



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

Ref



Statens
offentliga
utredningar

1970: 36

Finans-
departementet

Kilometer- beskattning

SOU

Principbetänkande av Bilskatteutredningen
Stockholm 1970

Statens offentliga utredningar 1970

Kronologisk förteckning

1. Barns utemiljö. Tryckeribolaget. C.
2. Om stat och kyrka. Beckman. U.
3. Balanserad regional utveckling. Esselte. In.
4. Reformerad lärarutbildning. Svenska Reproduktions AB. U.
5. Statligt stöd till fiskehamnar. Esselte. Jo.
6. Ny livsmedelsstadga m.m. Del I. Förslag och motiv. Tryckeribolaget. S.
7. Ny livsmedelsstadga m.m. Del II. Bilagor. Tryckeribolaget. S.
8. Yrkesteknisk högskoleutbildning. Svenska Reproduktions AB. U.
9. Snöskotern-fordonet och föraren. Esselte. K.
10. Fria läromedel. Beckman. U.
11. Folk tandvårdens utbyggande och reglering. Beckman. S.
12. Värnplikstjänstgöringens civila meritvärde. Esselte. Fö.
13. Sveriges energiförsörjning. Energipolitik och organisation. Svenska Reproduktions AB. I.
14. Urbaniseringen i Sverige. Bilagedel I till Balanserad regional utveckling. Esselte. In.
15. Regionalekonomisk utveckling. Bilagedel II till Balanserad regional utveckling. Esselte. In.
16. Riksdagsgrupperna • Regeringsbildningen. Norstedt & Söner. Ju.
17. Ersättare för riksdagsledamöterna. Esselte. Ju.
18. Upphandling av byggnader. Del 2. Administrationen. Beckman. Fi.
19. Svensk FN-lag. Esselte. Ju.
20. Behörighet, meritvärdering, studieprognos. Specialundersökningar av kompetensfrågor. Esselte. U. (Utkommer senare.)
21. Vägar till högre utbildning. Esselte. U. (Utkommer senare.)
22. Pedagogisk utbildning och forskning. Berlingska Boktryckeriet, Lund. U.
23. Understödsföreningar. Svenska Reproduktions AB. Fi.
24. Rationell bensinhandel. Esselte. H.
25. Aspirationer, möjligheter och skattemoral. Göteborgs Offsettryckeri AB, Surte. Fi.
26. Körkort och körkortsregistrering. Norstedt & Söner. K.
27. Allmänna val på våren? Norstedt & Söner. Ju.
28. Tjänstgöringsbetyg. Norstedt & Söner. Fi.
29. Decentralisering av statlig verksamhet. Esselte. Fi.
30. Stordriftsfördelar inom industriproduktionen. Esselte. Fi.
31. Militära straff och disciplinmedel. Esselte. Ju.
32. Polisen i samhället. Esselte. Ju.
33. Medel för styrning av byggnadsverksamheten. Norstedt & Söner. In.
34. Svenska folkets inkomster. Esselte. In (Utkommer senare.)
35. Hemförsäljning. Göteborgs Offsettryckeri AB, Surte. Ju.
36. Kilometerbeskattning. Berlingska Boktryckeriet, Lund. Fi.



Statens offentliga utredningar
1970:36
Finansdepartementet

Kilometer- beskattning

Principbetänkande av Bilskatteutredningen
Stockholm 1970

Statens offentliga utredningar 1970:36



Kilometer- beskrivning

Innehåll

Skrivelse till departementschefen	5	3.3.5 Förfarandet vid brytande av plombering	28
1 <i>Utredningsuppdraget och arbetets uppläggning</i>	6	3.4 Förfarandet vid övergång till kilometerbeskattning	28
2 <i>Fördelar och nackdelar med olika beskattningsformer</i>	9	3.5 Kostnaderna för kilometer-skattesystemet	29
2.1 Inledning	9	3.5.1 Inledning	29
2.2 Fordonsskatt	11	3.5.2 Beräkning av kostnaderna	30
2.3 Bensinskatt	13	3.5.3 Särskilda övergångsregler	32
2.4 Brännoljeskatt	13	3.6 Utredningens överväganden och förslag	33
2.5 Kilometerskatt	15	3.7 Uppföljningen av utredningens förslag	38
3 <i>Ett kilometerskattesystem</i>	17	4 <i>Sammanfattning</i>	39
3.1 Inledning	17	Särskilt yttrande av ledamoten Gustafsson	42
3.2 Systemets tekniska utformning	20	Bilagor	
3.2.1 Inledning	20	Bil. 1. Teknisk beskrivning av kilometerräknare	43
3.2.2 Montering och plombering av räkneverk	20	Bil. 2. Den norska kilometerbeskattningen	50
3.2.3 Brytande av plombering	22	Bil. 3. Principdiagram över lastbilars drivmedelsförbrukning	54
3.2.4 Den löpande kontrollen av kilometerräknarna	23	Bil. 4. Principdiagram över merförbrukning av drivmedel vid tillkoppling av släpvagn	55
3.3 Systemets administrativa utformning	24		
3.3.1 Inledning	24		
3.3.2 Motordrivna fordon	24		
3.3.3 Släpvagnar	25		
3.3.4 Skattskyldighet och skatteplikt	27		

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Finansdepartementet

Bilskatteutredningen tillkallades av chefen för finansdepartementet enligt bemyndigande av Kungl. Maj:t den 26 februari 1965. Utredningens ledamöter är generaldirektören Nils Hörjel, tillika ordförande, hovrättsassessorn Hans Henrik Abelin, ledamoten av riksdagens andra kammare Folke Björkman, f.d. ledamoten av riksdagens andra kammare Johannes Blidfors, ledamoten av riksdagens första kammare Nils-Eric Gustafsson, t.f. expeditionschefen Böret Palm samt ledamoten av riksdagens andra kammare Gösta Sterne.

Att som experter biträda utredningen har tillkallats byrådirektören Ture Grahn, civilökonom Jan Owen Jansson, departementssekreteraren Östen Milstam, kanslichefen Åke Odén, byråchefen Einar E:son Thulin, kanslirådet Bruno Öhrn samt fr.o.m. den 1 april 1970 hovrättsassessorn Jan Johnsson, vilken dithills tjänstgjort som sekreterare åt utredningen. Till sekreterare åt utredningen fr.o.m. den 1 april 1970 har förordnats hovrättsassessorn Valter Nilsson och till biträdande sekreterare fr.o.m. den 14 april 1969 kammaråklagaren Sven Rignell.

Utredningen har tidigare överlämnat tre betänkanden, Kompensation i vissa fall för bensinskatt, som utgår vid användande av motorsåg och snöskoter (SOU 1967: 34), Traktorbeskattning (SOU 1968: 50), Fordonsbeskattningen (SOU 1969: 45), en promemoria, Anstånd med erläggande av automobilskatt (Fi-stencil 1968: 4) samt en statistisk redogörelse, Lastbilar och lastbilstrafik m.m. (Finansdepartementet 1969: 1).

Bilskatteutredningen har i enlighet med direktiven till utredningen undersökt vilka beskattningsformer som bör användas för

uttagande av olika fordons kostnadsansvar. Utredningens överväganden redovisas i förevarande betänkande, som innehåller ett principförslag till utformning av ett kilometerskattesystem för brännoljedrivna fordon och tyngre släpvagnar. En redogörelse för uppläggningsen av utredningens arbete lämnas i avsnitt 1 i betänkandet.

Särskilt yttrande har avgivits av ledamoten Gustafsson.

Stockholm den 3 juni 1970.

Nils Hörjel

<i>Hans Henrik Abelin</i>	<i>Folke Björkman</i>
<i>Joh. Blidfors</i>	<i>Nils-Eric Gustafsson</i>
<i>Böret Palm</i>	<i>Gösta Sterne</i>

*(Valter Nilsson
Sven Rignell)*

1 Utredningsuppdraget och arbetets uppläggnig

I anförande till statsrådsprotokollet över finansärenden den 26 februari 1965 meddelade chefen för finansdepartementet direktiv för bilskatteutredningen. I direktiven anges utformningen av beskattningssystemet som en av utredningens uppgifter. Det framhålls att utformningen skall syfta till att underlätta genomförandet av kostnadsansvarighetsprincipen, vilken antogs av statsmakterna hösten 1963 (prop. 1963: 191, S3LU 1). Utredningen bör enligt direktiven överväga vilka andra former än de årliga automobil- och traktorskatterna (i det följande kallade fordonsskatt) samt drivmedelsskatterna som kan användas för beskattning av vägtrafiken. I detta sammanhang pekas på möjligheten att tillämpa en skatt som beräknas efter körsträcka, dvs. kilometerskatt. 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 bl.a. följande:

Den enda tekniskt tillfredsställande lösningen av dessa problem på längre sikt är att beskattningen görs direkt beroende av den vägsträcka som lastfordonet tillryggalagt, alltså en väglängdsskatt differentierad med hänsyn till totalvikten. Enligt utskottets mening är det därför 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 dylik åtgärd skulle vara förenad med vissa kostnader. Som bilskatteutredningen framhållit skulle en sådan skatteform eliminera inte bara problemen med fordonsskatten utan också de inte obetydliga kontrollsvårigheter som f.n. är förenade med brännoljebeskattningen. Det bör även understrykas 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. Bilskatteutredningen undersöker därför f.n. möjligheterna att skapa tekniska förutsättningar för en från bl.a. kontrollsynpunkt tillfredsställande kilometerbeskattning.

Utredningen lade hösten 1969 i betänkandet Fordonsbeskattningen (SOU 1969: 45) fram förslag med syfte att anpassa vägtrafikbeskattningen till kostnadsansvarighetsprincipen. Av betänkandet framgår att de olika fordonskategoriernas och de enskilda fordonens kostnadsansvar i hög grad är kör- längdsberoende, vilket medfört att de av utredningen i betänkandet föreslagna fordonskatterna schablonmässigt relaterats till bl.a. den genomsnittliga årliga körsträckan för varje fordonskategori och viktclass. I betänkandet framhåller utredningen att sistnämnda förhållande inte är fullt tillfredsställande, eftersom de verkliga körsträckorna är spridda kring genomsnittsvärdena med ibland stora avvikelser. Utredningen uttalar att endast en kilometerbeskattning torde kunna erbjuda en fullt tillfredsställande lös-

ning av detta problem. Det påpekas, att utredningen undersöker möjligheterna att skapa de tekniska förutsättningarna för en från bl.a. kontrollsynpunkt tillfredsställande kilometerbeskattning. Vidare uttalar utredningen att den, under förutsättning att det av Svenska Utvecklingsaktiebolaget bedrivna utvecklingsarbetet fortskrider planenligt, räknade med att under år 1970 kunna lägga fram ett principbetänkande med förslag till kilometerbeskattning fr.o.m. år 1974. I betänkandet påpekas också att en modernisering av bilregistreringen utgör en förutsättning för att kilometerbeskattning skall kunna tillämpas. Bilregisterutredningen överlämnade sommaren 1968 principbetänkandet Bilregistrering (SOU 1968: 23). I anslutning till detta betänkande lade Kungl. Maj:t i prop. 1969: 30 fram förslag till riktlinjer för den fortsatta utformningen av bilregisterorganisationen. I propositionen föreslås att bilregistret skall föras med tillämpning av ADB-teknik. Utformningen av fordonsskatteförfarandet och kontrollen över fordonbeståndet skisseras också i propositionen. Enligt planerna skall omläggningen av bilregistreringen ske successivt så att den är helt klar i mitten eller slutet av år 1973. Riksdagen har i princip godtagit de i propositionen angivna riktlinjerna (SU 1969: 42, BeU 1969: 32, 3LU 1969: 30) och bilregisterutredningen har arbetat vidare i enlighet härmed. Utredningen räknar med att dess huvudbetänkande skall kunna överlämnas hösten 1970.

Det skall påpekas att kilometerskatt är aktuell endast för dieseldrivna fordon och tyngre släpvagnar. Utredningen vill framhålla att en kilometerskatt från kostnadsansvarighetssynpunkt är klart överlägsen dieselskatt och fordonsskatt. Även om inte alla de kostnader som bör hänföras till de nu aktuella fordonskategorierna är körlängdsberoende torde det vara uppenbart, att fordonsutnyttjandet har så stor betydelse för det enskilda fordonets kostnadsansvar att ett uttag som sker enbart eller till mycket stor del genom fordonsskatt inte är tillfredsställande från kostnadsansvarighetssynpunkt. Man bör utan överdrift kunna säga att kilo-

meterskatt för tyngre fordon är en naturlig följd av 1963 års trafikpolitiska beslut.

En annan omständighet som starkt talar för kilometerskatt är de upprepade krav som framförts från ägare av tyngre fordon om en bättre anpassning av skatteuttaget till fordonsutnyttjandet i de fall detta är mindre än genomsnittet. Det är två olika typfall som aktualiserats i detta sammanhang. Det ena avser den omständigheten att de tider, under vilka vissa fordon, t.ex. på grund av bristande sysselsättning, tjällossning etc., inte kan utnyttjas, endast undantagsvis sammanfaller med hel kalendermånad, som är den minsta tid för vilken befrielse från fordonsskatt medges. Det andra fallet gäller fordon, t.ex. bärgningsbilar, vissa specialkonstruerade släpvagnar, m.fl., som med hänsyn till sitt begränsade användningsområde har ett betydligt mindre utnyttjande än genomsnittet utan att användningen är begränsad till vissa tidsperioder.

Vad gäller det första fallet har krav rests om att fordonsskatt inte skall beräknas för hel kalendermånad utan att befrielse skall kunna medges för t.ex. löpande tiodagarsperiod, kalendervecka eller t.o.m. ett enstaka dygn. Bedömningar utifrån administrativa, kostnadsmässiga och kontrollmässiga aspekter ger emellertid vid handen att man inte ens inom ett databehandlat bilregister har möjlighet att utan mycket stora svårigheter tillgodose sådana önskemål.

Det andra, ovan beskrivna typfallet har redan nu tvingat fram en partiell lösning. Enligt kungörelsen (1969: 553) om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar, m.m., kan fordonsskatten för sådana fordon sättas ned om den årliga körsträckan inte överstigit vissa i kungörelsen angivna tal. En vidareutveckling enligt denna linje annat än som ett provisorium är enligt utredningens bedömning inte möjlig. Det skall här nämnas att ett av landets största åkeriföretag föreslagit ett system med montering och myndighetskontroll av särskilda kilometerräknare på släpvagnarna.

Utredningen kommer i avsnitt 2 att mera utförligt redovisa fördelar och nackdelar med olika skattesystem. Vad som ovan an-

förts om anpassning av beskattningstekniken till kostnadsansvarighetsprincipen och om nödvändigheten att få rimliga lösningar av vissa rättviseproblem är det som i första hand fått utredningen att noga pröva möjligheterna att tillämpa kilometerbeskattning. Det av Svenska Utvecklingsaktiebolaget bedrivna arbetet visar, att det från teknisk synpunkt inte möter något hinder mot införande av ett sådant beskattningssystem. Med hänsyn till det anförda har utredningen funnit det angeläget att i ett principbetänkande redovisa förslag till utformning av ett system med kilometerskatt i så god tid, att återstående utvecklingsarbete och nödvändiga förberedelser för systemets genomförande kan göras före år 1974. I förevarande principbetänkande behandlar utredningen kilometerskattens fördelar och nackdelar i jämförelse med de nuvarande formerna för vägtrafikbeskattning, kilometerskattens tillämpningsområde och kilometerskattesystemets tekniska och administrativa utformning m.m. Syftet härmed är att ge statsmakterna ett tillräckligt underlag för beslut i den principiella frågan huruvida ett system med kilometerskatt skall införas från och med år 1974. Om denna fråga besvaras jakande avser utredningen att i ett senare betänkande redovisa förslag till utformning av systemet i dess detaljer. Lösningen av dessa frågor påverkar inte ställningstagandet i de principiella delarna. I sistnämnda betänkande, som är avsett att bli utredningens slutbetänkande, kommer också att behandlas andra frågor, som hänskjutits till utredningen för dess överväganden.

2 Fördelar och nackdelar med olika beskattningsformer

2.1 Inledning

Bedömningen av olika skatteformers lämplighet för vägtrafikbeskattning kräver ett klarläggande av vilka krav man anser sig böra ställa.

Ett första krav som bör uppställas beträffande beskattningssystemet är att det skall täcka hela vägtrafiksektorn. Det är emellertid från samhällsekonomisk synpunkt också av betydelse att beskattningen inte går utanför denna sektor, eftersom man i annat fall kan få icke önskvärda bieffekter. Att beskattningen i görligaste mån täcker vägtrafiksektorn men inte går däröver upplevs också som ett rättvisekrav. Man kan här erinra om t.ex. de olika former för restitution av bensinskatt, som tillkommit av bl.a. detta skäl. I det nu angivna kravet ligger också att användning utanför det med allmänna medel helt eller delvis bekostade vägnätet bör vara fri från vägtrafikskatt.

Den i 1963 års trafikpolitiska beslut accepterade tanken, att vägtrafikskatterna bör ses som avgifter för de vägtjänster som det allmänna tillhandahåller, innebär att skatterna måste kunna varieras med hänsyn till de faktorer som påverkar priserna. Den teoretiska bakgrunden till prissättningen och de olika faktorer som bestämmer priserna diskuteras utförligt i utredningens betänkande Fordonsbeskattningen (SOU 1969: 45). Övervägandena i betänkandet utmynnar i att det enskilda fordonets axeltryck (eller förenklat

totalvikt och axelarrangemang) och kör-längd främst är bestämmande för priset. En från kostnadsansvarighetssynpunkt godtagbar skatteform bör alltså kunna varieras med hänsyn till dessa faktorer. När det gäller axeltrycksfaktorn bör påpekas att det egentligen är mindre tillfredsställande att låta den komma till uttryck i totalvikt och axelarrangemang. Det bättre viktbegreppet i detta sammanhang är i stället bruttovikten, dvs. den vikt som vid varje tillfälle belastar vägbanan. Omöjligheten att utan mycket kostsamma och tekniskt komplicerade mätmetoder låta bruttovikten bestämma skatten gör det emellertid nödvändigt att relatera skatten till respektive fordons totalvikt.

Körlängdernas och fordonsvikternas betydelse bör emellertid inte ses enbart som en konsekvens av utredningens överväganden i nyssnämnda betänkande. Även för dem som inte accepterar tankegångarna i betänkandet är behovet av anpassning av vägtrafikskatterna till körlängder och fordonsvikter en realitet. I fråga om körlängderna vill utredningen hänvisa till de under avsnitt 1 redovisade önskemålen om befrielse från eller nedsättning av fordonsskatt, när utnyttjandet av en eller annan anledning är mindre än genomsnittet. Dessa på rättvisesynpunkter grundade krav reses visserligen endast i fall av underutnyttjande. Under förutsättning att det totala uttaget av vägtrafikskatt skall vara oförändrat, leder emellertid ett uppfyllande av önskemålen till höj-

ningar av skatten för fordon med längre körsträckor. Resultatet blir alltså generellt sett en allt större anpassning av skatten efter körsträckan, vilket torde gå väl i linje med vanliga föreställningar om en rättvis och lämplig bilbeskattning. Beträffande fordonsviktens betydelse torde det framstå som självklart för de skattskyldiga att skatten skall vara högre för tyngre fordon än för lättare. Sammanfattningsvis bör man kunna säga att vägtrafikskatternas beroende av körlängder och fordonsvikter är ett oavsett kostnadsansvarighetskalkyler accepterat faktum.

Utredningen har ovan framhållit att skatten med hänsyn till kostnadsansvarighetsprincipen bör kunna anpassas efter de enskilda fordonens körsträckor, totalvikter och axelarrangemang. I fråga om tillämpningen av kostnadsansvarighetsprincipen bör emellertid även framtidsperspektivet föras in i bilden. Utvecklingsarbetet i fråga om faktaunderlaget för beräkningarna och när det gäller den ekonomiska teorin för prissättning kan antagas komma att leda till allt större krav på beskattningssystemets differentieringsmöjligheter och flexibilitet.

Idén att vägtrafikskatterna är avgifter för tillhandahållna vägtjänster leder också till att skattens storlek för det enskilda fordonet i görligaste mån skall vara oberoende av sådana faktorer som inte har betydelse för prissättningen. Att t.ex. drivmedelsförbrukningen och därmed skatteuttaget i vissa fall är olika för fordon med samma körsträcka och vikt kan från denna synpunkt vara en icke önskvärd effekt.

De ovan redovisade önskemålen i fråga om beskattningssystemets utformning är i och för sig väsentliga. Mot dessa måste man emellertid väga kraven på att de olika skatterna skall vara enkla och billiga att administrera och hantera för både det allmänna och de skattskyldiga. På samma plan ligger kravet att beskattningssystemet måste utformas så att man i görligaste mån undviker skattebortfall.

Slutligen bör man vid en jämförande värdering av olika skatteformer hålla i minnet att nya fordonstyper som utnyttjar andra

drivmedel än de nu gängse efter hand kan komma till användning. Utredningen har låtit göra en expertundersökning för att få klarlagt vilka nya motortyper och drivmedel som man med en realistisk bedömning har att räkna med. Undersökningen har omfattat möjligheterna att i kommersiell drift använda t.ex. eldrivna, turbindrivna, ångdrivna och stirlingmotordrivna fordon. Även om undersökningen inte ger vid handen att man inom den närmaste framtiden bör räkna med annat än mera försöksmässig användning av sådana fordon, måste man enligt utredningens mening ha framtidsperspektivet med vid bedömningen av de olika skatteformerna.

De väsentligaste kraven som man bör ställa på utformningen av vägtrafikbeskattningen kan sammanfattningsvis beskrivas på följande sätt:

- A. Beskattningen bör täcka hela vägtrafiksektorn men inte gå därutöver.
- B. Beskattningen bör kunna varieras med hänsyn till de enskilda fordonens körsträckor, totalvikter och axelarrangemang men vara oberoende av förhållanden som inte har betydelse för prissättningen.
- C. Beskattningssystemet skall vara godtagbart med hänsyn till administration, kostnader och kontrollmöjligheter.
- D. Beskattningen bör kunna tillämpas även om andra fordonstyper och andra drivmedel än de nu gängse kommer till användning i framtiden.

De i olika länder vanligast förekommande skatteformerna är omsättningsskatt i samband med överlåtelse av fordon, periodiskt — dvs. per år, halvår, kvartal e.d. — utgående fordonsskatt, drivmedelsskatt, skatt på sådana förbrukningsartiklar som däck och slangar, transportskatt — dvs. närmast en omsättningsskatt på transporter — och direkt körlängdsanknuten skatt, s.k. kilometerskatt. En del av dessa skatteformer kan av olika skäl omedelbart avföras från diskussionen.

En omsättningsskatt i samband med över-

låtelse av fordon kan uppenbarligen inte alls på ett tillfredsställande sätt bestämmas med hänsyn till fordonens körsträckor vare sig individuellt eller schablonmässigt. En sådan skatt torde inte heller kunna utgöra ett lämpligt komplement till andra skatteformer. Tanken att lägga skatt på förbrukningsartiklar som däck och slangar måste enligt utredningens mening avvisas redan av trafiksäkerhetsskäl.

Transportskatter har från kostnadsansvarighetssynpunkt vissa fördelar. De kan på olika sätt varieras med hänsyn till regionala förhållanden och ger också vissa möjligheter att beakta fordonens bruttovikter. De administrativa och kontrollmässiga problemen med debitering enligt fakturor och deklARATIONER är emellertid så betydande att fördelarna inte uppväger dessa nackdelar.

