Grunden är den enligt slutmålet för varje fordonskategori diagrammatiskt angivna fordonsskatten, som stiger kontinuerligt med ökande totalvikt eller tjänstevikt (K i förevarande exempel). Kurvan förvandlas till ett antal räta linjer, som så nära som möjligt ansluter till kurvan. A och B anger brytningspunkterna mellan sådana linjer. Varje linje läggs in så att summan av ytorna a och c blir lika med ytan b.

Diagram 18. Forts.

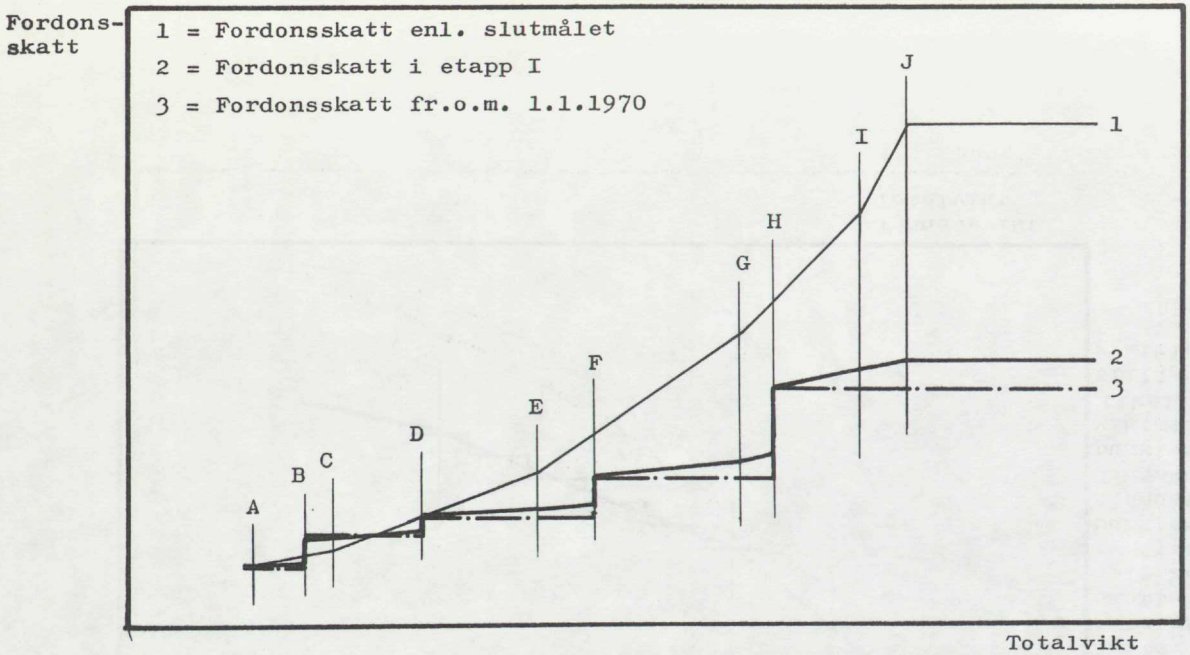
Andra steget, motorfordon



På samma sätt som fordonsskatten i slutmålet (kurva 1) anges den nuvarande skatten i en kurva, som består av räta linjer (kurva 3). Vid varje tjänstevikt, där någondera kurvan har en brytningspunkt (A-F), bestäms det vertikala avståndet mellan de båda kurvorna. På varje linje A-F avsätts de punkter som ligger mellan kurvorna 1 och 3 på ett avstånd från kurva 3 som är 10 % av avståndet mellan kurva 1 och kurva 3. Fordonsskattekurvan (kurva 2) dras mellan de sålunda avsatta punkterna.

Diagram 18. Forts.

