

## Skatteutskottets betänkande

1984/85:38

### om vägtrafikskatten

#### Sammanfattning

I betänkandet behandlas 16 motioner och motionsyrkanden inom vägtrafikskatteområdet. I motionerna aktualiseras bl. a. frågor om avvägningen mellan fordonsskatt och kilometerskatt, nedsättning av vägtrafikskatt för olika fordon och brukandeförbudet vid återtagande av fordon. Utskottet avstyrker samtliga motioner. Reservation har avgivits av centerpartiet beträffande skattebefrielse för veterantraktorer och av moderata samlingspartiet och folkpartiet beträffande brukandeförbud på bilar som återtagits efter konkurs.

För egen del föreslår utskottet en ändring i 1 § vägtrafikskattelagen (1973:601).

#### Motionerna

1984/85:405 av Per-Ola Eriksson (c)

I motionen yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om en rättvis reducering av fordonsskatten i stödområde A.

1984/85:406 av Gunnel Jonäng (c)

I motionen yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att genomföra en lika kompensation när det gäller fordonsskatten till alla personbilägare i de berörda kommunerna.

1984/85:464 (jfr 463) av Rune Torwald m. fl. (c)

såvitt avser yrkandena

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande fordonsskatten.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande stimulanser till fordonsägare som "i förtid" övergår till fordon med miljövänligare motorer och drivmedel.

1984/85:675 av Elis Andersson (c)

I motionen yrkas att riksdagen beslutar att veterantraktorer skall komma in under samma bestämmelser som bilar, motoreyklar och mopeder i vägtrafikskattelagen.

1984/85:1202 av Pär Granstedt m. fl. (c)

I motionen yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen hemställa om förslag till åtgärder beträffande kilometerskatten för att påskynda införandet

av energibesparande teknik på dieselfordon.

1984/85:1538 (jfr 1537) av Elis Andersson (c)

I motionen yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag att bärgningsbilar som är typregistrerade som bärgningsbilar blir befriade från fordonskatt.

1984/85:1599 av Olle Grahn (fp) och Elver Jonsson (fp)

I motionen yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag om rullande trettioårsgräns för skattebefrielse av registrerade samlarfordon (veteranbilar).

1984/85:1614 av Wiggo Komstedt (m)

såvitt avser yrkande

1. att riksdagen hos regeringen anhåller att företag som försålt motorfordon och efter köparens konkurs återtagit detta befrias från skyldighet att betala dennes resterande fordons- och/eller kilometerskatt.

1984/85:1615 av Wiggo Komstedt (m)

I motionen yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att reglerna för uttagande av fordons- resp. kilometerskatt i samband med konkurser ändras i enlighet med vad som i motionen anges.

1984/85:1630 av Arne Svensson (m)

I motionen yrkas att riksdagen beslutar att slopa vägtrafikskatten på bensindrivna jordbrukstraktorer.

1984/85:2358 av Karl Björzén (c) och Göran Riegnell (m)

I motionen yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om prövning av avvägningen mellan fordonskatt och kilometerskatt.

1984/85:2366 av Gunnel Jonäng (c)

I motionen yrkas att riksdagen hos regeringen begär utredning om förenklat system beträffande dieseldrivna bilar enligt vad som anförts i motionen.

1984/85:2374 av Kjell Mattsson (c) och Elving Andersson (c)

I motionen yrkas att riksdagen beslutar uttala sig för att representationen i Nordiska rådet aktualiserar frågan om samordnade tariffsystem för lastfordonstrafiken i enlighet med vad som i motionen anförts.

1984/85:2377 av Sigvard Persson (c) och Gunhild Bolander (c)

I motionen yrkas att riksdagen beslutar att fordon som drivs enbart med gengas skall befrias från kilometerskatt.

1984/85:2813 (jfr 2812) av Rolf Clarkson m. fl. (m)

såvitt avser yrkande

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om bibehållande av möjligheterna att ställa av motorfordon.

## Gällande ordning och frågornas tidigare behandling

### Allmänt

Vägtrafikbeskattningen består av två delar – dels en fast skatt på innehav av fordon, fordonsskatt, dels rörliga skatter på utnyttjandet av fordon. Den rörliga skatten på fordon som enbart drivs med bensin (inkl. olika motoralkoholer) eller gasol tas ut i form av drivmedelsskatter. För fordon som drivs med andra drivmedel, vanligen motorbrännolja men också exempelvis gengas och elektricitet, tas den rörliga skatten ut i form av kilometerskatt. På motorbrännolja utgår även energiskatt.