Kilometerskatt används dels i någon stat i USA, där den beräknas med ledning av deklARATIONER från de skattskyldiga, dels i Norge, där man debiterar skatt efter avläsning av särskilda kilometerräknare på fordonen (jfr bil. 2). En kilometerbeskattning av i stort samma slag som den norska kommer enligt vad utredningen erfarit också att införas i Island. Att debitera kilometerskatt enligt deklARATIONER anser utredningen av administrativa och kontrollmässiga skäl inte godtagbart och denna form av kilometerskatt diskuteras därför inte i det följande.

De beskattningsformer man har att välja mellan synes alltså vara fordonsskatt, dvs. en periodiskt utgående skatt av i huvudsak samma slag som den nuvarande, drivmedelskatt på bensin, brännolja och gasol samt kilometerskatt, dvs. en skatt som bestäms direkt efter körsträcka och fordonsvikt enligt särskilda kilometerräknare på fordonen. Under 2.2—2.5 och 3.6 behandlas var och en av dessa skatteformer med utgångspunkt från de ovan på s. 10 under A—D uppställda kraven.

Beträffande gällande bestämmelser lämnas i det följande inledningsvis under varje avsnitt endast en kortfattad redogörelse för den tekniska utformningen av beskattningsformerna, vilka är närmare beskrivna i utredningens betänkande *Fordonsbeskatt-*

ningen (SOU 1969: 45). I nämnda betänkande och i betänkandet *Traktorbeskattning* (SOU 1968: 50) finns även viss historik redovisad.

2.2 *Fordonsskatt*

Fordonsskatt utgår enligt förordningen (1922: 260) om automobilskatt (automobilskatteförordningen) och traktorskatteförordningen (1969: 297). Skattebeloppen är olika för motorcyklar, personbilar, lastbilar, busar, släpvagnar, trafiktraktorer, motorredskap, som används på samma sätt som trafiktraktorer, samt andra traktorer än trafiktraktorer. Likaså varierar skatten med fordonsvikterna. Skatten för varje fordonslag och viktclass är angiven till visst belopp 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. Skatt kan inte utgå för kortare tid än en kalendermånad. I detta sammanhang kan nämnas, att utredningen i betänkandet *Fordonsbeskattningen* föreslagit en ytterligare differentiering av fordonsskatten med hänsyn till bl.a. axelarrangemangen och en justering av skattebeloppen med utgångspunkt från de genomsnittliga årliga körsträckorna för respektive fordonskategori och viktclass. Genom kungörelsen (1969: 553) om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar, m.m., har som tidigare nämnts införts rätt till nedsättning av fordonsskatt om fordonens användning för transport på allmän väg är mindre än vad som kan anses vara normalt.

Genom kungörelsen (1956: 556) om anstånd i vissa fall med erläggande av automobilskatt och traktorskatt får fordonsägare åtnjuta anstånd med betalning av skatten om denna överstiger 1 500 kr per år och fordon. Anståndet kan utnyttjas så att skatten för år räknat kan erläggas genom upp till fyra delbetalningar när det gäller tyngre fordon.

A. De nuvarande fordonsskatterna, dvs. automobilskatten och traktorskatten, är så utformade att de i princip skall träffa for-

don, som brukas på väg. I de fall då samma fordon används både på och utanför det av allmänna medel helt eller delvis bekostade vägnätet kan fordonsskatten ge anledning till restitutionskrav. Det kan i sammanhanget nämnas att utredningen i betänkan- det Fordonsbeskattningen i linje med kostnadsansvarighetsprincipen föreslagit, att fordonsskatten för tyngre fordon skall restitu- ras med belopp, som hänför sig till tid då fordonen brukats utom riket och således inte framförts på vägar i Sverige.

B. Fordonsskatt kan givetvis anpassas efter fordonens totalvikter och axelarrangemang. Möjlighet att ta hänsyn till fordonens årliga körsträckor föreligger också men man blir då nödsakad att relatera skatten till den genomsnittliga, årliga körsträckan för respektive fordonskategori och viktklass. En skatt som schablonmässigt relateras till en för varje fordonskategori och viktklass genomsnittlig körsträcka per år kan emellertid på längre sikt inte anses tillfredsställande, eftersom skillnaderna i körsträcka mellan de enskilda fordonen ofta är betydande. Särskilt när det gäller specialfordon är avvikelserna från genomsnittet stora. Som exempel kan nämnas bärgningsbilar samt släpvagnar, som används för transport av t.ex. gräv- maskiner. Andra orsaker till avvikelser från de genomsnittliga körsträckorna är t.ex. konjunkturmässiga, geografiska och klima- tiska omständigheter såsom undersysselsätt- ning, tjallossning m.m. Även inom vissa näringsgrenar är det vanligt att körsträckor- na avviker från de genomsnittliga. Så har t.ex. vissa långtradarfordon och fordon som används för transporter av rundvirke eller petroleumprodukter långa årliga körsträckor. De antydda problemen accentueras ju större del av beskattningen som tas ut i form av fordonsskatt. Genom den ovan nämnda kungörelsen om nedsättning av skatt för traktorer och släpvagnar m.m. kan de för fordonsägarna negativa effekterna av en fast årlig fordonsskatt i viss mån mildras beträffande vissa fordonskategorier. Vidare ger gällande bestämmelser rätt till befrielse från fordonsskatt genom tillfällig avregistre-

ring (reservregistrering). Sådan befrielse medges dock inte för kortare tid än en ka- lendermånad, vilket kan innebära en bety- dande ekonomisk belastning för ägare av tyngre fordon. Starka krav har också fram- förts från bl.a. Svenska Åkeriförbundet om att skattebefrielse skall kunna medges för kortare tid. Att införa bestämmelser om skattebefrielse för kortare tid än en kalen- dermånad eller bestämmelser om nedsätt- ning av skatten för alla fordon eller stora fordonskategorier vid särskilt korta årliga körsträckor skulle emellertid enligt utred- ningens mening vara svårt av administrativa och kontrollmässiga skäl, även om bilregist- reringen centraliseras och databehandlas.

När det gäller fördelar från kostnadsan- svarighetssynpunkt bör påpekas, att for- donsskatt är lämplig för uttag av gemen- samma kostnader. Svenska Åkeriförbundet har vidare framhållit det incitament till effektivt utnyttjande av fordonsparken som en fast skatt innebär.

C. Eftersom fordonsskatten är periodisk krävs för debitering och uppbörd en nog- grann registrering av fordonsägarna och en uppföljning av ägarförhållandena, som för närvarande är svår att genomföra. En avse- värd förbättring härvidlag kommer att ske i och med att det nya centrala bilregistret satts i funktion.

I betänkandet Traktorbeskattning upp- skattade utredningen det allmännas kostna- der för administrationen av fordonsskatten till ca 10 milj. kr för år 1965 eller omkring 1,8 % av den för året totalt influtna for- donsskatten. Allmänhetens kostnader upp- skattades till ca 800 000 kr. Med hänsyn till ändringarna av fordonsbeståndet och pen- ningvärdet efter år 1965 kan motsvarande kostnader för år 1970 uppskattas till om- kring 16 milj. kr resp. 1,3 milj. kr. Det all- männas kostnader kan bli lägre när det nya bilregistret tagits i bruk.

Fordonsskattesystemet är så utformat att det ger möjlighet till utnyttjande av fordon, som i princip är skattepliktiga, trots att skat- ten inte erlagts. Detta medför problem dels genom att reservregistrerade fordon i en del

fall används utan att ha påförts skatt, dels genom att debiterad skatt ibland inte betalas. Följden har blivit ett inte obetydligt skattebortfall, som av utredningen i betänkandet Traktorbeskattning uppskattats till ca 8 milj. kr för år 1966. En minskning av skattebortfallet kan väntas när det av bilregisterutredningen föreslagna systemet med kontrollmärken införs. Även den bättre registerföring som blir en följd av databehandlingen bör få en gynnsam effekt.

2.3 Bensinskatt

Enligt förordningen (1961: 372) om bensinskatt tas sådan skatt ut på i princip all bensin, oavsett om användningen avser vägtrafik eller ej. Skatten utgår med 43 öre per liter. Skattskyldighet åvilar enligt huvudregeln oljeföretagen, som tillverkar eller återförsäljer bensin. Utöver den specialdestinerade bensinskatten utgår skatt med fem öre per liter bensin enligt förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen. Vidare utgår enligt förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt sådan skatt med nio öre per liter bensin. De båda sistnämnda skatterna är inte specialdestinerade till vägvesendet och saknar därför i och för sig intresse i detta sammanhang.

A. Möjligheterna att avgränsa bensinskatten till vägtrafiksektorn är inte helt tillfredsställande. Detta har emellertid inte så stor betydelse, eftersom skatten på den bensin som förbrukas utanför denna sektor i allmänhet endast uppgår till relativt små belopp i de enskilda fallen. Vidare går utvecklingen i den riktningen att motorbrännolja i allt större utsträckning utnyttjas för drift av motorer, som används utanför vägtrafiksektorn. Korrigering av bensinbeskattningen har skett bl.a. genom restitution kollektivt (bensin som används inom trädgårdsnäring, fiske och rennäring) och individuellt (bensin som förbrukas vid användning av motorsåg, jordbrukstraktor m.m.). De kontakter som utredningen har haft med olika intressenter ger stöd för uppfattningen att den nuvaran-

de bensinbeskattningen i de här aktuella avseendena fungerar tillfredsställande.

B. Bensinskatten varierar med körsträckan. Sambandet mellan fordonsvikt och bensinförbrukning är också sådant att bensinskatten kan anses ge ett i stort sett tillfredsställande utslag med hänsyn till viktens betydelse för kostnadsansvaret. Visserligen kan bensinskatten inte anpassas till fordonens axelarrangemang men denna nackdel har knappast någon större betydelse, eftersom de flesta bensindrivna fordonen är tvåaxliga. Ökningen av dragfordonets bensinförbrukning, när en släpvagn kopplas till, ger ett någorlunda gott utslag i fråga om släpvagnens betydelse för fordonsekipagets kostnadsansvar. Dessa förhållanden åskådliggörs i bilagorna 3 och 4. Till detta kommer att det i regel är fråga om mindre fordon. Ett fel i beskattningen ger därför inte ett så stort utslag i kronor räknat i det enskilda fallet. En nackdel med bensinskatten från kostnadsansvarighets synpunkt är att fordon med samma kostnadsansvar inte alltid förbrukar lika mycket bensin och alltså inte beskattas lika.

C. Erfarenheten av den nuvarande bensinskatten visar att administrationen är enkel och föga kostsam. Utredningen har i betänkandet Traktorbeskattning beräknat det allmännas kostnader för administration av bensinskatten och hanteringen av bensin-skatte restitutionerna till omkring 1,5 milj. kr per år samt oljeföretagens årliga kostnader i samband med bensinbeskattningen till ca 500 000 kr. Eftersom skattefri bensin, som kan användas för drift av motorfordon, är svåråtkomlig, räknar utredningen inte med noterbar skatteflykt i samband med bensinbeskattningen.

2.4 Brännoljeskatt

Skatt på brännolja (och fotogen) utgår enligt förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt. Skattepliktig är i princip sådan olja som används för drift av motorfordon, trafiktraktorer eller sådana motorredskap som

tillhör klass I enligt traktorskatteförordningen. Skyldiga att erlägga skatt är 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. Skatten bestäms med ledning av deklARATIONER från de skattskyldiga. I deklARATIONERNA får skattskyldiga förbrukare göra vissa avdrag för olja som används inte för fordons framförande utan för drift av extrautrustningar som kranar, tippor, sopkomprimeringsaggregat m.m. Utöver den specialdestinerade drivmedelsskatten utgår särskild skatt med fem öre per liter brännolja och energiskatt med 2,5 öre per liter.

A. Kravet på att skatten i görligaste mån skall kunna begränsas till vägtrafiksektorn föranleder vissa problem. I motsats till vad fallet är beträffande bensin används en stor del av den motorbrännolja som förbrukas vid användning av ett visst fordon för annat ändamål än för framdrivning av fordonet. I sådana fall kan skatten ibland komma att utgå för olja, som används för drift av exempelvis kranar och tippor, vilka ofta förekommer på dieseldrivna fordon. Många brännoljedrivna fordon används också både på och utanför det med allmänna medel helt eller delvis bekostade vägnätet. Det avgränsningsproblem som uppkommer härigenom är svårt att lösa.

B. Liksom bensinförbrukningen varierar brännoljeförbrukningen med hänsyn till det enskilda fordonets körsträcka. Förbrukningen av brännolja ökar emellertid så långsamt med stigande fordonsvikt att brännoljeskatten inte ger till kostnadsansvaret anpassade avgifter för hela den brännoljedrivna fordonsparken där fordonens totalvikter varierar från mindre än två ton ända upp till tjugo ton eller mer. Inte heller ökar oljeförbrukningen vid tillkoppling av släpvagn på ett från kostnadsansvarighetssynpunkt godtagbart sätt. Dessa förhållanden åskådliggörs i bilagorna 3 och 4. Inom brännoljeskattens ram kan man inte heller ta hänsyn till de för de brännoljedrivna, tunga for-

donen från kostnadsansvarighetssynpunkt betydelsefulla axelarrangemangen. Brännoljeskatten måste på grund av dessa omständigheter kompletteras med någon annan skatteform. Brännoljeförbrukningen per mil räknat är dessutom olika för fordon som inte skiljer sig från kostnadsansvarighetssynpunkt.

C. Brännoljebesattningen har under årens lopp gett upphov till en rad problem som hänger samman med att motorbrännolja — som tidigare nämnts — i stor utsträckning används för annat ändamål än drift av motorfordon på vägar. Man har således sett sig nödsakad att i viss utsträckning beräkna beskattningen med ledning av deklARATIONER från enskilda förbrukare. Ett stort problem är vidare att obeskattad eldningsolja i stor omfattning används för drift av motorfordon.

Beträffande skattebortfallet inom brännoljebesattningen har kontrollstyrelsen i den 29 juni 1965 dagteknad framställning till Kungl. Maj:t beräknat att ca 15 milj. kr. årligen undanhölls det allmänna på grund av att obeskattad eldningsolja användes för drift av motorfordon. Vidare antog styrelsen att ytterligare 5—10 milj. kr per år undandrogs genom missbruk av möjligheten att mot särskild försäkran köpa skattefri motorbrännolja för annat ändamål än motorfordonsdrift. I skrivelse den 7 februari 1969 till bilskatteutredningen har kontrollstyrelsen beräknat den sammanlagda skatteflykten inom brännoljebesattningen till ca 9 milj. kr för år 1968. Att kontrollstyrelsen i sistnämnda beräkningar kommit till ett lägre belopp än vid tidigare tillfälle uppges bero på att kontrollen intensifierats och att systemet med särskild försäkran vid köp av skattefri brännolja omarbetats.

Till den nu angivna skatteflykten kommer ett skattebortfall om ca 1 milj. kr per år genom att debiterad skatt inte kan drivas in utan måste avskrivs.

Utredningen har övervägt olika möjligheter att försvåra användningen av skattefri brännolja för skattepliktiga ändamål. I första hand har utredningen undersökt möj-

ligheten att genom märkning av obeskattad brännolja komma tillrätta med skatteflykten. Vid beräkning av kostnaderna för ett sådant förfarande får sådana omständigheter som den tekniska utformningen av märkningsproceduren och inordnandet av märkningsförfarandet i de olika oljeföretagens distributionskedjor stor betydelse. De med märkningsförfarandet förenade investeringskostnaderna och de ökade driftskostnaderna per år för oljeindustrin har år 1968 av Svenska Petroleum Institutet beräknats till ca 28,4 resp. 8,8 milj. kr. Vidare har kostnaderna för investeringen på servicestationerna uppskattats till ca 40 milj. kr. Utöver dessa kostnader tillkommer ytterligare årliga kostnader för bl.a. underhåll och skötsel av anordningarna på servicestationerna. Dessa kostnader har av Svenska Petroleum Institutet angetts till ca 2 milj. kr. Även om nämnda kostnader skulle kunna bli något lägre har utredningen den uppfattningen att ett märkningsförfarande inte är en realistisk lösning av problemen.

Vad angår det allmännas kostnader för administrering av den nuvarande brännolja beskattningen kan nämnas, att kontrollstyrelsen för år 1969 beräknat dessa kostnader till 3 241 000 kr. För år 1970 kan motsvarande kostnad antagas bli 3 400 000 kr. Utredningen har i sitt betänkande Traktorbeskattning ansett sig kunna uppskatta oljeföretagens motsvarande kostnader till ca 1 milj. kr och kostnaderna för de enskilda förbrukarna till ca 350 000 kr. Sistnämnda värdet avser år 1965 men är så summariskt beräknade att storleksordningen i huvudsak torde vara densamma för år 1970.

2.5 Kilometerskatt

Med kilometerskatt avses en skatt, som inte endast är schablonmässigt anpassad till de genomsnittliga körsträckorna för respektive fordonskategorier utan som i varje enskilt fall bestäms med hänsyn till den faktiskt körda sträckan som registrerats av en väglängdmätare.

Som tidigare nämnts tillämpas kilometerbeskattning i Norge. En närmare redogö-

relse för det norska systemet lämnas i bil. 2. I huvuddrag innebär detta följande: Kilometeravgift tas ut för skattepliktiga brännoljedrivna motorfordon samt vissa tyngre bensindrivna fordon. Kilometerskatten bestäms med ledning av de körlängder som registreras i särskilda på fordonen monterade kilometerräknare, som plomberats av myndighet. Dessa är inte stämplande, vilket innebär att särskild avläsning och anteckning om räkneverkets ställning erfordras. Vid varje kvartalsskifte skall ägaren eller brukaren inställa fordonet hos »bilsakkyndig» eller polismyndighet för kontroll och avläsning av kilometerräknaren. Den som avläst räkneverket skickar uppgift om avläsningen till beskattningsmyndigheten, varefter skatten debiteras. Antalet kilometerskattepliktiga fordon uppgår till ca 42 000. Det allmännas kostnader för kilometerbeskattningen har beräknats till 1,5 milj. Nkr per år. Fordonsägarnas kostnader för tidsspillan och extra körning i samband med inställelse för kontroll och avläsning har av bilskatteutredningen uppskattats till ca 4,5 milj. Nkr per år. Priset för den oftast förekommande typen av kilometerräknare uppgår till 250—300 Nkr. För övriga kilometerräknare är priset 800—1 200 Nkr. I dessa priser ingår också kostnader för tillbehör och montering. Från norsk sida uppger man att kilometerskattesystemet fungerar tillfredsställande. Skattebortfallet motverkas genom att de fordon, som inte inställs för avläsning eller för vilka debiterad skatt inte erläggs, blir avskyltade genom polisens försorg och därefter inte kan användas.

A. Med en kilometerskatt kan man tämligen väl avgränsa det beskattade området till vägtrafiksektorn. Vad som anförts ovan om fordonskatt i detta avseende torde gälla även här.

B. Också när det gäller möjligheten att anpassa kilometerskatten till det enskilda fordonets vikt kan vad som sagts ovan om fordonskatt äga giltighet. Vad angår kravet på att skatten skall kunna varieras med hän-

syn till det enskilda fordonets körsträcka är en kilometerskatt överlägsen andra skatteformer.

C. En kilometerskatt skulle undanröja eller mildra en del olägenheter som är förknippade med de nuvarande beskattningsformerna. Sålunda skulle en kilometerskatt, som relateras till det enskilda fordonets körsträcka, göra bestämmelser om nedsättning av skatt vid särskilt korta årliga körsträckor obehövligen. I detta sammanhang kan nämnas att statens järnvägar utvecklar ett system som går ut på att semitrailers över längre sträckor transporteras på järnvägsvagn. Ett sådant system — piggy-back-trafik — tillämpas redan nu på sträckan Stockholm—Göteborg. En utvidning kommer med säkerhet att leda till ökade krav på nedsättning av fordonsskatt. Vidare tillgodoses genom en kilometerbeskattning de synpunkter som ligger bakom önskemålen om befrielse från fordonsskatt för kortare tid än en kalendermånad. En kilometerskatt skulle också kunna innebära en lösning av de problem som uppkommit genom att brännoljeskatten träffar även sådan motorbrännolja som används, inte för framdrivning av fordon, utan för drift av bl.a. kranar, tippor och sopkomprimeringsaggregat.

Som framgår av den tidigare redogörelsen för det norska kilometerskattesystemet (jfr också bil. 2) har också en sådan beskattning vissa nackdelar från administrativa och kontrollmässiga synpunkter. Det är i detta avseende samma problem som finns med den nuvarande fordonsskatten. Därtill kommer i det norska systemet omgången med avläsning av kilometerräknarna och debitering av skatt enligt dessa avläsningar. Vidare måste man i samband med avläsningarna utföra viss kontroll av räknarna. Eftersom kilometerskatten ersätter både brännoljeskatt och fordonsskatt ökas risken för skattebortfall genom att de skattskyldiga underlåter att inställa fordonen för avläsning eller att erlagga debiterad skatt. Det norska systemet att motverka detta med avskyltning synes inte tilltalande. Systemet innebär för polisen en krävande uppgift som inte faller

inom dess normala verksamhet. Det kontrollmärkessystem som förordats av bilregisterutredningen torde emellertid i viss mån kunna fylla samma funktion som avskyltningen.

3.1 Inledning

Av den föregående redogörelsen framgår att det nuvarande systemet för beskattning av bensindrivna fordon är tillfredsställande från de flesta synpunkter. Utan att närmare analysera kostnaderna för kilometerbeskattning kan man fastslå att en sådan skatteform skulle bli orimligt kostsam för en fordonspark om 2—3 milj. fordon. Skatten för de enskilda, bensindrivna fordonen uppgår dessutom i allmänhet till relativt små belopp. Det sistnämnda skälet kan också åberopas mot användning av kilometerskatt för mindre släpvagnar. Dessutom gäller att dessa släpvagnar regelmässigt dras av bensindrivna fordon och att tillkopplingen av en sådan släpvagn ger ett från kostnadsansvarighetssynpunkt gott utslag i bensinförbrukningen.

De anförda synpunkterna visar att kilometerskatt f.n. kan vara en lämplig beskattningsform i huvudsak endast när det gäller brännoljedrivna fordon och tyngre släpvagnar (år 1970 ca 160 000 enheter). Det är för dessa fordon som man med utgångspunkt från synpunkterna ovan under 2.1 skall jämföra kilometerbeskattning med den nuvarande kombinationen av fordonsskatt och brännoljeskatt. Redovisningen under 2.2—2.5 visar att kilometerbeskattning i de flesta avseendena är att föredraga. De nackdelar som finns gäller främst administration och kostnader. Utredningen skall i det följande

redovisa de möjligheter som finns att begränsa dessa problem.

Utredningen har inte berört frågan om vilken skatteform som är lämpligast för gasolldrivna och gengasdrivna fordon. Dessa fordon är emellertid så få och utvecklingsmöjligheterna så små att frågan knappast har någon praktisk betydelse. Det kan emellertid konstateras att kilometerskatt är en lämplig beskattningsform för sådana fordon.