Andra steget, släpvagnar

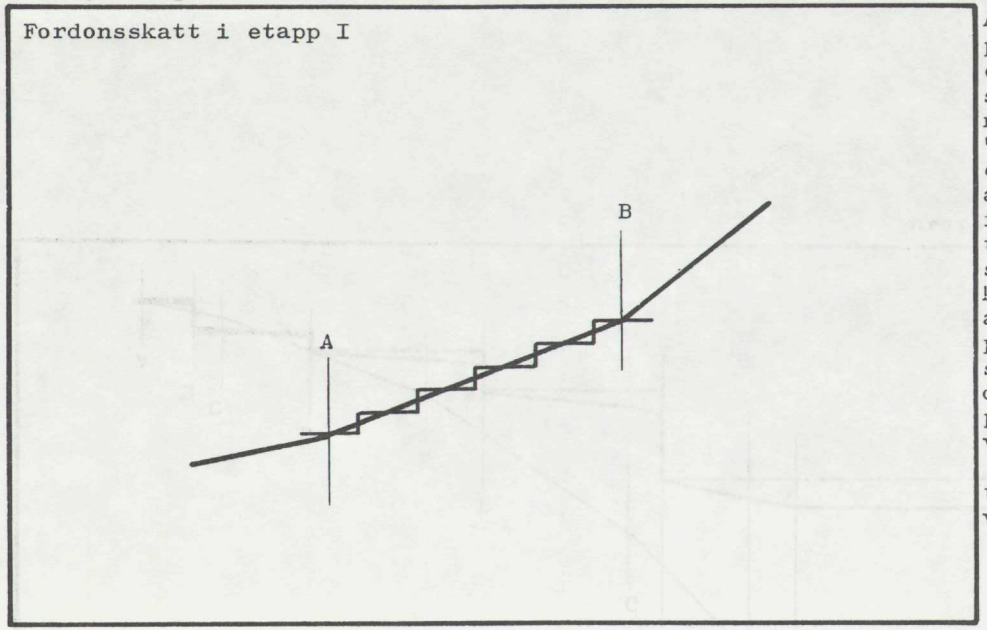


Fordonsskatten i etapp I för släpvagnar bestäms på i princip samma sätt som för motorfordon. A-J betecknar brytningspunkterna, vid vilka fordonsskattekurvan i etapp I mäts in.

Diagram 18. Forts.

Tredje steget

Fordons-
skatt



Tjänstevikt
Totalvikt

A och B betecknar två brytningspunkter på fordonsskattekurvan i etapp I. Varje del av fordonsskattekurvan mellan två brytningspunkter förvandlas till en "trappstegskurva", som konstrueras så att varje horisontellt avsnitt av trappstegskurvan omfattar 100 kg tjänstevikt resp. totalvikt och så att fordonsskattekurvan skär varje vertikalt resp. horisontellt avsnitt av "trappstegskurvan" i mittpunkten. Det vinkelräta avståndet mellan X-axeln och fordonsskattekurvan vid brytningspunkten A anger grundskatten för viktklassen A-B och varje vertikal del av trappstegskurvan tilläggsskatten per 100 kg inom viktklassen.

BILAGA 8 EXEMPELSAMLING

Fordonskombinationer med påhängsvagn.

Fordonskarakteristika.

Lastbil med anordning för påhängsvagn			Påhängsvagn		Övrig släpvagn		Ekipaget	
Antal axlar	Totalvikt ton	Tjänstevikt ton	Antal axlar	Totalvikt ton	Antal axlar	Totalvikt ton	Antal axlar	Totalvikt ton
2	11,5	5,0	1	13,0	-	-	3	18,0
2	12,5	5,4	1	15,0	-	-	3	20,4
2	15,5	6,3	1	19,0	-	-	3	25,3
2	15,5	6,3	2	19,0	-	-	4	25,3
3	18,5	7,2	1	19,0	-	-	4	26,2
3	18,5	7,2	2	19,0	-	-	5	26,2
2	16,5	6,5	2	26,0	-	-	4	32,5
3	21,5	7,8	2	30,0	-	-	5	37,8
3	22,5	8,0	2	43,0	-	-	5	51,0
3	22,0	7,9	2	30,0	2	16,0	7	53,9
3	22,0	7,9	2	30,0	2	20,0	7	57,9

Fordonskombinationer med påhängsvagn, forts.

Drivmedelsskatt.