Såsom nyss nämnts är kilometerskatten inte en lämplig beskattningsform beträffande bensindrivna fordon och släpvagnar som dras av sådana fordon. Enligt utredningens mening är det också från kostnadssynpunkt och av administrativa skäl påkallat att från kilometerskatteplikt undantaga alla mindre släpvagnar, t.ex. husvagnar, vare sig de dras av brännoljedrivna eller bensindrivna fordon. Vid valet av den viktgräns under vilken släpvagnarna skall undantas från kilometerskatteplikt har utredningen funnit tre tons totalvikt lämplig. Med denna gräns kommer år 1974 ca 80 % av släpvnagsparcken (i 1966 års fordonsbestånd 50 157 av totalt 70 343 släpvagnar) att undantas från kilometerskatteplikt. Dessa släpvagnar är med några få undantag sådana som dras av bensindrivna fordon. Av släpvagnarna med totalvikt om tre ton eller däröver kommer 65—70 % (i 1966 års fordonsbestånd 13 345 av totalt 20 186 släpvagnar) att vara koplade till brännoljedrivna fordon. Det är i

princip dessa släpvagnar som bör vara kilometerskattepliktiga. Kostnadsansvaret för de övriga släpvagnarna (i 1966 års bestånd 6 841¹), som alltså dras av bensindrivna bilar, täcks i huvudsak genom drivmedelskatt på grund av den ökade bensinförbrukningen, när släpvagn kopplas till. I fråga om släpvagnar som dras av brännolja drivna fordon gäller att brännolja förbrukningen ökar tämligen litet vid tillkoppling av släpvagn. Det olika utfallet av drivmedelskatt gör det nödvändigt att behandla de båda släpvagnskategorierna olika när det gäller uttag av kompletterande skatt.

Utredningen har övervägt möjligheterna att sätta gränsen vid ett högre värde än tre ton för att söka finna en skiljelinje mellan släpvagnar som dras av brännolja drivna fordon och övriga släpvagnar. Tillgänglig statistik tyder emellertid på att man, även om gränsen mellan kilometerskattepliktiga resp. övriga släpvagnar sätts så högt som vid nio tons totalvikt, får kilometerskatt för ett tämligen stort antal släpvagnar (i 1966 års fordonsbestånd 3 721¹), som dras av bensindrivna fordon. Samtidigt blir antalet icke kilometerskattepliktiga släpvagnar (i 1966 års fordonsbestånd 1 998 släpvagnar), som dras av brännolja drivna fordon, så stort att man inte utan olägenhet kan beskattningsmässigt jämställa dem med släpvagnar som är kopplade till bensindrivna dragfordon. För de släpvagnar som dras av brännolja drivna fordon skulle behövas en tämligen hög, kompletterande fordonsskatt, medan behovet av fordonsskatt för övriga släpvagnar är ringa. Om man från fordonsskattesynpunkt jämför de båda släpvagnskategorierna får man alltså antingen en underbeskattning av de släpvagnar som dras av brännolja drivna fordon eller en överbeskattning av de andra släpvagnarna.

Utredningen har kommit till den slutsatsen att gränsen för kilometerskattepliktens inträdande beträffande släpvagnarna bör sättas tämligen lågt och att man i fråga om släpvagnar med totalvikter över denna gräns måste göra undantag från kilometerskatteplikten för dem som dras endast av bensindrivna fordon.

Fråga är då hur man skall kunna skapa ett från kontrollsynpunkt tillfredsställande system, som innebär att släpvagnar med en totalvikt, som överstiger tre ton, kilometerbeskattas om dragfordonet är brännolja drivet men undantas från kilometerbeskattning om dragfordonet är bensindrivet. Enligt nu gällande bestämmelser skall släpvagn med en totalvikt över tre ton undergå särskild kopplingsbesiktning och sådan släpvagn får inte dras av bil, om inte släpvagnen vid besiktningen godkänts för koppling till dragbilen. I det vid besiktningen utfärdade intyget, som skall medföras vid färd med släpvagnen, står antecknat vilken eller vilka släpvagnar som är godkända för koppling till en viss bil. Från kopplingsbesiktningsskyldighet är dock i princip undantagna påhängsvagnar. I bilregisterutredningens principbetänkande (SOU 1968: 23), vilket gillats av statsmakterna, föreslås att uppgifter om godkännande av viss släpvagn för koppling till viss bil skall tas in i bilregistret. Eftersom bilregistret innehåller uppgifter om dragfordonens drivmedel, kan ett från kontrollsynpunkt tillfredsställande system skapas, sedan bilregistret kompletterats med uppgifter i enlighet med bilregisterutredningens förslag. Enligt bilskatteutredningens mening bör därefter inte föreligga några administrativa eller kontrollmässiga svårigheter att i beskattningshänseende skilja mellan släpvagnar som dras av bensindrivna resp. brännolja drivna fordon, bortsett från de påhängsvagnar som inte är underkastade kopplingsbesiktningsskyldighet. Enligt utredningens statistiska redogörelse Lastbilar och lastbilstrafik m.m. (Finansdepartementet 1969: 1) uppgick år 1966 antalet bensindrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn till 47. Antalet påhängsvagnar, som inte är underkastade kopplingsbesiktningsskyldighet och som kan komma att dras av bensindrivna lastbilar, måste därför vara mycket litet. Beträffande detta fåtal påhängsvagnar bör man enligt

¹ Antalet har räknats fram som en restpost och torde i verkligheten vara mindre.

utredningens mening kunna nöja sig med ett intyg från resp. släpvnagsägare om att släpvagnen skall användas endast tillsammans med bensindrivet fordon. När det slutligen gäller de relativt få släpvnagar med en totalvikt om mer än tre ton som kan tänkas komma att kopplas ibland till brännoljedrivet och ibland till bensindrivet dragfordon, saknas enligt utredningens mening tillräckliga skäl för undantag från kilometerskatteplikt.

Sammanfattningsvis bör en kilometerbeskattning omfatta samtliga skattepliktiga, icke bensindrivna motorfordon, trafiktraktorer och motorredskap samt skattepliktiga släpvnagar med totalvikt över tre ton, som dras av kilometerskattepliktiga, motordrivna fordon.

Utredningen vill redan nu påpeka att frågan om möjligheterna att använda kilometersräknare på trafiktraktorekipage ännu inte är klar. Med hänsyn till de tekniska komplikationer som föreligger kan utredningen därför inte nu redovisa hur apparaturen bör utformas i dessa fall. Skulle det visa sig omöjligt att komma till rätta med dessa problem finns olika alternativa lösningar för beskattning av trafiktraktorekipagen och utredningen återkommer i så fall med förslag i denna fråga. Det bör framhållas att dessa ekipage är förhållandevis få och att problemet därför inte har någon betydelse i det större sammanhanget. I det följande utgår utredningen från att trafiktraktorekipagen skall kunna beskattas med användande av samma apparatur som föreslås för lastbilar och lastbilsdragna släpvnagar. Härigenom kan utredningen visa hur trafiktraktorekipagen bör fogas in i beskattningssystemet. Ett principbeslut om kilometerbeskattning kan också, med förbehåll för att de tekniska problemen löses, avse trafiktraktorerna och de därtill kopplade släpvnagarna.

En av förutsättningarna för att ett kilometerbeskattningssystem skall kunna utformas på ett från administrativa och kostnads-mässiga synpunkter tillfredsställande sätt är att bilregistreringen är automatiserad. Enligt bilregisterutredningens planläggning kom-

mer överföringen till ADB att börja under år 1972 och vara klar i god tid före den 1 januari 1974. Vid denna tidpunkt kommer också kilometersräknare av de slag som beskrivs i det följande att kunna finnas tillgängliga och vara inmonterade i alla kilometerskattepliktiga fordon. Bilskatteutredningen har därför funnit att en övergång till kilometerbeskattning bör ske vid årsskiftet 1973/74. Det antal fordon som enligt vad ovan anförts skulle bli kilometerskattepliktiga uppgår i dagens läge till ca 160 000, varav ca 30 000 släpvnagar. Frågan om särskilda övergångsregler för äldre fordon behandlas under 3.5.3.

Körlängderna för de enskilda fordonen bestäms, som tidigare angivits, med ledning av särskilda, på fordonen monterade kilometersräknare. Skatten utgår med ett visst belopp för varje körd kilometer. Beloppen är olika för olika fordonskategorier och viktclasser. Utredningen har i betänkandet Fordonsbeskattningen föreslagit en ny kategoriindelning och nya skattesatser. Skattesatserna i betänkandet är slutligt angivna i årliga fordonsskatter, men dessa är endast schablonmässigt omräknade från skatt per kilometer. Om statsmakterna i princip accepterar utredningens nyssnämnda betänkande bör kilometerskatten för varje fordon utgå med det belopp per kilometer som utredningen angett i betänkandet för resp. fordonskategori och viktclass. Skulle utredningens förslag till ändrad kategoriindelning och nya skattesatser inte bifallas, får det nuvarande skatteuttaget i form av drivmedelsskatt och fordonsskatt för olika kategorier och viktclasser räknas om till skatt per kilometer med utgångspunkt från genomsnittlig brännoljaförbrukning och körlängd för varje kategori och viktclass.

I detta sammanhang vill utredningen framhålla att kilometerbeskattning erbjuder differentieringsmöjligheter av olika slag, vilka närmare redovisas under 3.6.

Slutligen skall påpekas att ägarna av tyngre fordon enligt gällande bestämmelser har möjlighet att dela upp betalningen av fordonsskatten på ända upp till fyra olika terminer. Kilometerbeskattningssystemet bör

i linje med detta utformas så att uppbörd av skatt sker kvartalsvis.

3.2 Systemets tekniska utformning

3.2.1 Inledning

Såsom framgått av det tidigare anförda skall varje kilometerskattepliktigt fordon vara försedd med särskild kilometerräknare. Utredningens mål är att få fram en så billig och driftsäker apparatur som möjligt. Utvecklingsarbetet leds på utredningens uppdrag av Svenska Utvecklingsaktiebolaget (SUAB). I bil. 1 lämnas en teknisk beskrivning av apparaturen.

Av beskrivningen framgår att motordrivna fordon skall utrustas med s.k. stämplande kilometerräknare, som med vajer ansluts till den från fordonets växellåda utgående axeln. Räkneverket bör vara lätt tillgängligt och kan därför lämpligen placeras i fordonets förarhytt. För detta talar också omständigheten att man för att få största driftsäkerhet bör skydda räkneverket mot fukt och smuts. När det gäller placeringen och utformningen av kilometerräknaren kommer också trafiksäkerhetsaspekter in i bilden. Denna fråga har ägnats särskild uppmärksamhet och utredningen anser sig med ledning av SUAB:s beskrivning kunna utgå från att kilometerräknaren kan placeras så att de som färdas i fordonet inte löper risk att skadas mot denna.

För släpvagnarna anses det f.n. inte möjligt att använda stämplande kilometerräknare. I dessa fall måste man i stället utnyttja en vanlig s.k. navmätare, dvs. en kilometerräknare av den typ som används i Norge och monteras på ett av fordonets hjulnav. Såsom framgår av bil. 1 fortsätter dock undersökningarna rörande möjligheterna att konstruera någon form av stämplande kilometerräknare för släpvagnar.

För att man skall få en säker funktion bör endast sådan apparatur få användas som är till typen godkänd av vederbörlig myndighet. Såväl räkneverket som dess anslutningar till impulsgivaren på fordonet måste vara plomberade av myndighet, så

att registreringen i verket inte kan påverkas obehörigt.

Väsentligt är också att anslutning och plombering görs så att de endast i undantagsfall behöver brytas vid reparationer på fordonet.

3.2.2 Montering och plombering av räkneverk

Såsom inledningsvis påpekades är det från kontrollsynpunkt väsentligt att montering och anslutning av räkneverk görs på ett tillfredsställande sätt. Detta innebär att kilometerskattepliktigt fordon inte får tas i bruk förrän kilometerräknaren och anslutningen av denna kontrollerats och plomberats av myndighet. En annan, redan nu gällande förutsättning för brukandet är att fordonet besiktigats och registrerats. Registreringsplikten enligt 11 § vägtrafikförordningen (1951: 648) omfattar i stora drag motorfordon (dvs. personbilar, motorcyklar, bussar och lastbilar), traktorer som har gummihjul eller band, släpfordon som dras av bilar och släpvagnar som dras av s.k. trafiktraktorer. Ett villkor för att registrering skall beviljas är att fordonet besiktigats. Registreringsbesiktningar enligt 14 § VTF utförs av särskilt förordnade besiktningsmän, anställda hos AB Svensk Bilprovning, och sker för varje fordon individuellt. För varje besiktning utfärdas besiktningsinstrument. En annan form av besiktning, tybesiktning, beskrivs i 15 § VTF. Denna innebär att tillverkaren eller generalagenten låter besiktiga endast ett fordon av varje typ och att övriga fordon av samma typ kan registreras på grundval av typintyg.

Med undantag för några hundratal fordon skall de lastbilar, bussar och släpvagnar, som blir kilometerskattepliktiga, undergå registreringsbesiktning vid någon av AB Svensk Bilprovning stationer. De kilometerskattepliktiga personbilarna däremot är som regel tybesiktigade. Man torde kunna räkna med ett nytillskott av sådana fordon om 8 000—9 000 per år. Enligt uppgift från AB Svensk Bilprovning torde bortåt hälften av dessa vara avsedda för yrkesmässig

trafik och måste därför ändå inställas hos AB Svensk Bilprovning för sådan lämplighetsbesiktning som avses i 25 § 1 mom. förordningen (1940: 910) ang. yrkesmässig automobiltrafik m.m. Med undantag för (per år räknat) 5 000—6 000 personbilar och några hundratal lastbilar, släpvagnar och trafiktraktorer skall alltså alla kilometer-skattepliktiga fordon redan enligt nuvarande bestämmelser inställas hos AB Svensk Bilprovning för någon form av besiktning innan de tas i bruk. Därav följer enligt utredningens mening dels att även kontrollen och plomberingen av kilometerräknarna bör utföras av besiktningsman hos AB Svensk Bilprovning, dels att en sådan ordning inte föranleder någon större olägenhet för fordonsägarna.

En annan fråga är vem som skall få montera kilometerräknare. Det synes naturligt, att den som tillverkar fordonet eller karosseriet monterar apparaturen i samband med tillverkningen. Dessa tillverkare kommer i flertalet fall sannolikt också att vara representanter för tillverkare av godkända kilometerräknare eller kanske själva tillverka sådana. De kan då vid behov få rätt att plombera själva räkneverket och svara för att detta överensstämmer med uppställda krav och angivna specifikationer. Den som monterar apparaturen bör också, liksom fallet är i Norge, plombera anslutningarna. Besiktningsmannens kontroll kan då inskränkas till ett konstaterande att tillverkarens plomberingar är obrutna, varefter de ersätts med bolagets egna plomberingar. En sådan rutin är fördelaktig från kostnadssynpunkt och utredningen utgår i det följande från att denna ordning skall vara den normala. Den måste kompletteras med en stickprovsvís förekommande utförligare kontroll.

I de fall då kilometerräknare inte monteras i samband med tillverkning av fordon eller karosseri är frågan något mera komplicerad. Utredningen skall i det följande diskutera olika alternativa lösningar. Rikt-punkten är dels att åstadkomma ett säkert system som dock inte försvårar besiktningsmannens kontroll, dels att hålla kostnaderna nere. Vidare måste man beakta att den lösning

som man väljer kommer att gälla främst det tämligen stora fordonsbestånd som finns innan kilometerbesiktningen träder i kraft men därefter endast ett mera begränsat antal fordon.

Som framgått redan av det föregående bör själva räkneverket — detta gäller främst de stämplande kilometerräknarna — vara plomberat av tillverkaren eller representant för denne. Den fråga som därefter uppkommer är vem som skall ha rätt att montera apparaturen på fordonen.

Ett alternativ är att monteringen utförs av AB Svensk Bilprovning, som ändå skall svara för kontrollen och plomberingen av apparaturen. Ansvaret för monteringen torde emellertid kräva lagrings- och verkstadsresurser, som bolaget inte har nu. En utbyggnad för att tillgodose behovet under övergångsskedet torde heller inte bli lönsam med hänsyn till att fordons- och karosseritillverkarna senare i stor omfattning kommer att utföra monteringsarbetet.

Ett annat alternativ är att auktoriserade representanter för tillverkarna av räkneverk svarar för monteringen, vilket är den lösning man valt i Norge. Detta kräver emellertid att tillverkarna får en väl utbyggd organisation innan övergångsskedet börjar. Det är också här tvivelaktigt om utbyggnaden kan utnyttjas i full utsträckning, när övergångsskedet är passerat.

Det tredje alternativet är att låta monteringen skötas av bilverkstäderna, varigenom man kan tillgodose fordonsägarnas intresse av att få nära till dem som får utföra monteringen. Det förefaller emellertid från kontrollsynpunkt inte lämpligt att sprida monteringsrätten obegränsat och något behov härav torde heller inte föreligga av hänsyn till fordonsägarna. Särskilda tillstånd kan lämnas t.ex. till auktoriserade återförsäljare av kilometerskattepliktiga fordon, dvs. till märkesverkstäderna.

Om man väljer något av de båda senare alternativen fordras efter monteringen en inställelse hos AB Svensk Bilprovning för granskning och plombering av apparaturen. Rutinen hos bolaget behöver då inte avvika från den som gäller när apparaturen mon-

teras vid tillverkningen av fordonen.

Utredningen har kommit till den uppfattningen att det sist redovisade alternativet är det från de flesta synpunkter lämpligaste. Detta har också bekräftats vid de överläggningar om kilometerbeskattningens utformning som utredningen haft med olika intressenter. Sedan erfarenheter vunnits av det nya systemet bör man eventuellt överväga om rätten att montera kilometerräknare kan utvidgas till att gälla även andra än märkesverkstäder.

Den ordning som bör gälla för montering och plombering av kilometerräknare kan *sammanfattningsvis* beskrivas på följande sätt. Själva räkneverket — detta gäller främst stämplande kilometerräknare — skall vara plomberat av tillverkaren eller representant för denne. Monteringen av kilometerräknaren får utföras av den som tillverkar fordonet eller karosseriet eller av auktoriserad återförsäljare för denne (märkesverkstad). Den som monterar kilometerräknaren plomberar anslutningarna. Fordonet inställs för myndighetskontroll hos AB Svensk Bilprovning. Besiktningsmannen kontrollerar att de plomberingar av apparaturen som gjorts vid tillverkningen eller monteringen är obrutna och ersätter dessa med myndighetens plomberingar. Stickprovsvis görs mera ingående kontroller.

Det skall påpekas att den ovan beskrivna myndighetskontrollen i en del fall kan fullgöras av särskilda myndighetsrepresentanter vid besök hos större tillverkare, försäljare eller verkstäder.

I detta sammanhang skall också nämnas ett problem som kan påverka rutinen i samband med kontrollen hos AB Svensk Bilprovning. Av flera skäl är det önskvärt att man vid avstämpling av kilometerräknarens ställning får uppgift om vilket fordon avstämplingen gäller. En lösning är att kilometerräknarens tillverkningsnummer e.d. ingår i avstämplingen. Om besiktningsmannen i samband med plomberingen rapporterar både registreringsbeteckningen på fordonet och tillverkningsnumret på kilometerräknaren och dessa uppgifter lagras i bilregistret finns det erforderliga sambandet.

3.2.3 Brytande av plombering

Enligt huvudregeln bör en plombering få brytas endast av besiktningsman. Enligt uppgift från SUAB kommer sådana reparationer på fordonen som kräver brytande av plombering att bli sällsynta. När så ändå blir nödvändigt måste det få göras av den som utför reparationen. För att undvika missbruk i sådana fall synes det emellertid vara nödvändigt att skapa vissa kontrollmöjligheter. En lösning är att föreskriva att endast sådan verkstad, som är bemyndigad att montera kilometerräknare, dvs. märkesverkstad, får utföra reparationer, som kräver att plombering bryts. Kombinerad med en föreskrift om skyldighet för verkstaden att skriftligen underrätta skattemyndigheten, så snart plomberingen brutits och när reparationen avslutats, synes denna lösning erbjuda goda kontrollmöjligheter.

Den i föregående stycke skisserade lösningen kan möjligen bereda vissa svårigheter, särskilt om antalet verkstäder med rätt att montera kilometerräknare blir relativt litet. Att inte ha några inskränkningar i rätten att bryta en plombering i samband med reparation är emellertid knappast acceptabelt. Även om skyldigheten att underrätta skattemyndigheten bibehålls förefaller ett sådant system otillräckligt från kontrollsynpunkt.

Utredningen förordar alltså att i princip endast märkesverkstäder skall ha rätt att för reparation av fordon bryta plomberingar som gjorts av myndighet. Det synes emellertid vara möjligt att under särskilda förhållanden gå något längre. Flera statliga verk och vissa kommuner har en betydande fordonspark, för vilka de byggt upp egna verkstäder. Vid dessa verkstäder finns regelmässigt anställda som har ämbetsansvar. Utan nämnda risker från kontrollsynpunkt bör man kunna tillåta att reparation, som kräver brytande av plombering, utförs vid sådan verkstad under överinseende av anställd med ämbetsansvar. Sedan erfarenheter vunnits av kilometerbeskattningssystemet kan man överväga om rätten bör utvidgas. Uppenbarligen måste en plombering också få

brytas i vissa nödsituationer för att göra sådana reparationer som behövs för att forsla fordonet till verkstad.

När reparationen avslutats skall apparaturen plomberas av verkstaden samt kontrolleras och plomberas av besiktningsman enligt den rutin som beskrivits under 3.2.2 för de fall kilometerräknare monterats av annan än den som tillverkat fordon eller karosseri. Samma ordning bör gälla i fråga om erforderliga reparationer av själva kilometerräknarapparaturerna.

3.2.4 Den löpande kontrollen av kilometerräknarna

Såsom framgår av redogörelsen i bil. 2 för det norska kilometerbeskattningssystemet är en av de mera besvärande olägenheterna med detta att de kilometerskattepliktiga fordonen måste inställas hos myndighet för kontroll och avläsning en gång per kvartal. Även om den tekniska och administrativa utformningen ändras så att man i stor utsträckning kan undvara avläsning genom myndighet måste det dock finnas en regelbunden kontroll av att plomberingarna är obrutna, att apparaturen inte utsatts för åverkan som rubbat funktionen, etc. Enligt utredningens uppfattning bör det räcka med sådan kontroll i princip en gång om året. Det är då naturligt att man, för att undvika extra inställelser av fordonen, anknyter kontrollen av kilometerräknarna till den årliga kontrollbesiktningen.

De nya regler om kontrollbesiktning som enligt statsmakternas beslut (prop. 1970: 109, 3LU 52, rskr 314) kommer att gälla fr.o.m. år 1971 innebär i stora drag följande. Enligt 24 § 1 mom. VTF sker periodisk kontrollbesiktning med olika tidsintervall. Den kortaste tiden, sex månader, gäller för bl.a. bil som används i uthyrningsrörelse. En ettårstid gäller för bl.a. bussar och personbilar som används i yrkesmässig trafik. För andra personbilar liksom för lastbilar och släpvagnar gäller att fordonet skall kontrollbesiktigas årligen med början i princip andra kalenderåret efter det då fordonet tillverkades. I dessa senare fall skall inställelsen ske under en inställelsetermin som be-

stäms med ledning av sista siffran i fordonets registreringsnummer (54 a § vägtrafikungörelsen 1951: 743). Beträffande släpvagn gäller dock att besiktningen skall göras före varje kalenderårs utgång, vilket i praktiken innebär att släpvagnen inställs tillsammans med dragfordonet.

Om kontroll av kilometerräknare sker i samband med den årliga kontrollbesiktningen får man därigenom utan extra inställelse och utan nämnvärd extrakostnad den kontroll som erfordras från och med i princip andra året efter det då fordonet togs i bruk. Med hänsyn till de möjligheter som finns att manipulera med räkneverken om man bryter plomberingen kan dock en kontroll av räkneverken behövas varje år även för tiden fram till dess att den årliga kontrollbesiktningen blir aktuell för respektive fordon. De extra inställelserna — en eller ibland två — bör för enkelhetens skull kunna ske enligt samma mönster som ifråga om tid för inställelse som anges i 54 a § VTK för kontrollbesiktning. Dock bör en kompletterande regel finnas om att sådan inställelse första gången behöver ske tidigast t.ex. sex månader efter det att apparaturen plomberats av besiktningsman. Det kan påpekas att extra inställelser inte blir behövliga för t.ex. taxibilar och flertalet bussar eftersom dessa kontrollbesiktigas varje år.