Lastbil med anordning för påhängsv.			Påhängsvagn			Övrig släpvagn			Ekipaget
Årlig körlängd mil	Bränn-olje-förbr l/mil	Bränn-olje-skatt kr/år	Årlig körlängd mil	Bränn-olje-förbr l/mil	Bränn-olje-skatt kr/år	Årlig körlängd mil	Bränn-olje-förbr l/mil	Bränn-olje-skatt kr/år	Summa bränn-olje-skatt kr/år
2 115	2,59	1 700	2 115	0,09	60	-	-	-	1 760
4 230	2,59	3 400	4 230	0,09	120	-	-	-	3 520
6 345	2,59	5 100	6 345	0,09	180	-	-	-	5 280
2 295	2,72	1 930	2 295	0,14	100	-	-	-	2 030
4 590	2,72	3 860	4 590	0,14	200	-	-	-	4 060
6 885	2,72	5 790	6 885	0,14	300	-	-	-	6 090
2 810	3,14	2 740	2 810	0,24	210	-	-	-	2 950
5 620	3,14	5 480	5 620	0,24	420	-	-	-	5 900
8 430	3,14	8 220	8 430	0,24	630	-	-	-	8 850
2 810	3,14	2 740	2 810	0,24	210	-	-	-	2 950
5 620	3,14	5 480	5 620	0,24	420	-	-	-	5 900
8 430	3,14	8 220	8 430	0,24	630	-	-	-	8 850
3 320	3,54	3 640	3 320	0,24	250	-	-	-	3 890
6 640	3,54	7 280	6 640	0,24	500	-	-	-	7 780
9 960	3,54	10 920	9 960	0,24	750	-	-	-	11 670
3 320	3,54	3 640	3 320	0,24	250	-	-	-	3 890
6 640	3,54	7 280	6 640	0,24	500	-	-	-	7 780
9 960	3,54	10 920	9 960	0,24	750	-	-	-	11 670
2 940	3,24	2 950	2 940	0,62	560	-	-	-	3 510
5 880	3,24	5 900	5 880	0,62	1 120	-	-	-	7 020
8 820	3,24	8 850	8 820	0,62	1 680	-	-	-	10 530
3 680	3,92	4 470	3 680	0,86	980	-	-	-	5 450
7 360	3,92	8 940	7 360	0,86	1 960	-	-	-	10 900
11 040	3,92	13 410	11 040	0,86	2 940	-	-	-	16 350
3 780	4,05	4 750	3 780	1,21	1 420	-	-	-	6 170
7 560	4,05	9 500	7 560	1,21	2 840	-	-	-	12 340
11 340	4,05	14 250	11 340	1,21	4 260	-	-	-	18 510
3 750	4,02	4 680	3 750	0,86	1 000	3 750	0,73	850	6 530
7 500	4,02	9 360	7 500	0,86	2 000	7 500	0,73	1 700	13 060
11 250	4,02	14 040	11 250	0,86	3 000	11 250	0,73	2 550	19 590
3 750	4,02	4 680	3 750	0,86	1 000	3 750	0,97	1 130	6 810
7 500	4,02	9 360	7 500	0,86	2 000	7 500	0,97	2 260	13 620
11 250	4,02	14 040	11 250	0,86	3 000	11 250	0,97	3 390	20 450

Anmärkning: För varje fordonskombination anges tre värden. Den mellersta raden avser normalkörlängd, den övre en körlängd som är 0,5 av normalkörlängden och den nedre en körlängd som är 1,5 av normalkörlängden.

Fordonskombinationer med påhängsvagn, forts.

Fordonsskatt.

Fordonsskatt 1/1 1970, kr/år				Fordonsskatt 1/1 1979, kr/år			
Lastbil m. anordn. f. påhängsvagn	Påhängsvagn	Övr. släpvagn	Ekipaget	Lastbil m. anordn. f. påhängsvagn	Påhängsvagn	Övr. släpvagn	Ekipaget
3 240	1 800	-	5 040	3 783	2 555	-	6 338
3 624	2 520	-	6 144	4 763	3 475	-	8 238
4 488	3 240	-	7 728	7 730	5 315	-	13 045
4 488	3 240	-	7 728	7 730	3 980	-	11 710
5 520	3 240	-	8 760	7 003	5 315	-	12 318
5 520	3 240	-	8 760	7 003	3 980	-	10 983
4 680	5 400	-	10 080	8 788	7 274	-	16 062
6 600	6 840	-	13 440	9 727	9 772	-	19 499
6 960	9 720	-	16 680	11 159	10 482	-	21 641
6 780	6 840	2 520	16 140	10 443	9 772	5 464	25 679
6 780	6 840	3 960	17 580	10 443	9 772	8 294	28 509

Fordonskombinationer med påhängsvagn, forts.

Fordonsskatt.