Det i föregående stycke skisserade systemet för löpande kontroll kan preciseras på följande sätt. Sedan kilometerräknarapparaturen plomberats i samband med att fordonet tagits i bruk, skall apparaturen varje kalenderår undergå kontroll av besiktningsman vid de tider under kalenderåret som anges för kontrollbesiktning. Kontroll av stämplande kilometerräknare behöver dock ej ske under första kalenderåret, om inställelseterminen infaller under de sex första månaderna efter det att apparaturen plomberades. Inte heller behöver kontroll av navmätare ske under det första kalenderåret om plomberingen gjorts efter halvårsskiftet.

Den angivna regeln innebär att kontrollplikt inträder första gången 6—18 månader efter det att apparaturen plomberats.

Vissa problem kan uppkomma i fråga om kontrollen av kilometerräknare på trafiktraktorer och på släpvagnar, som dras av sådana traktorer. Dessa fordon är nämligen inte kontrollbesiktningsskyldiga för närvarande och svårigheter kan i en del fall föreligga att inställa dem vid någon av AB Svensk Bilprovning stationer. Från bolagets sida har man emellertid förklarat att kontrollen i dessa fall kan utföras genom att besiktningsmännen reser ut till de platser där fordonen används eller finns uppställda. En sådan lösning får enligt utredningens mening anses rimlig med hänsyn till att det är fråga om relativt få ekipage. Vid årsskiftet 1969/70 fanns enligt uppgift registrerade ungefär 7 000 trafiktraktorekippage men antalet minskar kraftigt efter hand som marknaden anpassar sig efter de nya beskattningsreglerna. Av det totala antalet torde det dessutom endast vara för en mindre del som svårigheter föreligger att inställa fordonen hos AB Svensk Bilprovning.

Slutligen skall påpekas att den periodiska kontrollen naturligt kompletteras med granskning av funktion och plomberingar i samband med flygande inspektion som polisen utför enligt 23 § VTF.

3.3 Systemets administrativa utformning

3.3.1 Inledning

Enligt vad utredningen tidigare anfört under 3.1 bör kilometerskattesystemet utformas så att skatten debiteras och erläggs kvartalsvis. Ett sådant system är motiverat också av den anledningen att skattedebitering för längre period än ett kvartal skulle kunna medföra ökade risker för skattebortfall. Särskilt om det kontrollmärkesystem som skall införas i samband med automatiseringen av bilregistret kan anknytas till kvartalsvisa uppbörder bör man kunna vinna mycket från kontrollsynpunkt. Även den kontroll beträffande skatteuppbörden som sker genom själva registerföringen blir emellertid avsevärt effektivare om uppbörden sker kvartalsvis genom att åtgärder i

fall av bristande betalning kan sättas in snabbare.

Som tidigare nämnts utgår utredningen från att det åtminstone till en början måste finnas två olika slag av kilometerräknare, nämligen stämplande räkneverk för motor drivna fordon och navmätare för släpvagnar. Detta medför att den administrativa utformningen av kilometerskattesystemet blir olika för dessa båda fordonskategorier.

3.3.2 Motordrivna fordon

För utformningen synes det finnas två olika alternativ, som redovisas här nedan.

Alternativ A

Senast den 15 i månaderna mars, juni, september resp. december skickas från skattemyndigheten till fordonsägaren ett avstämplingskort för varje kilometerskattepliktigt fordon. På kortet finns förtryck med uppgifter om fordonsägaren och registreringsbe-teckningen på fordonet. Fordonsägaren skall före utgången av respektive månad stämpla kortet i kilometerräknaren och sända in det till skattemyndigheten. På kortet finns då instämplat räkneverkets ställning och kilometerräknarens tillverkningsnummer.

Hos skattemyndigheten sker maskinellt avläsning av kortet, uträkning av skatt — efter jämförelse med närmast föregående avstämplad körsträcka — och utskrift av skatteinbetalningskort. Detta kort skickas till fordonsägaren senast den 15 i månaderna april, juli, oktober resp. januari. Den på kortet angivna skatten skall betalas före utgången av resp. månad.

Om fordonsägaren inte stämplar och inom föreskriven tid skickar in utsänt avstämplingskort påförs han istället en preliminär, schablonmässigt bestämd skatt, som han har att betala inom den tid som nyss angivits för den definitiva skatten.

Fordon, för vilket utsänt avstämplingskort inte stämplats och skickats in eller för vilket påförd skatt inte betalats, får inte användas. Överträdelse medför straffansvar. Kontrollen sker i samband med regelbundet

återkommande maskinella bearbetningar i bilregistret, vid flygande inspektion samt vid genomgång av bilregistret för utsändande av kontrollmärken.

Det nu beskrivna systemet är administrativt tämligen enkelt och innebär att rätt skatt påförs varje fordonsägare. Nackdelen är att det synes ge vissa möjligheter till skattebortfall. Bortsett från de brister som beror på rena kontrollsvårigheter kan fordonsägare, utan att begå brott, använda sitt fordon under fyra och en halv månad — mot i dag ca två månader — trots att han inte erlägger skatt för denna körning. Dessutom medför systemet, jämfört med det i dag använda, en senareläggning av skatteinbetalningen.

Alternativ B

Det under A beskrivna systemet kan kompletteras så att man i början av varje kvartal i samband med de under alternativ A angivna uppbörderna låter fordonsägarna betala en preliminär schablonskatt, beräknad enligt den genomsnittliga körsträckan för resp. fordonskategori och totalviktsklass. Avräkning sker när avstämplingskortet kommer in för resp. kvartal. Under förutsättning att preliminärskatten inte ändras blir den praktiska innebörden att fordonsägaren, från det fordonet tas i bruk fram tills det skrotas, kommer att ha ett kvartalsbelopp inestående. Den slutliga avräkningen sker först när fordonet upphör att vara skattepliktigt.

Detta system blir från statsverkets synpunkt genom förskottsuppbörden i princip likvärdigt med det nuvarande systemet för betalning av fordonsskatt. Nackdelen är främst att alla de fordonsägare, som utnyttjar sina fordon mindre än genomsnittet, ständigt måste ligga ute med ett för högt preliminärt skattebelopp.

Utredningen har inte funnit att fördelarna med en lösning enligt alternativ B är så stora att de uppväger nackdelarna för fordonsägarna. Tills vidare förordar utredningen alltså alternativ A. Skulle erfaren-

heterna efter det att kilometerbeskattning använts en tid visa, att fordonsägarna i någon omfattning missbrukar efterskottsbetalningen, finns alltid möjligheten att gå över till alternativ B. En sådan övergång kan ske snabbt utan några administrativa eller andra praktiska svårigheter.

Slutligen skall här tilläggas att kontroll också kan ske genom att besiktningsmännen vid den årligen återkommande granskningen av kilometerräkna avstämplar dessa och sänder in avstämplingskortet till skattemyndigheten.

3.3.3 Släpvagnar

Som tidigare påpekats utgår utredningen tills vidare från att släpvagnarna kommer att förSES med icke stämplande kilometerräknare. Utredningen har ansett det angeläget att undvika ett system, där fordonen måste inställas hos någon myndighet fyra gånger om året för avläsning av räkneverken (jfr det i bil. 2 beskrivna norska systemet). Myndighetsavläsning får istället ske i samband med den årliga inställelsen hos besiktningsman för granskning av kilometerräknaernas funktion. Att ha uppbörd endast en gång om året i efterskott är emellertid inte någon godtagbar lösning. Det blir därför nödvändigt med någon form av kvartalsvis förekommande, preliminär debitering och uppbörd. Denna debitering kan grundas 1. på avläsningar, som fordonsägarna själva gör och rapporterar till skattemyndigheten, eller 2. på schabloner, som beräknas med hänsyn till den genomsnittliga, årliga körsträckan för respektive släpvnagskategori och totalviktsklass.

Fördelen med det förstnämnda alternativet är att man i de allra flesta fallen får en preliminär skatt, som är riktig. Nackdelarna ligger framför allt i faran för skattebortfall som uppkommer. Vederbörande fordonsägare kan, utan att löpa någon betydande risk för upptäckt, rapportera för korta körsträckor och därmed uppskjuta betalningen av en del av skatten till den slutreglering som kommer efter besiktningsmannens avläsning. Att ett sådant förfarande ger vissa

räntevinster för fordonsägaren är kanske mindre betydelsefullt. Allvarigare är att möjligheten måste vara särskilt frestande att utnyttja, när fordonsägarens ekonomi är dålig och riskerna för att han inte skall kunna betala kvarstående skatt alltså är särskilt stora.

Nackdelen med det andra alternativet är framför allt, att för hög preliminär skatt kommer att erläggas för de släpvnagar som används mindre än genomsnittet. Olägenheten kan i någon mån undvikas om man ger fordonsägarna rätt att kvartals- eller halvårsvis låta besiktningsman läsa av kilometerräkna. Fordonsägarna får alltså själva väga olägenheten att betala för hög preliminär skatt mot kostnaderna för en inställelse hos AB Svensk Bilprovning.

Om man grundar debiteringen av preliminär skatt på fordonsägarnas avläsningar, bör rapportering av kilometerräkna ställning ske vid de tider som gäller i fråga om motsvarande åtgärd beträffande kilometerskatt för motorfordon, alternativ A. Debitering och uppbörd av skatt bör enligt båda lösningarna ske vid samma tider som gäller beträffande skatt för motordrivna fordon. Den slutliga avräkningen för varje år sker i båda fallen med ledning av de avläsningar som görs av besiktningsman vid den årliga kontrollen av kilometerräkna.

Utredningen har inte ansett sig kunna förorda något av de nu redovisade alternativen. De kan sägas var för sig representera en ytterlighet och det ligger därför nära att söka den slutliga lösningen i en kompromiss. Alternativ 1 medför avsevärda risker för skattebortfall och — vilket utredningen anser särskilt betänkligt — frestar fordonsägarna att begå brott. Denna nackdel bör man söka undvika samtidigt som man bevarar något av den fördel som ligger i att de preliminära debiteringarna blir i huvudsak riktiga. Det är i just sistnämnda avseende som alternativ 2 är bristfälligt. Anledningen härtill är givetvis att debiteringarna grundas på ett genomsnitt för alla branscher och inte tar hänsyn till det enskilda fordonets användningsområde. Det finns enligt utredningens mening goda skäl för an-

tagandet att utnyttjandet av det enskilda fordonet, även om det avviker från genomsnittet, varierar inom tämligen snäva gränser år från år. En debitering av preliminär skatt med ledning av tidigare, av besiktningsman avläst körsträcka bör därför ge ett gott resultat. I enlighet härmed skulle systemet kunna utformas på följande sätt. När ett fordon tas i bruk påförs det preliminär skatt på grundval av den genomsnittliga, årliga körsträcka för fordonskategorin och totalviktsklassen i fråga. Sedan besiktningsmannens avläsning skett första gången görs avräkning mellan erlagd preliminär skatt och den skatt som skall erläggas för den gångna perioden enligt avläsningen. I fortsättningen debiteras preliminär skatt vid varje debiteringstillfälle med ledning av den vid besiktningsmannens avläsning noterade körsträcka, omräknad per kvartal. Samma debiteringsgrund används tills den ersätts av en ny avläsning av besiktningsman, vilket normalt bör ske omkring ett år senare.

Det skisserade systemet bör i flertalet fall ge en i stort sett riktig preliminär skatt med tämligen små belopp i överskjutande eller kvarstående skatt. Ibland kan det dock medföra olägenheter för den enskilde fordonsägaren. Så blir fallet när skatten, innan någon avläsning skett, debiteras för ett fordon som utnyttjas mindre än genomsnittet. Motsvarande situation kan också någon gång uppkomma, när den preliminära skatten visserligen debiterats med ledning av föregående avläsning men fordonets användning därefter ändrats avsevärt. I dessa fall bör fordonsägaren ha rätt att inställa fordonet för avläsning tidigare än vid den kontroll av apparaturen som han är skyldig att få utförd en gång varje kalenderår. För att undvika att tillfälliga variationer läggs till grund för den preliminära debiteringen — vilken med hänsyn till reglerna om kontrollplikt i ytterlighetsfall kan komma att bestå under nästan två år — bör föreskrivas att avläsning för sådan debitering får ske tidigast under sjätte kalendermånaden efter den under vilken plomberingen av apparaturen skett eller föregående avläsning gjorts.

Det nu redovisade systemet medför utom

i undantagsfall inte några extra inställelser för fordonsägarna utöver vad som fordras för teknisk kontroll av apparaturen och erbjuder tämligen små möjligheter att genom förskjutningar av avläsningstillfällena få en preliminär skatt som avsevärt avviker från den slutliga.

Sammanfattningsvis innebär utredningens förslag följande. Fastställande av definitiv skatt sker på grundval av besiktningmans avläsning, som normalt sker i samband med den löpande kontrollen av apparaturen. Innan sådan avläsning skett påförs fordonet preliminär skatt enligt den genomsnittliga, årliga körsträckan för fordonskategorien i fråga. Därefter debiteras sådan skatt med ledning av senaste avläsning av besiktningssman. Avläsning, som skall läggas till grund för preliminär debitering, får ha gjorts tidigast under sjätte kalendermånaden efter det att apparaturen plomberades eller senast avlästes.

Övervägandena i detta avsnitt torde klart ha visat de fördelar som skulle kunna vinnas med stämplande kilometerräknare även för släpvagnar. Enligt utredningens uppfattning behöver man heller inte avfärda denna lösning. Eftersom det ännu inte varit möjligt att ta fram en sådan apparatur, har utredningen emellertid ansett sig böra redovisa ett förslag som bygger på användning av icke stämplande kilometerräknare för släpvagnar.

3.3.4 Skattskyldighet och skatteplikt

Det nya bilregister som skisserats i bilregisterutredningens principbetänkande torde bli i hög grad tillförlitligt, när det gäller uppgifter om äganderätten till fordonen. Enligt bilskatteutredningens mening bör därför ägareuppgifterna i bilregistret i princip kunna ligga till grund för skattskyldigheten. Det lämpligaste torde vara att den som vid debiteringen, preciserat till ett visst antal dagar före uppbördsterminens början, är antecknad som ägare till ett visst fordon får svara för den skatt som då påförs fordonet. Givetvis måste det dock finnas möjlighet till rättelse i fall då ägaruppgiften är oriktig.

Säljare och köpare kan i samband med

överlåtelse av ett fordon själva verkställa den erforderliga skatteavräkningen sig emellan efter förfrågan i registret och jämförelse med kilometerräknarens ställning vid överlåtelsen. Med hänsyn härtill fordras inte några särskilda regler om skattskyldigheten vid ägarbyte.

Enligt bilregisterutredningens principförslag inträder skatteplikt för fordon inte vid registreringen utan efter anmälan till bilregistret från ägaren att han avser att ta fordonet i bruk. För att man skall få en utgångspunkt för beräkning av kilometerskatt fordras en föreskrift om att sådan anmälan, när den görs första gången, skall vara åtföljd av uppgift om kilometerräknarens ställning. När det gäller motordrivna fordon kan detta ske genom att ett i räkneverket stämplat kort bifogas anmälan. I fråga om släpvagnar är denna lösning inte möjlig. Alternativen är här antingen en avläsning av besiktningssman eller en uppgift från fordonsägaren. Av dessa erbjuder det förstnämnda alternativet den största säkerheten. Några större olägenheter för fordonsägarna torde det inte innebära, eftersom sådan avläsning behövs endast första gången fordonet tas i bruk.

Bilregisterutredningens principförslag innebär bl.a. att reservregistreringen ersätts med s.k. beslut om avställning, vilket meddelas av länsstyrelsen efter anmälan från fordonsägaren att han under viss tid eller tills vidare inte skall bruka fordonet. Beslutet innebär att eljest föreliggande försäkrings-, kontrollbesiktning- och skatteplikt upphävs för den tid beslutet gäller. När beslut om avställning upphör krävs i vissa fall kontrollbesiktning liksom nu är fallet vid överförande från reservregister till bilregister. Avregistrering kommer att göras i princip endast för fordon som skrotas eller exporteras.

I fråga om kilometerskattepliktiga fordon innebär beslut om avställning — i likhet med vad som gäller beträffande kontrollbesiktning — att skyldigheten att inställa fordonet för kontroll av kilometerräknarapparaturen upphör. Om avställningen gällt viss längre tid bör emellertid fordras att appa-

turen kontrolleras av besiktningsman innan fordonet åter tas i bruk. Även här kan man knyta an till reglerna om kontrollbesiktningsplikt. I samband med avställning fordras en rapport om kilometerräknarens ställning för att skatt skall kunna debiteras för den skatteperiod under vilken avställningsbeslutet meddelas. När det gäller motor-drivna fordon löses detta enklast genom avstämplingsplikt vid första avstämplingsperiod efter beslutet. I övrigt behövs inte avstämplingar under tid då fordon är avställt. När det gäller släpvagnar borde egentligen krävas en avläsning av besiktningsman innan beslut om avställning meddelas. För att undvika onödiga inställelser bör undantag dock göras för de fall sådan avläsning gjorts inom sex månader före anmälan om avställning. I en sådan situation torde det, tills avläsning av besiktningsman sker i samband med eller efter avställningens upphörande, räcka med den preliminära debiteringen. I övrigt skall givetvis preliminär skatt inte debiteras när fordon är avställt.

För slutreglering av skatten vid avregistrering fordras en avstämpling resp. avläsning av kilometerräknaren. Detta kan lösas genom att uppgift om mätarställningen tas in i det intyg som skall fogas vid ansökan om avregistrering. I flertalet fall torde kilometerräknarna finnas i behåll, vilket ger viss möjlighet till kontroll av de lämnade uppgifterna.

Slutligen vill utredningen påpeka att det, liksom nu, bör finnas möjlighet till viss ned-sättning av eller befrielse från skatt beträffande sådana fordon som huvudsakligen används utanför vägar och gator, t.ex. inom industriområden och byggnadsplatser. Detta problem är inte något speciellt för kilometerbeskattningen men löses inte heller genom ett sådant beskattningssystem.

3.3.5 Förfarandet vid brytande av plombering

Om plombering av kilometerräknarapparaturen brutits i samband med reparation av ett fordon, skall fordonet, såsom angivits ovan under 3.2.3, genast efter reparationen

inställas hos besiktningsman för kontroll och plombering av apparaturen på samma sätt som sker innan fordonet får tas i bruk första gången. Till förhindrande av missbruk bör den som utför reparationen vara skyldig att i särskild ordning underrätta skattemyndigheten när plomberingen bryts och när reparationen avslutats. Om plomberingarna var brutna redan när reparationen påbörjades skall uppgift lämnas även om detta. Vidare bör det vara förbjudet att använda fordon, som saknar plomberat räkneverk, annat än för provkörning i samband med reparationen och för färd till besiktningsman.

3.4 Förfarandet vid övergång till kilometerbeskattning

Av den föregående redogörelsen framgår att kilometerskattesystemet enligt utredningens intentioner skall sättas i kraft den 1 januari 1974. Denna tidpunkt har valts bl.a. med hänsyn till att det nya bilregistret då skall vara i funktion.

Möjligheterna att införa kilometerbeskattning successivt efter hand som fordonsparcken förnyas redovisas nedan under 3.5. Såsom framgår av denna redovisning vinner man inte några påtagliga fördelar genom en sådan successiv övergång. I det följande resonemanget utgår utredningen därför från att i princip alla kilometerskattepliktiga fordon skall vara försedda med kilometerräknare fr.o.m. den 1 januari 1974. Utvecklingsarbetet är planerat så att kilometerräknarna skall finnas tillgängliga från årsskiftet 1972/73. Avsikten är att montering och plombering av alla erforderliga kilometerräknare skall ske under år 1973. För att undvika en anhopning vid slutet av år 1973 bör man föreskriva att fordon, som kommer att vara kilometerskattepliktiga från årsskiftet 1973/74, enligt huvudregeln skall inställas för kontroll och plombering av apparaturen under år 1973 i enlighet med det mönster som finns för årlig kontrollbesiktning. Detta innebär också att flertalet fordonsägare kan få åtgärderna avklarade i samband med en inställelse, som ändå skall ske.

Huvudregeln innebär alltså att motorfordon, som inte används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller i uthyrningsrörelse, skall inställas under de terminer som anges av sista siffran i fordonets registreringsbeteckning. Övriga motorfordon skall inställas inom ett år från föregående besiktning, dock senast före 1973 års slut. Beträffande släpvagnarna gäller, att de skall inställas före årets utgång, vilket i praktiken innebär att de inställs tillsammans med dragfordonet.

I undantagsfall, t.ex. betr. vissa nya, importerade bilar, kan det möjligen bli svårt att i tid vidtaga de ändringar som behövs för montering på billigaste sätt. För sådana fall kan det bli nödvändigt att medge kortare uppskov.

För de kilometerskattepliktiga trafiktraktorerna och de släpvagnar som dras av dessa finns f.n. inte kontrollbesiktningsskyldighet. Antalet sådana ekipage kan i dagens läge uppskattas till 6 000—7 000 men kommer sannolikt att vara betydligt mindre år 1974. I princip bör dessa inställas enligt samma regler som gäller för motorfordon och för släpvagnar som dras av motorfordon. I en del fall kan det vara svårt att inställa trafiktraktorekipage vid någon av AB Svensk Bilprovningens stationer. Detta problem kan emellertid lösas på samma sätt som utredningen angivit ovan under 3.2.4 i fråga om den löpande kontrollen genom att besiktningsmännen reser ut till de platser där fordonen används eller finns uppställda.

Av det föregående framgår att kilometerräknare kommer att monteras under hela år 1973. Som utgångspunkt för skatteberäkningen behövs sedan uppgifter om räkneverkens ställning vid årsskiftet 1973/74. Här synes lösningen vara enkel i fråga om de motordrivna fordonen. Om fordonsägarna förpliktas att till bilregistret t.ex. senast den 7 januari 1974 sända in i räkneverken avstämplade kort, torde en tillfredsställande utgångspunkt för bestämning av skatt finnas.

När det gäller släpvagnarna finns två huvudalternativ, antingen avläsning av besiktningsman eller uppgift från fordonsäga-

ren, men ingetdera synes tillfredsställande. Det förra skulle dels betyda en extra inställelse för alla ägare av kilometerskattepliktiga släpvagnar, dels medföra en anhopning av släpvagnar hos besiktningsmännen omkring årsskiftet. Det andra alternativet torde inte vara acceptabelt från kontrollsynpunkt. Den lämpliga lösningen synes ligga i en kombination av de båda alternativen. Om besiktningsman i samband med plombering av apparaturen under senare delen av år 1973, t.ex. november eller december, avläst räkneverkets ställning, bör en kompletterande uppgift från fordonsägaren om ställningen vid årsskiftet kunna accepteras. I övriga fall kan man kräva en särskild inställelse för avläsning under samma tid.

3.5 Kostnaderna för kilometerskatte-systemet

3.5.1 Inledning

Flera av de kostnadsposter som ingår i följande kalkyler är givetvis svåra att ange exakt. Utredningen gör heller inte anspråk på annat än att ange kostnadernas storleksordning.

När det gäller apparaturkostnaderna bygger utredningen på SUAB:s uppgifter som lämnats efter ingående undersökningar och efter diskussioner med experter inom olika berörda branscher. I fråga om kostnaderna för administrering av beskattningssystemet har samråd ägt rum med bilregisterutredningens expertis. Vid bestämningen av fordonsägarnas kostnader ligger svårigheterna i att rätt uppskatta stilleståndstid i samband med olika åtgärder och att få fram ett som genomsnitt giltigt inkomstbortfall. Företrädare för berörda branschorganisationer har vid diskussionen med utredningen redogjort för sina beräkningar. Dessa beräkningar har utredningen sedan testat på olika sätt.

Såsom framgår av de följande beräkningarna är kostnaderna lägre om kilometerräknare kan monteras i samband med tillverkning av ett fordon (montering på bandet) än om montering måste ske på ett färdigt fordon. Montering på bandet blir det van-

ligaste tillvägagångssättet sedan kilometer-skattesystemet trätt i kraft. Det är den mera långsiktiga kostnaden som bör läggas till grund för bedömningen. Initialkostnaden är emellertid också av intresse, nämligen vid prövningen av möjligheterna att genom särskilda övergångsbestämmelser minska kostnaderna. Utredningen redovisar i det följande förutsättningarna för kalkylerna och därefter både den långsiktiga kostnaden, som avser läget då hela fordonsbeståndet förnyats, vilket kan antagas ha skett år 1984, och en schablonmässigt beräknad initialkostnad år 1974, vilken successivt avtrappas efter hand som de äldre fordonen avskrivs.

I och för sig kunde det kanske finnas skäl att för varje skede göra kalkylen med utgångspunkt från det antal fordon som kan antagas vara i bruk vid resp. tidpunkt. Eftersom kostnaderna per fordon är tämligen oberoende av fordonsparkens totala storlek kan beräkningarna dock enklare göras med utgångspunkt från 1970 års fordonsbestånd. Totalkostnaderna vid olika tidpunkter i framtiden kan utifrån dessa kalkyler räknas fram med olika antaganden om förändringar i fordonsparken. Kalkylerna utförs också med användande av fasta priser, som gäller för år 1970. De närmare förutsättningarna anges i det följande.

3.5.2 Beräkning av kostnaderna

Kostnaderna för själva kilometerräknarna är olika beroende på vilket monteringsalternativ som används. Apparaturen kan, som tidigare nämnts, monteras på bandet i samband med tillverkningen av fordonet eller sättas in i ett färdigt fordon. I sistnämnda fall kan fordonet vara förberett för stämplande kilometerräknare genom att det vid tillverkningen försetts med vissa ledningar, anordningar för fäste av räkneverket etc. Montering av kilometerräknare på ett färdigt fordon kan göras före eller efter leveransen till fordonsägaren, vilket också påverkar kostnadsbilden. Utredningen redovisar här nedan kostnaderna för olika monteringsalternativ.

A. Stämplande räkneverk, montering på bandet			
Räkneverk		125 kr	
Material		60 kr	
Monteringstid 1/4 t à 40 kr	10 kr		<u>195 kr</u>

B. Stämplande räkneverk, förberett fordon, montering före leverans			
Räkneverk		125 kr	
Material på bandet		60 kr	
Arbetstid på bandet 1/4 t à 40 kr	10 kr		
Monteringstid, inkl. provkörning, 1,5 t à 40 kr	60 kr		<u>255 kr</u>

C. Stämplande räkneverk, förberett fordon, montering efter leverans			
Samma som under B		255 kr	
Fordonsägarens tidsspillan 3 t à 30 kr	90 kr		<u>345 kr</u>

D. Stämplande räkneverk, ej förberett fordon, montering före leverans			
Räkneverk		125 kr	
Material		60 kr	
Monteringstid, inkl. provkörning, 4 t à 40 kr	160 kr		<u>345 kr</u>

E. Stämplande räkneverk, ej förberett fordon, montering efter leverans			
Samma som under D		345 kr	
Fordonsägarens tidsspillan 6 t à 30 kr	180 kr		<u>525 kr</u>

F. Navmätare, montering före leverans			
Räkneverk		175 kr	
Monteringstid, inkl. provkörning, 1 t à 40 kr	40 kr		<u>215 kr</u>

G. Navmätare, montering efter leverans			
Samma som under F		215 kr	
Fordonsägarens tidsspillan 3 t à 30 kr	90 kr		<u>305 kr</u>

Årskostnaden för kilometerräknarna enligt de olika monteringsalternativen och totalt redovisas i tabell 1. Förutsättningarna är att stämplande kilometerräknare avskrivs på nio år, vilket motsvarar den genomsnittliga

Tabell 1. Årskostnad för kilometerräknare.

	Monteringsalternativ							Samtliga
	A	B	C	D	E	F	G	
Investeringsutgift per räknare, kr	195	255	345	345	525	215	305	
Årskostnad per räknare, kr	31	41	55	55	84	65	92	
Antal fordon 1984	103 000	0	0	27 000	0	30 000	0	160 000
Årskostnad totalt 1984, milj. kr	3,2	0	0	1,5	0	2,0	0	6,7
Antal fordon 1973	16 000	0	8 000	3 000	103 000	3 000	27 000	160 000
Årskostnad totalt 1974, milj. kr	0,5	0	0,4	0,2	8,6	0,2	2,5	12,4

Tabell 2. Årskostnaden för kilometerbeskattning.

Kostnadsslag	Kostnad per år			
	1984		1974	
	tot. milj. kr	per fordon kr	tot. milj. kr	per fordon kr
Kilometerräknare inklusive underhåll Administration utöver fordonsskatt	10,0	63	15,7	98
Årlig kontroll				
Fordonsägarens tidsspillan	1,3	8	1,3	8
Kostnad hos AB Svensk Bilprovning	1,0	6	1,0	6
Summa	13,3	83	19,0	118

livslängden för lastbilar, och navmätarna på fyra år med hänsyn till att de oftare skadas genom sin utsatta placering. Räntan har satts till 8 %. Vidare har antagits att antalet nyregistrerade fordon per år är 22 500.

På längre sikt kan alltså årskostnaden för kilometerräknarna uppskattas till 6,5—7 milj. kr totalt. Till dessa kostnader kommer sedan kostnader för underhåll av apparaturen 3—3,5 milj. kr per år. Den årliga apparaturkostnaden blir totalt ca 10 milj. kr eller för varje stämplande räknare ca 58 kr och för varje navmätare ca 83 kr.

Administrationskostnaderna blir med de angivna förutsättningarna lika stora 1974 och 1984. Kostnaderna är i huvudsak av samma slag och storlek som inom ett fordonsskattesystem för samma fordonspark. Vad som tillkommer är kostnaderna för han-

tering av avstämplingskortet och för AB Svensk Bilprovningens kontroll av apparaturen. Dessa kostnader har utredningen uppskattat till 2 milj. kr per år, varav hälften på vardera gruppen av åtgärder.

Fordonsägarnas kostnader utöver vad som tidigare redovisats avser tidsspillan vid kontroll och plombering av apparaturen innan fordonet tas i bruk och vid den årliga kontrollen av räkneverket. Den förra kostnaden uppkommer endast för det fåtal fordon som inte skall inställas för registrerings- eller lämplighetsbesiktning. Den borde — eftersom den är av engångsnatur — rätteligen ingå i apparaturkostnaden. Eftersom den är förhållandevis ringa har utredningen emellertid bortsett från den. Den andra kostnaden för tidsspillan är årligen återkommande. Utredningen har efter samråd med

AB Svensk Bilprovning utgått från att besiktningsmannen behöver endast fem minuter för kontroll av kilometerräknare i samband med årlig kontrollbesiktning. Kostnaderna för tidsspillan per år kan uppskattas till totalt ca 300 000 kr för de fall kontrollen sker i samband med årlig kontrollbesiktning och till totalt ca 1 milj. kr för övriga fall.

I tabell 2 lämnas en sammanställning av årskostnaderna.

Slutligen skall i detta sammanhang nämnas att det i kilometerräknare nedlagda kapitalet uppgår till 224 kr per fordon år 1984 och 437 kr per fordon år 1974, eller med den angivna förutsättningen betr. fordonsbeståndet till totalt ca 36 milj. kr år 1984 och ca 70 milj. kr år 1974.

3.5.3 Särskilda övergångsregler

Såsom utredningen påpekat under 3.5.1 är det den långsiktiga kostnaden (angiven för år 1984) som i första hand är intressant för bedömningen av frågan om kilometerskatt är en fråga kostnadssynpunkt acceptabel beskattningsform. En kostnadsuppgift för initialskedet (år 1974) har tagits med endast för att visa att kostnaderna i detta skede blir större än på längre sikt. Den uppgivna kostnaden för år 1974 är emellertid i absoluta tal för liten. Eftersom i kostnaden ingår investeringar på gamla fordon, som snart kommer att skrotas, är det inte rimligt att räkna med en avskrivningstid på nio år. Själva räkneverket kan flyttas över till ett nytt fordon men utgifterna för monteringsarbetet och inkomstbortfallet för stillståndstiden måste, när det gäller gamla fordon, avskrivas på betydligt kortare tid. Utredningen har inte funnit det möjligt att med tillräcklig säkerhet beräkna de verkliga kostnaderna för varje år fram till 1984, då hela det ursprungliga fordonsbeståndet kan antagas vara ersatt. Något absolut behov därav torde heller inte föreligga, eftersom man redan av de gjorda kalkylerna kan konstatera, att kostnaderna i inledningsskedet är avsevärt högre än på längre sikt och att de successivt avtrappas fram till år

1984. Den fråga man då ställer är om man genom särskilda övergångsregler kan sänka kostnaderna under inledningsskedet. Vid denna bedömning skall man hålla i minnet att det främst är under de första åren som större besparingar kan göras.

En lösning är att införa kilometerskattesystemet successivt så att det omfattar endast nytilkommande fordon och blir helt genomfört år 1984. I detta fall är det emellertid inte möjligt att redan från början slopa brännoljeskatten och alltså ha endast kilometerskatt för nytilkommande fordon och enbart en fast fordonsskatt för äldre fordon. Denna fordonsskatt skulle nämligen få ersätta även brännoljeskatten och alltså med nödvändighet bli hög. Under en kanske tioårig övergångstid skulle man få, bortsett från åldern, likartade fordon, varav en del belastades med en helt rörlig skatt och andra med en helt fast skatt. Den snedvridning av konkurrensförhållandena som detta medför skulle med säkerhet få till följd att fordonsägarna försökte att så länge som möjligt hålla fordon med långa körsträckor i trafik. Detta är en konsekvens som man från trafiksäkerhetssynpunkt och av andra tungt vägande skäl inte kan acceptera.

Det föregående resonemanget torde klart visa att man under en successiv övergång kan ersätta endast den nuvarande fordonsskatten med kilometerskatt och alltså måste behålla brännoljeskatten för att få en till viss del rörlig skatt åtminstone för de motor drivna fordonen. Utredningen vill emellertid framhålla att en betydande snedvridning av konkurrensförhållandena ändå blir följden, särskilt i fråga om släpvagnarna. Denna nackdel kan i någon mån minskas genom att man skär ner övergångstiden till förslagsvis fem år. Detta synes vara motiverat även med hänsyn till att det främst är under de första åren som initialkostnaderna är betydligt större än de långsiktiga kostnaderna.

En successiv övergång till kilometerbeskattning under en femårsperiod med bibehållen brännoljeskatt under denna tid skulle enligt bilskatteutredningens uppfattning kunna accepteras om de besparingar som man uppnår är avsevärda. Att beräkna dessa är

givetvis svårt, men utredningen har, med vissa förenklade antaganden beträffande bl.a. fordonsparkens sammansättning och förnyelsetakt, kommit till att bruttobesparingarna ligger i storleksordningen 60 milj. kr under hela femårsperioden. Därvid har utredningen också tagit hänsyn till att ägare av fordon med relativt korta, årliga körsträckor frivilligt kommer att välja en övergång till kilometerskatt för att undvika den extra belastning som en fast skatt utgör i dessa fall. I beräkningen måste man emellertid också ta hänsyn till att ett bibehållande av brännoljeskatten medför administrationskostnader, som för femårsperioden kan beräknas till ca 25 milj. kr. Nettobesparingen blir då endast ca 35 milj. kr. Tar man sedan också i beaktande möjligheterna att genom användning av enbart kilometerskatt minska skattebortfallet (enligt beräkningarna under 3.6 med 25—30 milj. kr för femårsperioden) kan fördelarna med en successiv övergång inte anses vara så stora att de uppväger nackdelarna.

Med hänsyn till det anförda har utredningen i stället övervägt en annan lösning. Man bör kunna slopa brännoljeskatten omedelbart vid införandet av kilometerskatt men för en kortare övergångsperiod undantaga vissa äldre fordon från kilometerskatteplikt och alltså helt beskatta dessa med fordonskatt. Den genomsnittliga livslängden på de fordon som kommer i fråga för kilometerskatteplikt torde kunna uppskattas till ca nio år. Med utgångspunkt härifrån skulle en dispensregel kunna utformas så att under år 1974 från kilometerskatteplikt undantas fordon, som vid kilometerskattesystemets införande är minst åtta år gamla (och alltså kan antas bli tagna ur bruk under år 1974). Även här måste dock finnas en möjlighet att frivilligt gå över till kilometerskatt, där så är fördelaktigt med hänsyn till körsträckan i det enskilda fallet. De nettobesparingar som man uppnår genom den nu skisserade lösningen kan — med samma förenklade antaganden som i kalkylen för den successiva övergången — uppskattas till 6 milj. kr. Därtill kommer att man med en sådan lösning omedelbart uppnår de minskningar av

skattebortfallet som blir en följd av brännoljeskattens slopande.

Med det senare alternativet torde snedvridningen i konkurrensförhållandena bli tämligen liten eftersom det rör sig om ett begränsat fordonsbestånd, dvs. endast de fordon som är mer än åtta år gamla, och om så kort övergångstid som ett år. Något från trafiksäkerhets- eller rationaliseringsynpunkt betänkligt konserverande av det äldre fordonsbeståndet synes heller inte bli följden, eftersom kilometerskatteplikt under alla förhållanden inträder den 1 januari 1975. Skillnaden i kostnadsbesparing mellan ett system med successiv övergång under en femårsperiod och ett system med ettårig dispensregel för äldre fordon är ej större än att utredningen, särskilt med hänsyn till den avsevärda minskningen av skattebortfallet, vill förorda det senare alternativet.

3.6 *Utredningens överväganden och förslag*

Utredningen har under 2.2—2.5 redovisat fördelarna och nackdelarna med olika beskattningssystem. I det följande skall utredningen med utgångspunkt från denna redovisning jämföra kilometerbeskattningen, sådan den beskrivits ovan, med den nuvarande kombinationen av fordonskatt och brännoljeskatt. De fordonskategorier som jämförelsen gäller är samtliga skattepliktiga, icke bensindrivna motorfordon, trafiktraktorer och motorredskap samt skattepliktiga släpvagnar med totalvikt över tre ton, som dras av kilometerskattepliktiga, motordrivna fordon.

I fråga om önskemålet att en vägtrafikbeskattning skall täcka hela vägtrafiksektorn men inte gå därutöver är kilometerskatten fördelaktig. Man undviker med denna skatteform de problem som beror på att brännoljeskatt i viss utsträckning utgår även på olja som används för annat än framdrivning av fordonet. Tillämpningen av nuvarande regler för att undvika att beskatta sådan olja är administrativt komplicerad och innebär ett betydande irritationsmoment för den enskilde. Det har också visat sig

svårt att bestämma skatteavdragets storlek på ett rättvist sätt. Även om den nu diskuterade skillnaden mellan de båda beskattningssystemen i och för sig inte är av avgörande betydelse, innebär det dock stora fördelar att man genom kilometerbeskattning undviker de angivna problemen.

När det gäller önskemålet att skatten skall kunna varieras med hänsyn till de enskilda fordonens körsträckor, totalvikter och axelarrangemang är kilometerbeskattning helt överlägsen andra skatteformer. Enligt utredningens uppfattning är detta också en fråga, som har mycket stor betydelse vid ett fullföljande av 1963 års trafikpolitiska beslut. Såsom framgår av den trafikpolitiska princippropositionen och av de betänkanden från 1953 års trafikutredning som ligger till grund för propositionen är en riktig prissättning av vägtjänsterna av utomordentlig betydelse från samhällsekonomisk synpunkt. De vinster man kan uppnå är visserligen svåra att ange i kronor men det torde stå klart att de är stora.

Även med utgångspunkt från de tidigare redovisade rättvisesympunkterna synes det helt klart att kilometerskatt är att föredraga. Ett bibehållande av det nuvarande beskattningssystemet kommer enligt utredningens mening ständigt att ge upphov till anspråk på befrielse från eller nedsättning av skatt. Att lösa detta problem genom särskilda dispenser eller någon form av dag- eller veckoskatt är knappast möjligt med hänsyn till administrativa svårigheter. Kostnaderna skulle sannolikt också bli betydande och överstiga de kostnader som utredningen beräknat för en kilometerbeskattning. Utredningen vill i detta sammanhang särskilt framhålla bevilningsutskottets, av riksdagen godtagna uttalande, som återgivits ovan i avsnitt 1. Utskottet ansåg att den enda tekniskt tillfredsställande lösningen av de nu berörda problemen på längre sikt är en direkt körlängdsberoende skatt. Enligt utskottets mening är det därför angeläget att man vid en mera genomgripande reform av vägtrafikbeskattningen gör alla ansträngningar för att anknyta beskattningen till det faktiska utnyttjandet av vägnätet även om

en sådan åtgärd skulle vara förenad med vissa kostnader.

Synpunkten att skatten med hänsyn till kostnadsansvarighetsprincipen bör kunna anpassas efter de enskilda fordonens körsträckor, totalvikter och axelarrangemang grundas på övervägandena och slutsatserna i utredningens betänkande Fordonsbeskattningen. Det bör emellertid framhållas att frågor om prissättning av vägtjänster utreds i vägkostnadsutredningen och på många håll utanför Sverige. Det intensiva arbete som pågår kommer med säkerhet att leda fram till mera förfinade beräkningsmetoder och ett bättre faktaunderlag än som hittills funnits att tillgå. Likaså utvecklas den ekonomiska teorin för prissättningen så att den blir alltmer genomarbetad och exakt. För att man skall kunna utnyttja vad som på detta sätt kommer fram krävs beskattningsformer som på ett helt annat sätt än de nuvarande kan varieras med hänsyn till olika för prissättningen väsentliga faktorer. I detta avseende är kilometerbeskattning enligt utredningens mening klart överlägsen. Behovet av kilometerskatt kommer därför i framtiden att bli ännu större.

Utredningen har ovan framhållit de differentieringsmöjligheter som en kilometerbeskattning erbjuder. Utan att ta ställning till behovet eller lämpligheten av differentiering i olika avseenden vill utredningen i detta sammanhang ge några exempel på hur kilometerbeskattning kan användas. Man kan t.ex. med en avgift per kilometer som varierar med körsträckan få en mjuk övergång från det nuvarande systemet med fordonsskatt, som ger en form av mängdrabatt för fordon med långa årliga körsträckor. En sådan differentiering kan också utgöra ett incitament till ett intensivare utnyttjande av fordonsparken. Differentiering av kilometerskatten kan användas bl.a. som ett regionalpolitiskt lokaliseringssinstrument eller som ett medel i miljövården. En differentiering som innebär minskande skatt per kilometer med ökande körlängd verkar från lokaliseringssynpunkt gynnsam för sådana glesbygdsmråden, där de årliga körsträckorna är längre än genomsnittet för landet. En så-

dan differentiering kan också gynna t.ex. skogsbruket. Möjlighet finns också att sätta lägre skatt per kilometer för olika specialfordon. Som ett medel i miljövården kan kilometerskatten differentieras så att den blir lägre för fordon som har särskild utrustning, som motverkar buller och skadliga avgaser. Beträffande denna aspekt vill utredningen också hänvisa till vad som anförs nedan om möjligheterna att i framtiden använda från miljövårdssynpunkt lämpligare motorer.

Vid överläggningar som bilskatteutredningen haft med företrädare för transportsektorn lade man från en del håll särskild vikt vid det incitament till ett effektivt utnyttjande av fordonsparken som en fast fordonsskatt innebär och ansåg att man skulle kunna tänka sig en mindre fordonsskatt i botten och kilometerskatt däröver. Fordonskatten skulle då kunna dels stimulera till ett effektivt utnyttjande av fordonsparken, dels vara ett instrument för uttag av fasta kostnader och dels möjliggöra en mjuk övergång till kilometerbeskattning. Ett sådant system med en fast skatt skulle emellertid betyda, att man fick tillbaka problemen med krav på restitutioner, t.ex. för fordon som körs osedvanligt korta sträckor. Om de vid överläggningarna framförda synpunkterna anses böra tillgodoseas, kan och bör detta därför enligt utredningens mening ske inom ramen för en renodlad kilometerbeskattning.

Vidare skall påpekas att man med kilometerbeskattning undviker att skatteuttaget blir beroende av sådana från kostnadsansvarighetssynpunkt ovidkommande omständigheter som att drivmedelsförbrukningen är olika för fordon inom samma kategori och viktclass. Den nuvarande brännoljeskatten medför att priset på drivmedlet blir förhållandevis högt och att brännoljeförbrukningen får en alltför stor betydelse för driftsekonomi. Härigenom motverkar man en från många synpunkter önskvärd utveckling mot användandet av starkare motorer. För en sådan utveckling talar både trafiksäkerhetsaspekten och önskemålen om en rationell avvägning av motorstyrkan i förhållande till fordonsvikten.

I diskussionen om skatteflykten inom brännoljebeskattningen har kilometerskatt ibland förts fram som en lämplig metod att få en från kontrollsynpunkt bättre skatteform. Kilometerbeskattning har vissa fördelar i detta avseende. Man får emellertid inte bortse från att även ett sådant system ger utrymme för skattebortfall. I detta hänseende torde kilometerskatt vara i huvudsak likvärdig med fordonsskatt. Utredningen har i annat sammanhang (SOU 1968: 50) uppskattat att skattebortfallet inom den nuvarande fordonsbeskattningen ligger i storleksordningen 1,5 % av debiterad skatt. En effektivare bilregisterföring och ett kontrollmärkessystem kan antagas medföra, att denna siffra blir något lägre. I motsatt riktning verkar emellertid den omständigheten att skatten för de fordon som blir kilometer-skattepliktiga är relativt stor i de enskilda fallen. Även om det är mycket svårt att bedöma de olika faktorernas inverkan anser sig utredningen, på grundval av gjorda beräkningar, kunna antaga att skattebortfallet inom ett system med kilometerbeskattning för brännoljedrivna fordon och tyngre släpvagnar inte kommer att överstiga 12—13 milj. kr av totalt 800—900 milj. kr kilometerskatt. Om man bibehåller det nuvarande systemet med en kombination av fordons-skatt och brännoljeskatt skulle motsvarande tal bli av storleksordningen 18 milj. kr, varav 25—30 % avser fordonsskatten. Det förefaller utredningen vara realistiskt att räkna med en minskning av skattebortfallet med åtminstone 5—6 milj. kr per år vid övergång till kilometerbeskattning.

Enligt utredningens mening är den angivna minskningen av skattebortfallet betydelsefull både med hänsyn till den inkomstökning som uppkommer för statsverket och från rent principiell synpunkt. Bevillningsutskottet framhöll också i det tidigare redovisade betänkandet värdet av att man kan eliminera de inte obetydliga kontrollsvårigheter som är förenade med brännoljebeskattning.