Fordonsskatt 1/1 1971, kr/år			
Lastbil m. anordn. f. påhängs-vagn	Påhängs-vagn	Övrig släp-vagn	Ekipaget
3 295	1 879	-	5 174
3 739	2 620	-	6 359
4 816	3 460	-	8 276
4 816	3 320	-	8 136
5 678	3 460	-	9 138
5 678	3 320	-	8 998
5 094	5 584	-	10 678
6 922	7 133	-	14 055
7 390	9 796	-	17 186
7 156	7 133	2 806	17 095
7 156	7 133	4 393	18 682

Fordonskombinationer med påhängsvagn, forts.

Total vägtrafikskatt.

Fordonsskatt + drivmedelsskatt				
1/1 1970 kr/år	1/1 1979 kr/år	1/1 1971 kr/år	1/1 1979 i % av 1/1 1970	1/1 1971 i % av 1/1 1970
6 800	8 098	6 934	119	102
8 560	9 858	8 690	115	102
10 320	11 618	10 454	113	101
8 174	10 268	8 389	126	103
10 204	12 298	10 419	120	102
12 234	14 328	12 449	117	102
10 678	15 995	11 226	150	105
13 628	18 945	14 176	139	104
16 578	21 895	17 126	132	103
10 678	14 660	11 086	137	104
13 628	17 610	14 036	129	103
16 578	20 560	16 986	124	102
12 650	16 208	13 028	129	103
16 540	20 098	16 918	122	102
20 430	23 988	20 808	117	102
12 650	14 873	12 888	118	102
16 540	18 763	16 778	114	101
20 430	22 653	20 668	111	101
13 510	19 572	14 188	145	105
17 100	23 082	17 698	135	104
20 610	26 592	21 208	129	103
18 890	24 949	19 505	132	103
24 340	30 399	24 955	125	103
29 790	35 849	30 405	121	102
22 850	27 811	23 356	122	102
29 020	33 981	29 526	117	102
35 190	40 151	35 696	114	101
22 670	32 209	23 625	142	104
29 200	38 739	30 155	133	103
35 730	45 269	36 685	127	103
24 390	35 319	25 492	145	105
31 200	42 129	32 302	135	104
38 030	48 959	39 132	129	103

Anm. se s.

Fordonskombinationer utan påhängsvagn.

Fordonskarakteristika.

Lastbil utan anordning för påhängsvagn			Övrig släpvagn		Ekipaget	
Antal axlar	Total-vikt ton	Tjänste-vikt ton	Antal axlar	Total-vikt ton	Antal axlar	Total-vikt ton
2	6,5	3,3	1	3,3	3	9,8
2	8,5	4,3	1	4,2	3	12,7
2	10,5	5,2	1	5,0	3	15,5
2	11,5	5,7	1	5,6	3	17,1
2	12,5	6,2	1	6,0	3	18,5
2	15,5	7,5	2	8,0	4	23,5
2	16,5	8,0	2	8,7	4	25,2
3	16,5	7,9	2	8,7	5	25,2
3	18,5	8,6	2	12,4	5	30,9
3	19,5	8,8	2	15,8	5	35,3
2	16,5	8,0	3	26,0	5	42,5
3	21,5	9,2	3	26,0	6	47,5
3	22,5	9,3	3	26,0	6	48,5

Fordonskombinationer utan påhängsvagn, forts.

Drivmedelsskatt.