En viktig fråga när man överväger att ersätta den nuvarande kombinationen av fordonsskatt och brännoljeskatt med kilome-

terskatt är om man därmed får en skatteform som är bättre än den nuvarande med hänsyn till de krav som kan uppkomma genom den tekniska utvecklingen på fordons- sidan. Som tidigare nämnts har utredningen låtit undersöka vilka andra motortyper som kan bli aktuella i framtiden.

I fråga om elbilarnas framtid har uppgifterna lämnats av laborator Staffan Ulvönäs vid försvarets forskningsanstalt. Enligt Ulvönäs är elbilen, åtminstone för lokaltrafik, att anse som realistiskt alternativ, även om man får räkna med ytterligare 5—10 års utveckling innan denna fordonstyp är kommersiellt tillgänglig.

Värmemotorernas utvecklingsmöjligheter har redovisats av f.d. överingenjören Gösta Kullberg vid statens väginstitut. Den genomförda inventeringen ger vid handen att det finns endast ett begränsat antal typer av värmemotorer. Förbränningsmotorn (värmemotor med intern förbränning) är för närvarande den dominerande kraftkällan för framdrivning av fordon. Möjligheterna till vidare utveckling av denna bedöms som ganska ringa. När det gäller bränsleförbrukningen har man uppnått ett optimum med hänsyn till olika relevanta faktorer. För motorer med extern förbränning, dvs. gasturbiner och s.k. varmluftmotorer, är situationen något annorlunda. Gasturbinen har först på senare tid utvecklats så att den är lämplig för fordonsdrift. Med hänsyn till turbinens gynnsamma vikt kan man vänta en fortsatt utveckling. Denna kan leda till en kraftmaskin som i fråga om ekonomi konkurrerar med dieselmotorn för drift av tyngre fordon. Möjligheterna att nå särskilt långt beträffande begränsningen av drivmedelsförbrukningen anses dock inte vara stora. För tillfället har varmluftmotorn eller stirlingmotorn, för vilken även andra gaser än luft kan användas, rönt stort intresse. Stirlingmotorn liksom andra värmemotorer med extern förbränning är fördelaktig på så sätt att den ger avgaser med mindre halt av skadliga ämnen än förbränningsmotorn. Stirlingmotorn ger dessutom löften om en inte föraktlig förbättring av bränsleekonomin. Nu befintliga prototyper fyller dock

inte kraven i fråga om tyngd och reglerings- möjligheter.

En beskattning av elförbrukningen i eldrivna bilar möter stora tekniska svårigheter. Alternativet till kilometerbeskattning skulle alltså beträffande dessa fordon vara en ren fordonsskatt, med därav följande problem i fråga om körlängdsanknytningen. Nackdelen härmed är dock relativt sett mindre än i andra fall eftersom det här kommer att bli fråga om endast lättare fordon i lokaltrafik. Att kilometerskatt från kostnadsansvarighetssynpunkt är bättre än fordonsskatt även i detta fall är dock helt klart.

För turbindrivna fordon kan man i och för sig använda drivmedelsbeskattning, eftersom bränslet för dessa motorer är dieselolja. Drivmedelsförbrukningen kan dock antagas bli avsevärt högre för turbinmotorerna än för de vanliga dieselmotorerna. Om man vill undvika en snedvridande effekt av beskattningen kan man alltså knappast behålla brännoljeskatten i ett läge där båda motortyperna används. Eftersom det blir fråga om tunga fordon med långa, årliga körsträckor, för vilka fordonsskatt inte är en lämplig skatteform, torde endast kilometerskatt vara ett realistiskt alternativ.

Det bränsle som i första hand kan tänkas komma till användning för stirlingmotorn torde vara brännolja. Eftersom det gäller endast att åstadkomma värmeeffekt är dock även kolpulver och andra fasta bränslen tänkbara. Med hänsyn härtill kan drivmedelsskatt inte användas. Fordonsskatt är inte heller ett lämpligt alternativ för dessa tunga fordon med långa och de enskilda fordonen emellan varierande körsträckor. Även här synes alltså kilometerskatt vara den enda rimliga skatteformen.

Vad som nu har anförts om behovet av kilometerskatt med hänsyn till den tekniska utvecklingen är givetvis inte något argument för en omedelbar övergång till denna beskattningsform. Att man sannolikt måste räkna med att utvecklingen efter ett antal år tvingar fram en ersättning för de nuvarande skatteformerna måste dock föras in i bilden vid bedömningen i stort. Denna synpunkt

underströks också av bevillningsutskottet i det ovan refererade betänkandet.

Utredningen vill också nämna en fördel med kilometerbeskattning som visserligen inte är avgörande för bedömningen av skatteformens lämplighet men som ändå enligt utredningens mening är synnerligen betydelsefull. Bristen på transportstatistik har i många olika sammanhang framhållits som besvärande, t.ex. när det gäller planering och prognosframställning. De data om fordonens körsträckor som inom kilometerskattesystemet kommer att lämnas till bilregistret fyller härvidlag en viktig funktion.

Av de nu redovisade övervägandena framgår klart de stora fördelar som står att vinna med en övergång till kilometerbeskattning. Ett kilometerskattesystem enligt de under 3.2—3.5 uppdragna riktlinjerna torde också motsvara önskemålen om enkel administration och rimliga kostnader.

När det gäller den administrativa utformningen av kilometerskattesystemet är det enligt utredningens mening klart att man, med utnyttjande av stämplande kilometerräknare och ett nytt databehandlat bilregister, får en beskattning som fungerar smidigt. Det kan i detta sammanhang vara lämpligt att jämföra det av utredningen redovisade systemet med den norska kilometerbeskattningen. Utredningen vill då särskilt framhålla de stora fördelar som man vinner genom att man i stor utsträckning undviker särskilda avläsningar av besiktningssman. Även om stämplande kilometerräknare inte skulle bli möjliga att använda för släpvagnarna i begynnelskedet, synes detta inte medföra större komplikationer. Släpvagnarna utgör nämligen endast en mindre del av det kilometerskattepliktiga fordonsbeståndet och det har dessutom ansetts möjligt att undvika kvartalsvisa inställelser av släpvagnarna hos besiktningssman.

När det sedan gäller kostnadsaspekten tyder kalkylerna under 3.5 på att ett kilometerskattesystem blir dyrare än en kombination av fordonsskatt och brännoljeskatt. Nettokostnaden för kilometerbeskattning blir med utgångspunkt från 1970 års fordonsbestånd och prisnivå ca 8 milj. kr per

år, vilket motsvarar ungefär 1 % av det belopp som årligen kan beräknas inflyta i kilometerskatt. Man bör dock jämföra nettokostnaden för kilometerbeskattning med den minskning av skattebortfallet med 5—6 milj. kr per år som man uppnår genom övergång till denna beskattningsform.

Med hänvisning till det ovan anförda föreslår utredningen att statsmakterna i princip beslutar om införande av kilometerbeskattning fr.o.m. den 1 januari 1974 enligt de huvudlinjer som utredningen angivit. Vidare förordar utredningen att man för fordon, som inte kommer att omfattas av kilometerbeskattning, tills vidare behåller det nuvarande systemet med fordons- och bensinskatt.

Ett genomförande av kilometerbeskattning får vissa konsekvenser i fråga om den internationella trafiken. I detta avseende vill utredningen hänvisa till övervägandena i avsnitt 6 i betänkandet Fordonsbeskattningen. Frågan om särskilda regler beträffande de lättare fordonen, bl.a. de dieseldrivna personbilarna, torde få övervägas ytterligare.

Utredningens förslag innebär att de specialdestinerade drivmedelsskatterna, som utgår enligt förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt och förordningen (1964: 352) om gasolskatt försvinner. Andra skatter på brännolja och gasol, t.ex. enligt förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen och enligt förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt, ingår inte i vägtrafikbeskattningen och torde därför inte heller omfattas av utredningens uppdrag. Förslaget att slopa brännoljeskatten har dock viss betydelse i fråga om de icke specialdestinerade skatterna. Den särskilda skatten på brännolja och gasol liksom energiskatten på gasol utgår i princip endast om brännoljan eller gasolen används som drivmedel för motorfordon eller trafiktraktor. Man synes utan svårighet kunna slopa dessa särskilda skatter och schablonmässigt inarbeta dem i kilometerskatten. Motsvarande del av kilometerskatten kan efter uppbödden avskiljas från automobilskattemedlen och särredovisas. En sådan lösning innebär

betydande administrativa fördelar. När det gäller energiskatten på brännolja är förhållandet anorlunda. Denna skatt avser förutom motorbrännolja även eldningsolja och bunkerolja. Införandet av kilometerbeskattning ger därför inte anledning att ändra reglerna för uttag av energiskatt på motorbrännolja.

3.7 Uppföljningen av utredningens förslag

Utredningen vill erinra om att pågående utvecklingsarbete är förenat med stora kostnader. Det är därför av vikt att statsmakterna snarast tar ställning till utredningens förslag. Under förutsättning att statsmakterna hösten 1970 i princip beslutar om införande av kilometerbeskattning från och med den 1 januari 1974 bör förberedelserna för ett kilometerskattesystem kunna hinnas med. Efter ett sådant principbeslut kan det tekniska utvecklingsarbetet beräknas vara färdigt under våren 1971. Utredningen räknar med att kunna lägga fram sitt slutbetänkande med författningsförslag i början av hösten 1971. Efter ett beslut i frågan av riksdagen våren 1972 bör nödvändiga anvisningar för systemets genomförande färdigställas under sommaren samma år. Under dessa förutsättningar kan serierproduktion av apparaturen vara i gång vid årsskiftet 1972/73. Under 1973 kan sedan montering, kontroll och plombering av apparaturen ske i den ordning som beskrivits i avsnitt 3.4.

Den angivna tidsplanen bygger på förutsättningen att pågående utvecklingsarbete kan bedrivas enligt uppgjort program. Om detta inte visar sig möjligt kan det bli nödvändigt att uppskjuta tidpunkten för ikraftträdandet av kilometerbeskattningen ett år. Tidsplanen torde kunna bedömas med större säkerhet till hösten.

Såsom framgått av den föregående redogörelsen kräver införandet av kilometerbeskattning ett noggrant förberedelsearbete i såväl tekniska som administrativa avseenden. Utredningen vill redan nu förutskicka att en särskild arbetsgrupp eller nämnd kan behövas för utfärdande av anvisningar i fråga om t.ex. utformningen av kilometerräknar-

apparaturen och administrativa rutiner. I en sådan grupp eller nämnd bör finnas representanter bl.a. för bilskatteutredningen, för den organisation som arbetar med uppbyggnaden av det nya bilregistret och för kilometerskattemyndigheten. Vidare måste man ha tillgång till erforderlig teknisk expertis, som kan leda det tekniska utvecklingsarbetet. Bilskatteutredningen kan inte nu närmare ange vid vilken tidpunkt en nämnd eller arbetsgrupp kan komma att behövas eller under vilka former den bör arbeta. Till denna fråga återkommer utredningen därför senare.

4 Sammanfattning

I direktiven till bilskatteutredningen nämns utformningen av beskattningssystemet som en av utredningens arbetsuppgifter. Departementschefen uttalar, att avvägningen skall ha till syfte att underlätta genomförandet av kostnadsansvarighetsprincipen och att kilometerskatt är en tänkbar form för beskattning av vägtrafiken. I sitt av riksdagen godkända betänkande 1969: 35 framhöll bevillningsutskottet de stora fördelar som är förenade med en beskattning som är direkt körlängdsberoende och ansåg att alla ansträngningar bör göras för att utforma en sådan beskattning även om denna är förenad med vissa kostnader.

I förevarande betänkande redovisar utredningen hur beskattningssystemet enligt utredningens mening bör utformas med hänsyn till kostnadsansvarighetsprincipen och till de krav som man bör ställa beträffande administration, kontroll och kostnader.

I fråga om bensindrivna fordon och sådana släpvagnar som har en totalvikt om högst tre ton föreslår utredningen att man skall bibehålla ett system med bensinskatt och fordonsskatt. När det gäller övriga fordonsslag — dvs. i huvudsak brännoljedrivna fordon och tyngre släpvagnar — kommer utredningen däremot fram till att den nuvarande kombinationen av fordonsskatt och brännoljeskatt är otillfredsställande från flera synpunkter. Således är det inte möjligt att på ett godtagbart sätt avgränsa beskattningen till vägtrafiksektorn. När det gäller

kravet att skatten, i enlighet med kostnadsansvarighetsprincipen, skall kunna varieras med hänsyn till de enskilda fordonens körsträckor, totalvikter och axelarrangemang är det nuvarande systemet helt otillräckligt. Inte heller är det möjligt att inom detta system tillgodose på rättvisesynpunkter grundade krav på att skatten skall anpassas efter fordonsutnyttjandet. Den framtida utvecklingen i fråga om fordonens motorer och drivmedel kommer att tvinga fram andra beskattningssystem än de nu använda. Beträffande den tekniska utvecklingen kan också nämnas att brännoljeskatt motverkar en från många synpunkter önskvärd utveckling mot användande av kraftigare motorer i de tyngre fordonen. Utredningens slutsatser är att en kilometerskatt i de angivna avseendena är helt överlägsen den nuvarande brännolje- och fordonsskattningen och i fråga om kraven på anpassning av skatten efter körsträckor och fordonsutnyttjande den enda praktiskt möjliga lösningen. Kilometerbeskattning erbjuder också en rad värdefulla differentieringsmöjligheter och kan antagas även i framtiden möjliggöra en bättre anpassning med hänsyn till utvecklingen av beräkningsmetoderna och den ekonomiska teorin för bestämmande av skatt. Dessutom bör man genom kilometerbeskattning kunna få en sänkning av skattebortfallet med minst 5—6 milj. kr per år. Utredningens överväganden redovisas utförligt under 3.6.

Utredningen föreslår att kilometerbeskattning skall tillämpas fr.o.m. den 1 januari 1974 för samtliga skattepliktiga, icke bensindrivna motorfordon, trafiktraktorer och motorredskap samt sådana skattepliktiga släpvagnar med en totalvikt om mer än tre ton, som dras av kilometerskattepliktigt, motordrivet fordon. Enligt förslaget skall motordrivna fordon förses med s.k. stämplande kilometerräknare och släpvagnar med s.k. navmätare (en teknisk beskrivning lämnas i bil. 1). Utredningen påpekar dock att vissa tekniska problem beträffande kilometerräknarapparaturen kan göra det nödvändigt att välja en annan beskattningsform när det gäller trafiktraktorekipagen. Om så skulle bli fallet återkommer utredningen med förslag i denna fråga.

Tidpunkten för införandet av kilometerbeskattning har valts så att det nya, automatiserade bilregistret skall ha tagits i bruk och stämplande kilometerräknare skall ha utvecklats och börjat serieproduceras.

Kilometerskatten ersätter den nuvarande specialdestinerade brännoljeskatten och gasolskatten samt fordonsskatten för det ifrågasvarande fordonbeståndet. Skatten bestäms till visst belopp per kilometer i enlighet med utredningens betänkande Fordonsbeskattningen eller genom omräkning av nuvarande skatter på det sätt som använts i samma betänkande. Den särskilda skatten på brännolja och gasol liksom energiskatten på gasol kan också enkelt inarbetas i kilometerskatten.

Själva räkneverket — detta gäller främst stämplande kilometerräknare — skall vara plomberat av tillverkaren eller representant för denne. Monteringen av kilometerräknaren får utföras av den som tillverkar fordonet eller av auktoriserad återförsäljare för denne (märkesverkstad). Den som monterar kilometerräknaren plomberar anslutningarna. Fordonet inställs för myndighetskontroll hos AB Svensk Bilprovning. Besiktningssmannen kontrollerar att de tidigare gjorda plomberingarna är obrutna och ersätter dem med en officiell plombering. Stickprovvis görs mera ingående kontroller.

En plombering får i princip brytas endast av besiktningssman eller — när detta i undantagsfall behövs för reparation av fordonet — av verkstad, som har rätt att montera kilometerräknaren. Efter reparationen skall kontroll och plombering ske i vanlig ordning.

Den löpande kontrollen av kilometerräknaren sker enligt huvudregeln i samband med den årliga kontrollbesiktningen. Fordon som inte är kontrollbesiktningsspliktiga — dvs. i princip fordon som är yngre än två år — skall inställas hos besiktningssman för särskild kontroll av kilometerräknarna. Inställelsen sker då enligt samma mönster som gäller för kontrollbesiktning.

Kilometerskatten debiteras och uppbärs kvartalsvis. När det gäller motordrivna fordon — som alltså är försedda med stämplande kilometerräknare — skickas i slutet av varje kvartal ett särskilt avstämplingskort från skattemyndigheten till varje fordonsägare. Fordonsägaren stämplar kortet i räkneverket och skickar tillbaka det till skattemyndigheten. Hos myndigheten sker maskinellt avläsning av kortet, uträkning av skatt och utskrift av skatteinbetalningskort. Uppbörden sker sedan på i princip samma sätt som när det gäller fordonsskatt. Om fordonsägaren inte stämplar och inom föreskriven tid skickar in avstämplingskortet, påförs han istället en schablonmässigt bestämd, preliminär skatt. Fordon, för vilket utsänt avstämplingskort inte stämplats och skickats in inom föreskriven tid eller för vilket påförd skatt inte betalats, får inte användas. Släpvagnarna påförs dels preliminär skatt, dels slutlig skatt. Den slutliga skatten debiteras enligt besiktningssmannens avläsningar, som i normalfallen görs i samband med den löpande kontrollen av apparaturen. Preliminär skatt debiteras kvartalsvis, för tiden fram tills avläsning av besiktningssman skett första gången enligt den genomsnittliga årliga körsträcka för resp. kategori och viktclass och för tiden därefter med utgångspunkt från det enskilda fordonets tidigare körsträcka enligt senaste avläsning av besiktningssman. Särskilda regler föreslås till för-

hindrande av att tillfälliga variationer påverkar bestämmandet av den preliminära skatten.

Skatteplikt inträder när fordonet tas i bruk första gången. Vid anmälan härom skall fogas ett i kilometerräknaren avstämplat kort eller — när det gäller släpvagnar — en avläsningsuppgift från besiktningsman.

Utredningen har med utgångspunkt från 1970 års fordonsbestånd och prisnivå beräknat den årliga nettokostnaden på längre sikt för kilometerbeskattning till drygt 8 milj. kr. Mot detta skall ställas en minskning av skattebortfallet med 5—6 milj. kr per år. I inledningsskedet blir kostnaderna något högre. För att i viss mån motverka detta föreslår utredningen att fordon, som den 1 januari 1974 är minst åtta år gamla och alltså kan antas bli skrotade under år 1974, skall kunna undantas från kilometerskatteplikt under ett år och i stället beläggas med enbart en fordonsskatt. Utredningen har föreslagit särskilda regler för övergången till kilometerbeskattning. Dessa innebär i kortlighet att kilometerräknare skall monteras på det befintliga fordonsbeståndet under år 1973 och enligt huvudregeln kontrolleras och plomberas i samband med den årliga kontrollbesiktningen samma år.

Om statsmakterna under hösten 1970 i princip beslutar om kilometerbeskattning fr.o.m. 1974 kan det tekniska utvecklingsarbetet vara färdigt under våren 1971. Utredningens slutbetänkande med författningsförslag kan då enligt planerna läggas fram i början av hösten samma år. Efter beslut av riksdagen i början av 1972 kan erforderliga anvisningar utfärdas under sommaren detta år och serieproduktion av kilometerräknare vara igång vid årsskiftet 1972/73. Utredningen förutskickar också att en särskild arbetsgrupp eller nämnd kan behöva inrättas för att leda det fortsatta utvecklingsarbetet på både den administrativa och den tekniska sidan.

Särskilt yttrande av ledamoten Gustafsson

Till bilskatteutredningens betänkande Fordonsbeskattningen (SOU 1969: 45) fogade jag en reservation, där jag bl.a. framhöll att vägkostnadsutredningen, som började sitt arbete 1965, borde ha hunnit längre i sitt arbete, innan bilskatteutredningen lade fram förslag om en omfördelning av skatterna för lastbilar, påhängsvagnar och släpvagnar samt bussar. Jag har fortfarande denna uppfattning. Remissbehandlingen av bilskatteutredningens nyssnämnda betänkande har gett vid handen, att denna min mening är starkt förankrad i opinionen.

Det förslag som framlägges i bilskatteutredningens nu föreliggande betänkande betraktar jag endast som en tänkbar teknisk konstruktion av ett nytt beskattningssystem. Därför har jag inte ansett mig ha anledning motsätta mig att det framlägges. Några värderingar av det materiella innehållet lägger jag inte på förslaget, utan detta får sedermera bli beroende av politiska beslut.

Det synes mig kunna förutsättas, att det tänkta systemet ger utrymme för differentieringar regionalt och kategorimässigt. Jag vill understryka att detta varit avgörande när jag ansett mig kunna i princip godtaga systemet. Ett beskattningssystem som i väsentlig grad bygger på körsträckans längd måste, när det skall materialiseras, kunna anpassas efter önskemålet om en regionalpolitik och en näringspolitik som ger alla delar av landet lika möjligheter och samtliga sektorer av näringslivet konkurrens på lika villkor. Inte minst mot bakgrunden av 1963 års trafikpolitiska beslut om att olika delar av landet skall ha en tillfredsställande trafikförsörjning är detta nödvändigt.

När det gäller de nackdelar som är för-

enade med den föreslagna kilometerbeskattningen vill jag i detta sammanhang understryka, att trängseffekterna och de särskilda kostnader som storstädernas trafik medför inte lämpligen kan byggas in i systemet. Samma är förhållandet ifråga om luftföroreningseffekterna.

Vid Kungl. Maj:ts och riksdagens principiella ställningstagande till ett nytt system för beskattningen enligt den skisserade metoden måste bestämt uttalas att kompletteringar i bl.a. dessa avseenden bör ske.

Bilaga 1 Teknisk beskrivning av kilometerräknare¹

Svenska Utvecklingsaktiebolaget har från Bilskatteutredningen erhållit uppdraget att utreda de tekniska och administrativa förutsättningarna för att åstadkomma ett kilometerbeskattningssystem.

Bolaget har därvid undersökt ett antal tänkbara konstruktionsalternativ till registreringsapparat, som kan kombineras med modern datateknik, med sikte på att rationalisera det administrativa arbetet kring beskattningen i det nya Bilregistret.

De konstruktionsalternativ som diskuteras kan sammanfattas i följande huvudgrupper:

- A. Helt mekaniska registreringsanordningar
- B. Elektromekaniska registreringsanordningar
- C. Helt elektroniska registreringsanordningar

I utredningen har Utvecklingsbolaget studerat det norska kilometerbeskattningssystemet. I Norge förses bilarna med dels en typ av kilometerräknare som monteras på navkapsel, dels en typ av kilometerräknare som placeras i förarhytten. Utförandet på räknarna varierar beroende på fabrikatet. Samtliga räknare är av tysk tillverkning.

Nackdelen med det norska systemet är emellertid att fordonsägaren vid varje kvar-
talskifte är skyldig att inställa fordonet till

viss myndighet för avläsning av kilometer-
räknaren.

Denna olägenhet har eliminerats i det av Utvecklingsaktiebolaget föreslagna systemet, i vilket ingår en *stämplande kilometerräknare*. I systemet ingår också datakort som utsändes och efter stämpling i fordonet databehandlas av skattemyndigheten. Avläsning av mätarställningen behöver alltså i det föreslagna systemet inte ske genom inställelse hos myndighet.

För att praktiskt lösa problemet att framställa en stämplande räknare för *dragfordon*, har Utvecklingsbolaget initierat ett utvecklingsarbete av en sådan räknare. För *trafiktraktorer* gäller dock vad som i följande stycke säges om släpfordon.

För *släpfordon* har bolaget ej ansett sig för närvarande kunna rekommendera någon typ av stämplande räknare, dels ur kostnadsynpunkt, dels ur kontrollsynpunkt. I stället rekommenderas en navkapselräknare av den typ som användes i det norska systemet. Olika konstruktionsalternativ till en stämplande räknare för släpvagnar är dock under utvärdering.

Kostnader för apparaturen, monteringskostnader, osv. redovisas i utredningens betänkande. Dessa bygger på uppgifter som lämnats Utvecklingsbolaget av fordonstillverkare och apparattillverkare och som granskats och godtagits av bolaget.

¹ Redogörelsen har utarbetats av Svenska Utvecklingsaktiebolaget.

A. Beskrivning av den stämplande kilometerräknarens funktion, konstruktion och installation

1. Funktion

Räknaren skall i sig lagra information om fordonets tillryggalagda vägsträcka samt dess registreringsnummer eller räknarens tillverkningsnummer. Denna information skall överföras genom ett tryckningsförfarande, till ett datakort som erhålles från skattemyndigheten fyra gånger per år. Uppgiften på kortet användes sedan av skattemyndigheten för beräkning av kilometerskatten. Kortets storlek framgår av bilaga 1 A.

2. Konstruktion

Det i räknaren befintliga räkneverket får sin rörelse från en drivspiral som kopplas till, antingen ett särskilt uttag vid den snäckväxel på växellådan som är avsedd för hastighetsmätarens drivspiral, eller en vinkelväxel vid färdskrivarens eller hastighetsmätarens anslutning till drivspiralen. Den senare lösningen torde vara möjlig på de flesta fordon och innebär också, särskilt för äldre fordon det billigaste alternativet vid installationen.

Kilometerräknaren är konstruerad så att den i princip skall motstå alla försök att manuellt påverka räkneverkets ställning.

I räknaren ingår anpassningskugghjul för att räknarens interna utväxling skall motsvara däckdimensionen på fordonet.

Registrering av räkneverkets ställning erhålles genom att upplagrad energi utlöses, varvid datakortet stämplas.

Räknaren är utförd så att kontroll av räkneverkets ställning måste ske genom stämpling. Man kan alltså ej direkt avläsa det aktuella kilometertalet.

Räknaren skall registrera upp till 999.999 km vägsträcka.

Siffrorna och bokstäverna skall ha ett typsnitt som kan accepteras av den läsare som skall upphandlas till skattemyndighetens dataanläggning.

För att tillgodose trafiksäkerhetskrav har

räknaren gjorts så liten som möjligt och utan utskjutande delar.

Räknarens mått och utseende framgår av bilaga 1 A.

3. Installation

Installationen av räknaren i gamla fordon skall ske av särskilt auktoriserade verkstäder. För nya fordon har Volvo, Saab-Scania, General Motors, Ford och Philipsons förklarat sig vilja medverka till att installationen sker på fabrik, eller där så ej är möjligt, hos generalagenten före försäljning. Nämnade företag har också åtagit sig att utfärda föreskrifter i form av servicemeddelanden, i vilka anges hur installationen av räknaren skall ske på lämpligaste sätt för olika fordonstyper.

Räknaren bör monteras på en plats som är lätt åtkomlig så att fortlöpande kontroll av räknarens funktion kan ske. Exempel på placering framgår av bilaga 1 B och 1 C.

Vid installationen av räknaren måste även iakttagas att den får en placering som är lämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt.

För bilar utrustade med s.k. Norrlandsväxel fordras att vissa åtgärder vidtages för att förhindra fusk. Problemet kan lösas på olika sätt, t.ex. så som skett i det norska systemet.

Plombering av apparaturen skall ske vid alla anslutningspunkter samt av räknarens lock. Plomberingsföreskrifter skall utfärdas.

B. Icke stämplande kilometerräknare

1. Funktion

För släpfordon och trafiktraktorer har en räknare som enbart registrerar kilometertalet ur konstruktiv och ekonomisk synpunkt ansetts lämpligast. Kilometertalet avläses i ett fönster på räknaren samt nedskrivs på ett datakort av samma typ som användes i den stämplande räknaren.

2. Konstruktion

Räknaren består av en kapsel som innehåller ett räkneverk. Kapseln monteras på navkap-

seln till ett hjul och roterar alltså med detta. På änden till den stillastående axeln monteras ett medbringarstift, vilket vid hjulets rotation påverkar en arm i räkneverket varför stegning av detta sker vid varje fullbordat varv som hjulet gör. I likhet med den stämplande räknaren skall denna registrera upp till 999 999 km vägsträcka.

3. Montering

Sättet för monteringen varierar något beroende på såväl räknarens som släpvagnens fabrikat. Gemensamt för samtliga är, att ett medbringarstift med minimum diametern 4 mm drives in i axeländan. Räknaren monteras på navet antingen direkt eller via ett mellanstycke eller på navkapseln. Vidare monteras särskilda plomberingsskruvar.

Föreskrifter för hur montering och plombering i detalj skall ske måste utfärdas.

Hur navkapselräknaren monteras framgår av bifogade illustration, bilaga 1 D.

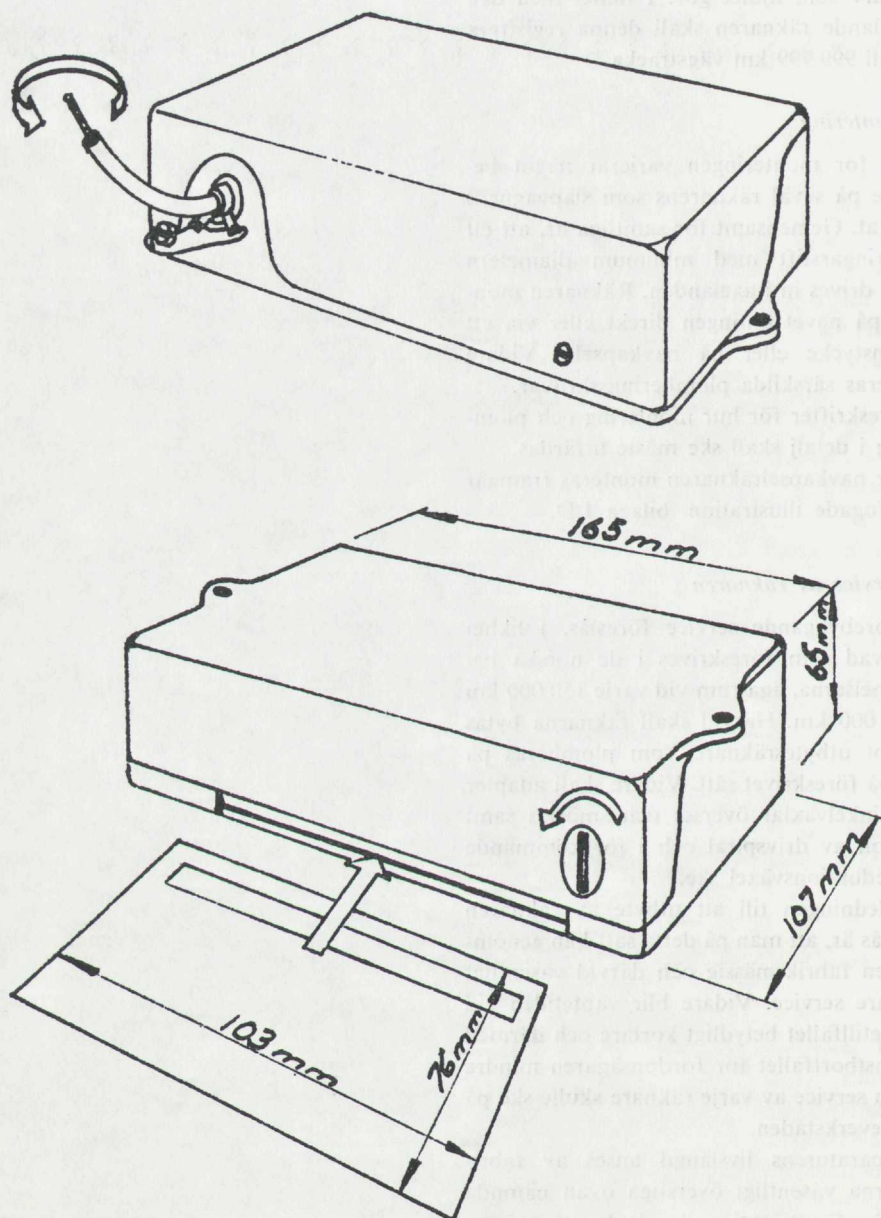
C. Service av räknaren

En förebyggande service föreslås, i likhet med vad som föreskrives i de norska bestämmelserna, äga rum vid varje 150 000 km—170 000 km. Härvid skall räknarna bytas ut mot utbytesräknare, som plomberas på nytt på föreskrivet sätt. Vidare skall adapter och vinkelväxlar överses och smörjas samt kontroll av drivspiral och i förekommande fall reduktionsväxel ske.

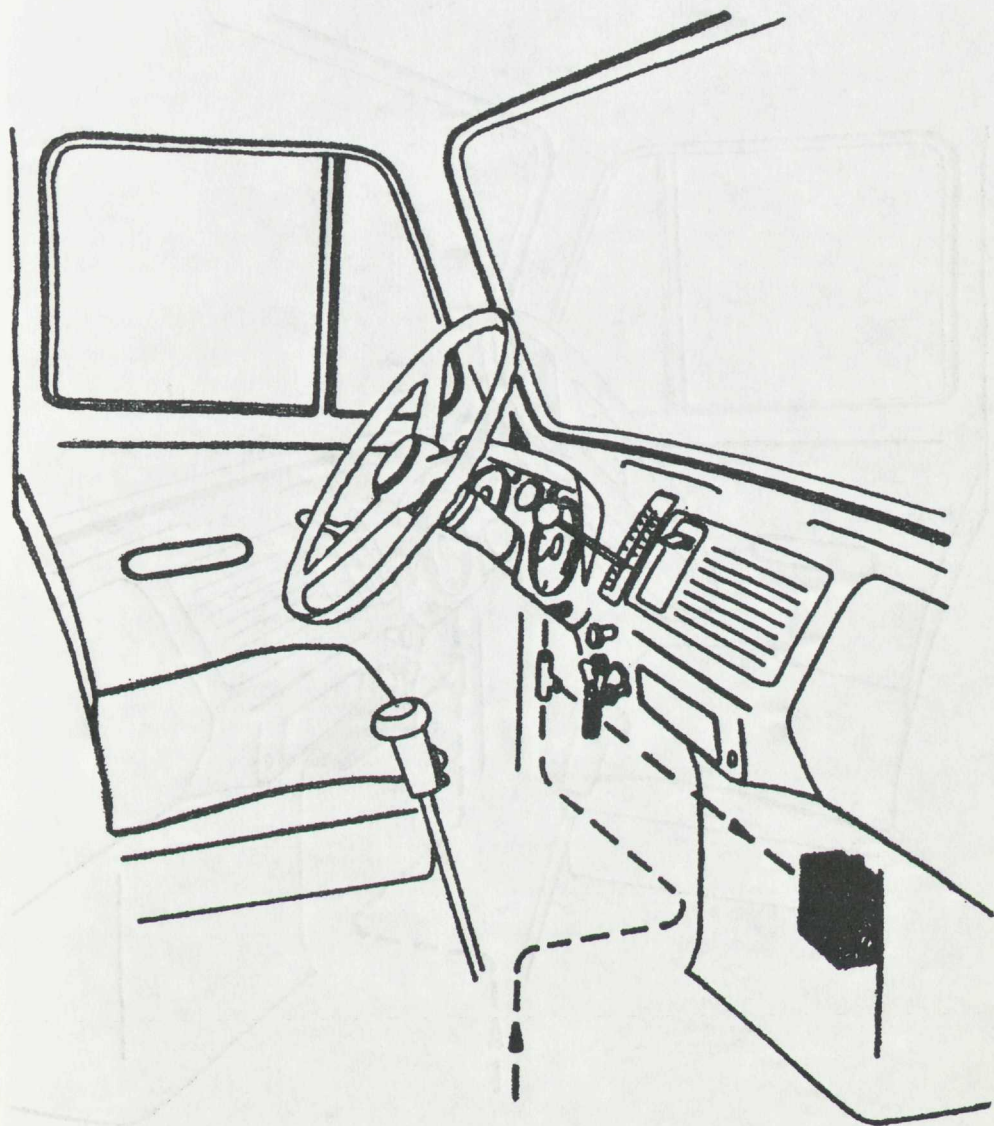
Anledningen till att utbyte av räknaren föreslås är, att man på detta sätt kan genomföra en fabriksmässig och därvid väsentligt billigare service. Vidare blir väntetiden vid servicetillfället betydligt kortare och därmed inkomstbortfallet för fordonsägaren mindre än om service av varje räknare skulle ske på serviceverkstaden.

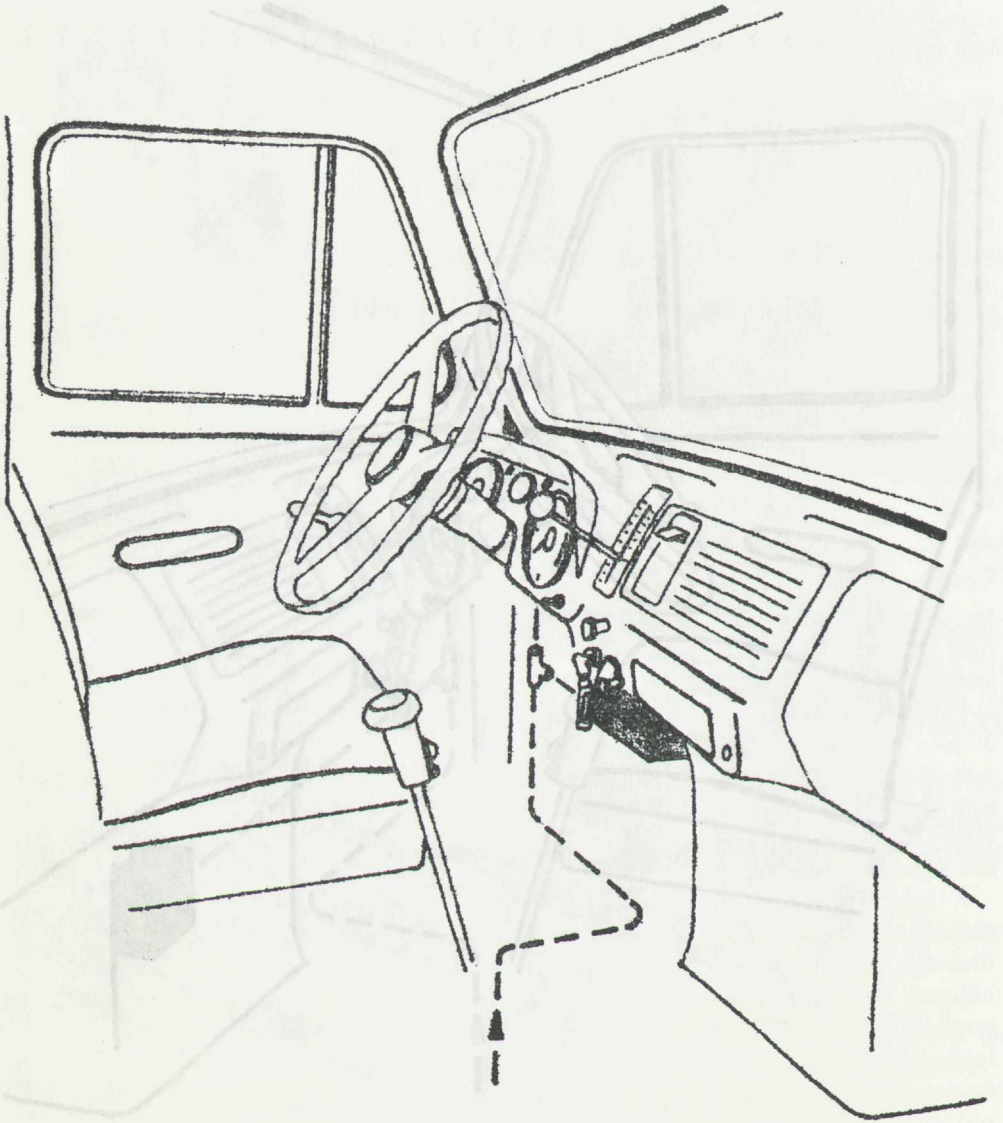
Apparaturens livslängd anses av fabrikanterna väsentligt överstiga ovan nämnda tal. En förutsättning är dock att monteringen av drivspiral och räknare skett i enlighet med fabrikantens instruktioner. Viktigt är sålunda att drivspiralen monteras med tillräckligt stora radier och utan att höljet för spiralen klämmas.

Bil. 1A

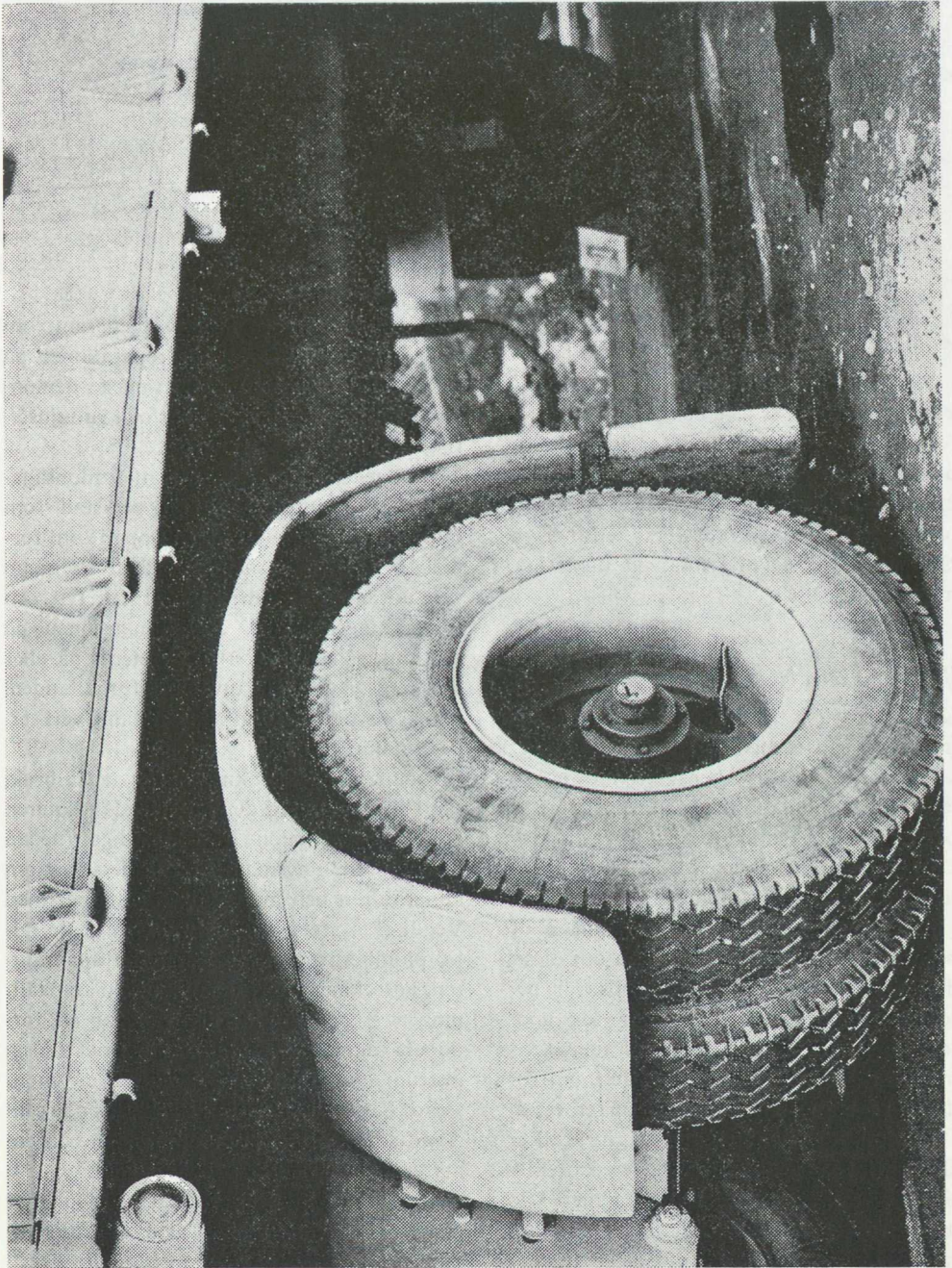


Bil. 1B





Bil. 1D



Allmänt

I Norge har sedan den 1 juli 1959 uttagits kilometeravgift för icke bensindrivna motorfordon. Kilometeravgiften ersätter brännoljeskatten och utgår med visst antal öre för kilometer. Öretalet är beroende av totalvikt och fordonstyp. Även för vissa bensindrivna motorfordon med hög totalvikt utgår kilometeravgift.

Beskattningens huvuddrag

Kilometeravgift tas ut för motorfordon som inte drivs enbart med bensin. Vidare erläggs kilometeravgift för bensindrivna bussar, lastbilar, kombinationsfordon, specialfordon och gaffeltruckar med totalvikt över tio ton. Däremot är anläggningsfordon och brandbilar befriade från kilometerskatt.

Avgiftens storlek varierar mellan 2 öre och 27 öre per kilometer. I fråga om dieseldrivna fordon, som inte används för personbefordran i linjetrafik eller för gods-transport i lokal linjetrafik, restitueras viss mindre del av den erlagda skatten, om fordonet körts mer än 3 000 mil under ett år.

Fordon, för vilka kilometeravgift skall erläggas (i fortsättningen kallade skattepliktiga fordon), skall vara försedda med kilometerräknare, som godkänts av Vegdirektoratet. Denna myndighet meddelar bestämmelser om hur kilometerräknarna skall vara utrustade, monterade och plomberade, om

vem som får utföra monteringen samt om hur det skall förfaras vid reparationer på fordon, i de fall apparaturen måste demonteras, liksom vid reparationer och rutinjusteringar av kilometerräknarna.

I en speciell körjournal, som fordonsägaren skall föra, lämnar den verkstad som monterar kilometerräknaren uppgift om fordonets registreringsnummer, ägarens namn och adress, apparaturens fabrikat, typ och tillverkningsnummer, däcksdimensionen på det hjul, som räkneverket monteras på eller drivs av, verkets utväxlingsförhållanden, plats och tid för monteringen samt verkstadsens namn och adress.

Innan kilometerräknaren får tas i bruk, skall fordonet med den monterade räknaren granskas av statens bilsakkyndige (nedan kallad besiktningsman) som undersöker om apparaturen och monteringen stämmer med Vegdirektoratets föreskrifter. Om så är fallet plomberar besiktningsmannen apparaturen, antecknar godkännandet och mätarställningen i körjournalen och noterar på fordonets vagnkort (som motsvarar besiktningsinstrumentet) att kilometerräknare är monterad. Besiktningsmannen skickar uppgift till Avgiftsdirektoratet om monteringen och om mätarställningen vid godkännandet.

Den som äger eller brukar skattepliktigt fordon skall varje månad avläsa mätarställningen och anteckna denna i körjournalen.

Körjournalen skall alltid finnas i fordonet och på anfordran visas upp för kontroll-

myndigheten. Har den sänts in till myndigheten, skall bevis härom finnas i fordonet. Det är förbjudet att radera i journalen eller att ta bort sidor. När journalen är fullskrivnen, skall den förvaras av fordonsägaren i tre år.