Lastbil			Släpvagn			Ekipaget
Årlig körlängd mil	Bränn-olje-förbr l/mil	Bränn-olje-skatt kr/år	Årlig körlängd mil	Bränn-olje-förbr l/mil	Bränn-olje-skatt kr/år	Summa bränn-olje-skatt kr/år
930	1,9	550	480	0,02	3	553
1 860	1,9	1 095	960	0,02	6	1 101
2 790	1,9	1 640	1 440	0,02	9	1 649
1 090	2,2	745	575	0,03	5	750
2 180	2,2	1 490	1 150	0,03	11	1 501
3 270	2,2	2 230	1 725	0,03	16	2 246
1 240	2,5	960	685	0,05	11	971
2 480	2,5	1 920	1 370	0,05	21	1 941
3 720	2,5	2 880	2 055	0,05	32	2 912
1 350	2,6	1 090	740	0,07	16	1 106
2 700	2,6	2 180	1 480	0,07	32	2 212
4 050	2,6	3 260	2 220	0,07	48	3 308
1 475	2,7	1 235	800	0,09	22	1 257
2 950	2,7	2 470	1 600	0,09	45	2 515
4 425	2,7	3 700	2 400	0,09	67	3 767
2 000	3,2	1 985	1 085	0,17	57	2 042
4 000	3,2	3 970	2 170	0,17	114	4 084
6 000	3,2	5 960	3 255	0,17	172	6 132
2 230	3,3	2 280	1 165	0,20	72	2 352
4 460	3,3	4 560	2 330	0,20	145	4 705
6 690	3,3	6 840	3 495	0,20	216	7 056
2 230	3,3	2 280	1 165	0,20	72	2 352
4 460	3,3	4 560	2 330	0,20	145	4 705
6 690	3,3	6 840	3 495	0,20	216	7 056
2 700	3,6	3 015	1 680	0,46	240	3 255
5 400	3,6	6 025	3 360	0,46	479	6 504
8 100	3,6	9 040	5 040	0,46	718	9 758
2 950	3,7	3 380	2 170	0,68	458	3 838
5 900	3,7	6 770	4 340	0,68	915	7 685
8 850	3,7	10 160	6 510	0,68	1 373	11 533
2 230	3,3	2 280	2 230	1,28	885	3 165
4 460	3,3	4 560	4 460	1,28	1 770	6 330
6 690	3,3	6 840	6 690	1,28	2 655	9 495
3 530	4,0	4 380	3 525	1,28	1 400	5 780
7 060	4,0	8 755	7 050	1,28	2 795	11 550
10 590	4,0	13 130	10 575	1,28	4 195	17 325
3 800	4,2	4 950	3 525	1,28	1 400	6 350
7 600	4,2	9 900	7 050	1,28	2 795	12 695
11 400	4,2	14 865	10 575	1,28	4 195	19 060

Anm. se s.

Fordonskombinationer utan påhängsvagn, forts.

Fordonsskatt.

Fordonsskatt 1/1 1970, kr/år			Fordonsskatt 1/1 1979, kr/år		
Lastbil	Släpvagn	Ekipaget	Lastbil	Släpvagn	Ekipaget
1 608	600	2 208	1 173	444	1 617
2 568	600	3 168	1 521	696	2 217
3 432	840	4 272	2 043	920	2 963
3 912	840	4 752	2 601	1 088	3 689
4 392	840	5 232	3 226	1 200	4 426
6 060	1 080	7 140	5 532	1 610	7 142
6 960	1 080	8 040	6 772	1 785	8 557
6 780	1 080	7 860	4 298	1 785	6 083
8 040	1 800	9 840	6 348	3 286	9 634
8 400	2 520	10 920	7 048	5 336	12 384
6 960	5 400	12 360	6 772	8 485	15 257
9 120	5 400	14 520	9 310	8 485	17 795
9 300	5 400	14 700	10 091	8 485	18 576

Fordonskombinationer utan påhängsvagn, forts.

Fordonsskatt.

Fordonsskatt 1/1 1971, kr/år		
Lastbil	Släpvagn	Ekipaget
1 560	585	2 145
2 456	612	3 068
3 284	848	4 132
3 772	866	4 638
4 267	878	5 145
6 000	1 133	7 133
6 935	1 154	8 089
6 540	1 154	7 694
7 879	1 944	9 823
8 273	2 794	11 067
6 935	5 711	12 646
9 147	5 711	14 858
9 387	5 711	15 098

Fordonskombinationer utan påhängsvagn, forts.

Total beskattning.