Under de tio dagarna före eller de tio dagarna efter varje kalenderkvartalsskifte skall den som äger eller använder skattepliktigt fordon utan anmaning inställa fordonet hos polismyndighet, länsman eller besiktningssman för kontroll och avläsning av mätarställningen. Uppgift om mätarställningen sänds omgående in till Avgiftsdirektoratet.

Avgiftsdirektoratet kan i särskilda fall ge dispens beträffande vissa fordon eller vissa grupper av fordon, så att fordonets ägare eller brukare själv kan skicka in uppgift om mätarställningen till direktoratet inom åtta dagar efter utgången av varje kvartal. I dessa fall skall avläsning av myndighetsrepresentant dock göras en gång om året.

Om det uppstår fel på kilometerräknaren, är fordonets ägare eller brukare skyldig att omedelbart inställa fordonet för kontroll hos polismyndighet, länsman eller besiktningssman, som läser av mätarställningen. Samtidigt utsätts frist för reparation av räkneverket eller för montering av ett nytt verk.

Vid varje kontroll av motorfordon med kilometerräknare skickar kontrollmyndigheten till Avgiftsdirektoratet uppgift om eventuella fel beträffande mätaren. Mätarställning vid kontrollen, datum för denna och uppmärksammade förhållanden förs in i körjournalen.

Avgiften bestäms av Avgiftsdirektoratet på grundval av mottagna kvartalsuppgifter om mätarställning och beräknas kvartalsvis efter antalet körda kilometer under avläsningsperioden. Om det vid kontroll visar sig att apparaturen inte är plomberad enligt föreskrifterna och att motorfordonet till följd härav brukats utan att räkneverket varit i funktion, fastställs avgiftsbeloppet av Avgiftsdirektoratet. Vid beräkningen av avgiften för varje betalningsperiod avrundas avgiftsbeloppet till närmast hela antal kronor.

Norska motorfordon som framförs utom Norge kan befrias från kilometeravgift under vissa villkor.

Teknisk utrustning

Av kilometerräknare finns tre olika typer, en navmätare, en mätare som monteras i förarhytten och genom vajer är ansluten till växellådan samt en som är utformad på samma sätt som de i Sverige använda färdskrivarna.

Navmätaren är monterad på vänstra framhjulet och följer med i dess rotation. På den stillastående axeln fästs en nabb, som påverkar en till räkneverket kopplad vinge. Räkneverket jämte vinge är kapslat i en kraftig cylindrisk dosa av mässing eller stål. På cylinderns yttre sida finns, försänkt och väl skyddat ett fönster, varigenom mätarställningen kan avläsas.

Antalet kilometerskattepliktiga fordon är ca 42 000. Av dessa är ett fåtal försedda med färdskrivare, och likaledes ett fåtal med annan i förarhytten monterad kilometerräknare. Återstoden är utrustade med navmätare.

Samtliga navmätare är tekniskt i huvudsak likvärda. Vissa kan vara svåra att avläsa i en del fall genom att oljan svärtas under vissa driftförhållanden. Beträffande de andra typerna av navmätare, vilka inte arbetar i olja, lär avläsningen kunna försvåras genom kondens på synglasets innersida.

I följande tre fall kan navmätare inte användas, nämligen

- 1) på fyrhjulsdrivna fordon, där samtliga axlar roterar och sålunda ingen fix punkt finns för montering av nabben,
- 2) på personbilar, där navmätare skulle bli för skrymmande och omöjliggöra fälgbyte, samt
- 3) på fordon, så konstruerade att en navmätare skulle komma utanför fordonets största tillåtna bredd.

Beträffande de i förarhytt monterade kilometerräknarna utgör överföringen från

växellådan till räkneverket en något sårbar anordning. Dels kan åverkan göras på överföringskabeln på olika sätt, dels lär det förekomma att fett i kabeln stelnar vid stark kyla, varigenom den roterande vajerns rörelse hindras. På flertalet mätare, särskilt färdskrivarna, kan åverkan göras på olika sätt, t.ex. genom att glaset krossas.

Priserna utgör för navmätarna 250—300 Nkr, för färdskrivarna 800—1 200 Nkr och för övriga typer 500—600 Nkr, allt inklusive tillbehör och montering.

Räkneverken skall bytas ut efter 15 000 mil. De gamla verken skickas till den auktoriserade generalagenten för översyn. Verken, som maximalt registrerar 9 999 mil, har då slagit om en gång. Utbyte mot ett helt nytt räkneverk kostar drygt 200 Nkr. Det tillhandahålles emellertid begagnade, justerade räkneverk. Byteskostnaderna stannar då vid ca 100 Nkr.

Kontrollsystem

Vid reparation, som nödvändiggör ingrepp i kilometerräknarapparaturen — i fråga om navmätare vid fel på hjulaxeln, vissa fel på bromssystemet eller byte av bromsband och i fråga om andra räkneverk vid fel i växellådan — får plomberingen brytas på auktoriserad bilverkstad. Denna auktorisation är nära nog generell i Norge för bilverkstäder och får ej sammanblandas med den speciella auktorisation, som gäller för saluförande och utbyte av kilometerräknare.

Om reparation skall utföras av ägaren eller icke auktoriserad verkstad, skall plomberingen brytas av besiktningsman eller polismyndighet. Fordonets ägare eller brukare får dock bryta plombering, om det under färd uppstår sådant fel på fordonet att det inte kan föras vidare och erforderlig reparation gör det nödvändigt att bryta plomberingen. I samtliga fall skall återplombering göras av besiktningsman eller polismyndighet. I körjournalen görs anteckning av vederbörande verkstad om brytande av plombering samt av vederbörande tjänsteman om återplombering.

Uppbörd

Såsom tidigare angivits sänder besiktningsmännen kvartalsvis in uppgifter om gjorda avläsningar. Uppgifterna databehandlas av IBM efter hålkortsbehandling hos Avgiftsdirektoratet. Optiskt läsbara inbetalningskort distribueras genom postverket till fordonsägarna. Med ledning av inbetalningskorten görs restantielistor genom databehandling. Om fordon inte inställs för avläsning hos besiktningsman och rapport om bilens körsträcka under kvartalet således inte kommer in till Avgiftsdirektoratet, avläts från direktoratet en varningsskrivelse. För den händelse varningen inte får avsedd effekt, begär direktoratet hos polismyndighet, att »avskyltning» skall ske, dvs. att fordonets registreringsskyltar skall omhändertagas, vilket innebär att fordonet inte får brukas. Även i de fall fordonsägaren inte betalar påförd skatt, begär direktoratet »avskyltning».

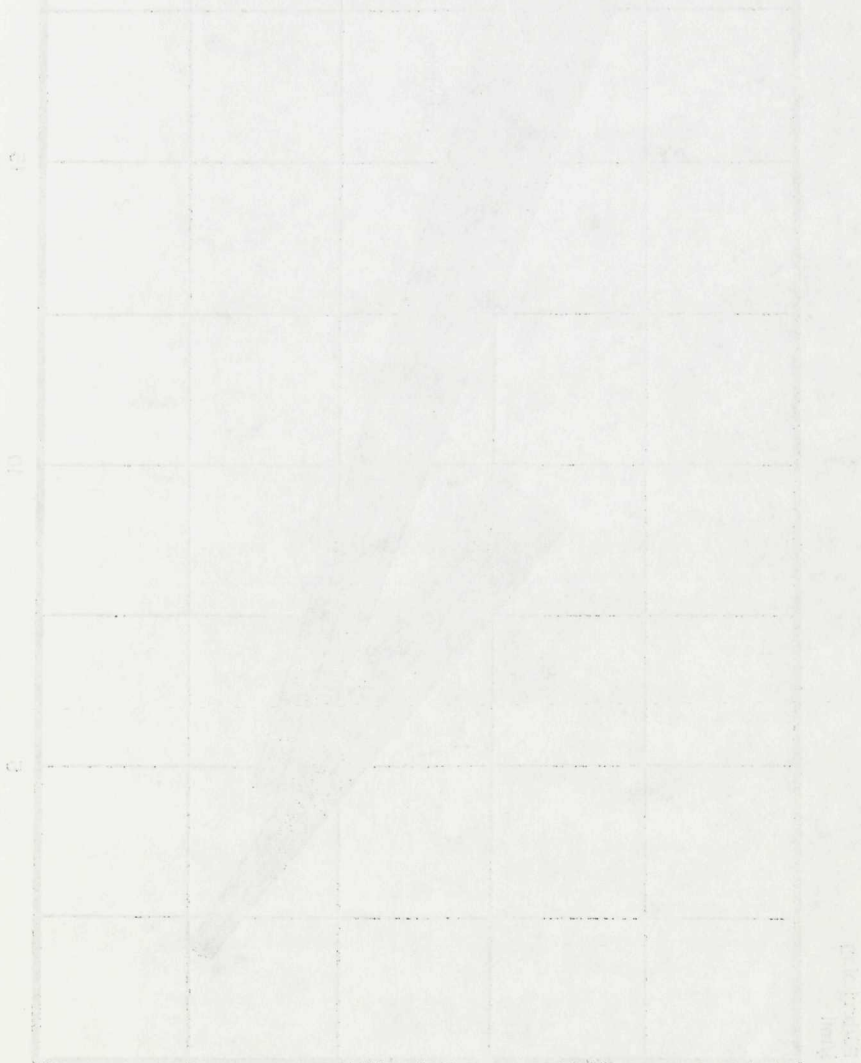
Kostnader för kilometeravgiften

Avgiftsdirektoratet har för år 1969 beräknat kostnaderna för kilometeravgiften för direktoratets vidkommande till 1,5 milj. Nkr, därav 850 000 Nkr lönekostnader, 370 000 Nkr driftkostnader och 230 000 Nkr porto/noteringsavgifter. Räknat efter en avläsningstid av 10 minuter per gång, åtgår 28 000 timmar för avläsning från polisens, länsmans eller bilsakkyndiges sida. Detta svarar mot 15 heltidsanställda med en lönekostnad av ca 0,3 milj. Nkr. Fordonsägarnas kostnader för tidsspillan och extra körning i samband med uppkörning för avläsning har av bilskatteutredningen uppskattats till ca 4,5 milj. Nkr för år, vilket motsvarar en kostnad per inställelse om 27 Nkr. Bilskatteutredningen har för svenska förhållanden uppskattat motsvarande kostnad till 30 kr för varje inställelse.

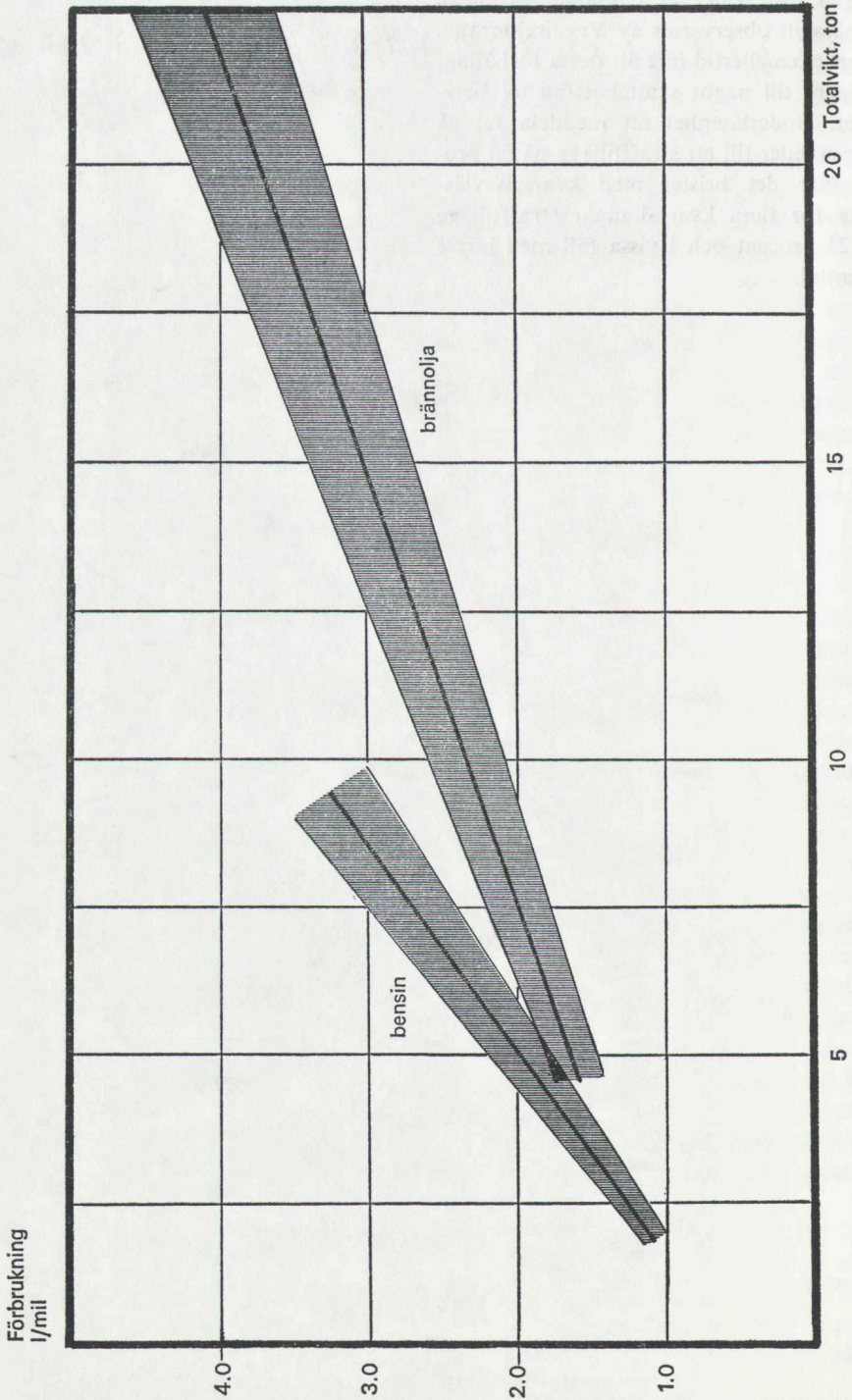
Erfarenheter rörande kilometeravgiften

Vid beskattningens tillkomst 1959 var meningarna delade om hur systemet skulle

fungera. Från Avgiftsdirektoratets sida anser man nu efter mer än tio års erfarenheter, att systemet är tillfredsställande. Det har emellertid visat sig svårt att undvika skador på navmätarna i trafiken. Brott på överföringen med vajer är också ett problem, som särskilt observerats av Vegdirektoratet. Det anses emellertid inte att dessa förhållanden leder till något skattebortfall av betydelse. Underlåtenhet att meddela fel på mätaren leder till ett straff tillägg på 50 procent. När det brister med kvartalsavläsningen för flera kvartal utgår straff tillägg med 25 procent och i vissa fall med högre procenttal.

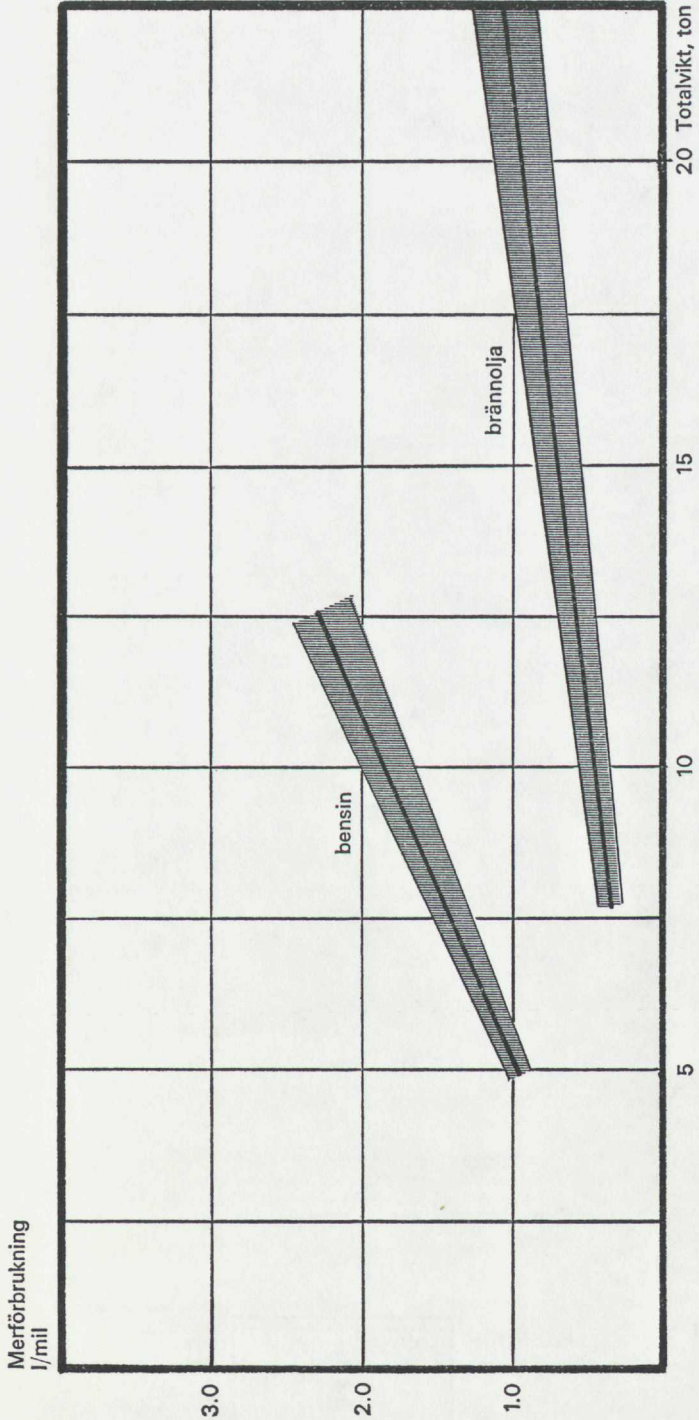


Principdiagram över lastbilars drivmedelsförbrukning



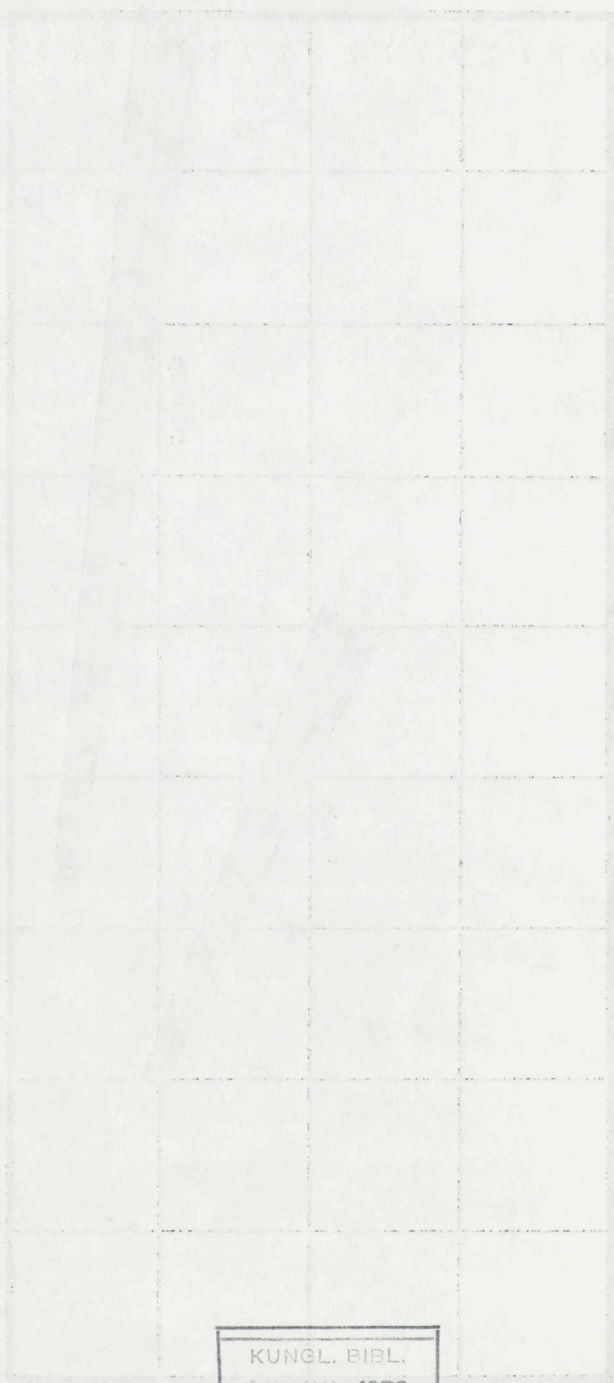
Bilaga 4

Principdiagram över merförbrukningen av drivmedel vid tillkoppling av släpvagn



Principals över en förhandling av
drivmedel vid tillagning av slagg

Bilaga 4



KUNGL. BIBL.
1 JUL 1970
STOCKHOLM

Stockholm
1970

1970

Nordisk udredningsserie (Nu) 1970

Kronologisk förteckning

1. Samordnad utbyggnadsplanering inom Nordel.
 2. Uddannelses- og forskningsspørgsmål.
 3. Prøveløsladelse.
-

Statens offentliga utredningar 1970

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Grundlagberedningen. 1. Riksdagsgrupperna • Regeringsbildningen. [16] 2. Ersättare för riksdagsledamöterna. [17] 3. Allmänna val på våren? [27]
Svensk FN-lag. [19]
Militära straff och disciplinmedel. [31]
Polisen i samhället. [32]
Hemförsäljning. [35]

Försvarsdepartementet

Värnpliktstjänstgöringens civila meritvärde. [12]

Socialdepartementet

Livsmedelsstadgekommittén. 1. Ny livsmedelsstadga m.m. Del I. Förslag och motiv. [6] 2. Ny livsmedelsstadga m.m. Del II. Bilagor. [7]
Folktandvårdens utbyggande och reglering. [11]

Kommunikationsdepartementet

Snöskotern – fordonet och föraren [9]
Körkort och körkortsregistrering. [26]

Finansdepartementet

Upphandling av byggnader. Del 2. Administrationen. [18]
Understödsföreningar. [23]
Aspirationer, möjligheter och skattemoral. [25]
Tjänstgöringsbetyg. [28]
Decentralisering av statlig verksamhet. [29]
Stordriftsfördelar inom industriproduktionen. [30]
Kilometerbeskattning. [36]

Utbildningsdepartementet

Om stat och kyrka. [2]
Yrkesutbildningsberedningen. 1. Reformerad läraryt- bildning. [4] 2. Yrkesteknisk högskoleutbildning. [8]
Fria läromedel. [10]
Kompetensutredningen V. Behörighet, meritvärdering, studieprognos. Specialundersökningar av kompetensfrågor. [20] (Utkommer senare.) VI. Vägar till högre utbildning. [21] (Utkommer senare.)
Pedagogisk utbildning och forskning. [22]

Jordbruksdepartementet

Statligt stöd till fiskehamnar. [5]

Handelsdepartementet

Rationell bensinhandel. [24]

Inrikesdepartementet

Expertgruppen för regional utredningsverksamhet (ERU)
1. Balanserad regional utveckling. [3] 2. Urbaniseringen i Sverige. Bilagedel I till Balanserad regional utveckling. [14]
3. Regionalekonomisk utveckling. Bilagedel II till Balanserad regional utveckling. [15]
Medel för styrning av byggnadsverksamheten. [33]
Svenska folkets inkomster. [34] (Utkommer senare.)

Civildepartementet

Barns utemiljö [1]

Industridepartementet

Sveriges energiförsörjning. Energipolitik och organisation. [13]