Fordonsskatt + drivmedelsskatt				
1/1 1970 kr/år	1/1 1979 kr/år	1/1 1971 kr/år	1/1 1979 i % av 1/1 1970	1/1 1971 i % av 1/1 1970
2 761	2 170	2 698	79	98
3 309	2 718	3 246	82	98
3 857	3 266	3 794	85	98
3 918	2 967	3 818	76	97
4 669	3 718	4 569	80	98
5 414	4 463	5 314	82	98
5 243	3 934	5 103	75	97
6 213	4 904	6 073	79	98
7 184	5 875	7 044	82	98
5 858	4 795	5 744	82	98
6 964	5 901	6 850	85	98
8 060	6 997	7 946	87	99
6 489	5 683	6 402	88	99
7 747	6 941	7 660	90	99
8 999	8 193	8 912	91	99
9 182	9 184	9 175	100	100
11 224	11 226	11 217	100	100
13 272	13 274	13 265	100	100
10 392	10 909	10 441	105	100
12 745	13 262	12 794	104	100
15 096	15 613	15 145	103	100
10 212	8 435	10 046	83	98
12 565	10 788	12 399	86	99
14 916	13 139	14 750	88	99
13 095	12 889	13 078	98	100
16 344	16 138	16 327	99	100
19 598	19 392	19 581	99	100
14 758	16 222	14 905	110	101
18 605	20 069	18 752	108	101
22 453	23 917	22 600	107	100
15 525	18 422	15 811	119	102
18 690	21 587	18 976	116	102
21 855	24 752	22 141	113	101
20 300	23 575	20 638	116	102
26 070	29 345	26 408	113	101
31 845	35 120	32 183	110	101
21 050	24 926	21 448	118	102
27 395	31 271	27 793	114	101
33 760	37 636	34 158	111	101

Anm. se s.

Nordisk udredningsserie (Nu) 1969

Kronologisk förteckning

1. Utvidgat nordiskt ekonomiskt samarbete.
2. Laajennettu pohjoismainen talloudellinen yhteistyö.
3. Nordforsks miljövårdsutredning.
4. Förslag till utbyggnad av den samnordiska fortbildningen för journalister.
5. Konsumentoplysning i undervisningen.
6. Sjätte nordiska samekonferensen i Hetta.
7. Nordisk gyldighet av førerkort.
8. Nordiskt sjukhusfysikersamarbete.
9. Nordiskt ämbetsmannamöte i Storlien.
10. Nordisk sjömansskattefördelning.
11. Udvidet nordisk økonomisk samarbejde.
12. Öresundsregionen.

Statens offentliga utredningar 1969

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Faktisk brottslighet bland skolbarn. [1]
Bostadsrätt. [4]
Utsökningsrätt IX. [5]
Kungörelseannonsering. [7]
ADB inom inskrivningsväsendet. [9]
Ny gruvlag. [10]
Internationell adoptionsrätt. [11]
Ny valteknik. [19]
Ämbetsansvaret. [20]
Yttrandefrihetens gränser. [38]
Domstolsväsendet III. Fullföljd av talan m.m. [41]

Försvarsdepartementet

Ekonomisystem för försvaret. [24]
Planering och programbudgetering inom försvaret. [25]
Militära tjänstgöringsåldersutredningen. 1. Militära tjänstgöringsåldrar. [33] 2. Medicinska och psykologiska aspekter på åldrande m.m. [34]
Frivilligförsvaret 2. Hemvärnet. [40]

Socialdepartementet

Ett renare samhälle. [18]
Bättre utbildning för handikappade. [35]

Kommunikationsdepartementet

Ny sjöarbetstidlag. [3]
Hamnutredningen. 1. De svenska hamnarna. [22] 2. Bilagor. [23]
Skolskjutsarna och trafiksäkerheten. [26]
Taxesystemet i Postverkets tidningsrörelse. [39]

Finansdepartementet

Förenklad obligationshantering. [13]
Lagstiftning om värdepappersfonder m.m. och om stämpelskatt på värdepapper. [16]
Nya mynt. [17]
Skogsbeskattningen. [30]
Läkemedelsindustrin. [36]
Skattebrotten. [42]
Fordonsbeskattningen. [45]

Utbildningsdepartementet

Om sexuallivet i Sverige. [2]
Sexualkunskapen på grundskolans högstadium. [8]
Regionmusik. [12]
Filmen- censur och ansvar. [14]
Sexualkunskapen i gymnasiet. [28]
Utbildning för bibliotek, arkiv och informatik. [37]
Sexualkunskapen på grundskolans högstadium II.
Lärarenkät. [44]

Jordbruksdepartementet

Växtförädlarrätt. [15]
Skogstillstånd och skogsvårdsåtgärder. [32]

Handelsdepartementet

Idrott åt alla. [29]
Olja i beredskap. [31]

Inrikesdepartementet

Skogsindustri i Södra Sverige. [21]
Länsplanering 1967. [27]

Civildepartementet

Offentliga tjänstemäns bisysslor. [6]
Nytt lantmäteri [43]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.

K L Beckmans Tryckerier AB 1969