Uttaget av fordonsskatt och kilometerskatt regleras i huvudsak i vägtrafikskattelagen (1973:601, VSL). Enligt lagen utgår fordonsskatt för motorfordon, traktor, motorredskap eller släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och ej är avställt (skattepliktigt fordon). Kilometerskatt utgår för personbilar, bussar och lastbilar som drivs med annat drivmedel än bensin eller gasol samt för släpvagnar – dock ej påhängsvagnar – som dras av kilometerskattepliktiga bilar om släpvagnens skattevikt, dvs. totalvikten, är högre än 3000 kg. Kilometerskatten tas ut med visst belopp per körd kilometer.

### Avvägningen mellan fordonsskatt och kilometerskatt

Sedan vägtrafikskattelagen infördes har fordonsskatten vid två tillfällen höjts av i huvudsak statsfinansiella skäl. Inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag för lastbilar, bussar och släpvagnar skedde vidare under 1970-talet en omfördelning i etapper av beskattningen som innebar oförändrad eller sänkt skatt för bensindrivna bussar och lastbilar, sänkt skatt för flertalet lastbilar utan anordning för påhängsvagn och höjd skatt för andra lastbilar. Syftet med omfördelningen var att bättre anpassa beskattningen till kostnadsansvaret enligt då gällande riktlinjer.

För kilometerskattens del bestämdes skattesatserna ursprungligen med utgångspunkt i den tidigare utgående brännoljeskatten och med ledning av statistiska undersökningar rörande brännoljeförbrukningen i olika fordonskategorier. Därefter har kilometerskatten höjts i samband med bensinskattehöjningar, så att relationen av skattebelastningen mellan de olika slagen av drivmedel i huvudsak bibehållits. En viss återhållsamhet har iakttagits då det gäller tyngre bussar, så att skattebelastningen på den fordonskategorin numera är förhållandevis gynnsam. Vidare föranledde nya beräkningar av energikommissionen år 1977 rörande bränsleförbrukningen i personbilar en viss justering i skatteskalorna för dem.

Den nya trafikpolitik som beslutades av riksdagen år 1979 innebär i fråga om skatteuttaget på vägtrafiken att de rörliga skatterna skall överensstämja med de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Det innebär

att fördelningen av skatteuttaget mellan de olika fordonen fortfarande skall så långt som möjligt grundas på de kostnader som varje fordonsslåg åsamkar samhället.

Någon omstrukturering av skatteskalorna i VSL har beslutet inte föranlett. I en nyligen avlämnad rapport som utarbetats av en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet (Kostnader och avgifter inom trafiksektorn) diskuteras bl. a. frågan huruvida nuvarande avgiftssystem inom transportsektorn är utformat i enlighet med 1979 års trafikpolitiska beslut. Rapporten bereds f. n. inom regeringskansliet.

### **Den internationella trafiken**

I de länder som infört kilometerskatt – Sverige och Norge – bygger beskattningen på territorialitetsprincipen i den meningen att den sker i det land där fordonet faktiskt används. Därvid åstadkommes konkurrensneutralitet genom att beskattningen är lika hög för inhemska och utländska fordon. I Sverige beskattas den utländska trafiken enligt lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket.

Under förra riksmötet behandlade skatteutskottet en motion om svenska initiativ för att åstadkomma en utjämning av skattebelastningen för lastfordon i Sverige och Norge. I sitt av riksdagen godkända betänkande anförde utskottet (SkU 1983/84:40):

Enligt utskottets mening bör man i första hand eftersträva neutralitet i beskattningen av inhemska och utländska fordon i den meningen att de träffas lika av förekommande konsumtionskatter, till vilka bl. a. kilometerskatt räknas. I Sverige har beskattningen av den internationella trafiken utformats med utgångspunkt i denna princip och såvitt utskottet kan bedöma gäller detsamma för Norge. Det finns således enligt utskottets uppfattning f. n. ingen anledning att ta upp frågan inom Nordiska rådet, varför utskottet avstyrker motionen.

### **Alternativa skatteformer**

Vägtrafikskatteutredningen har prövat olika alternativa former för uttag av skatt inom vägtrafikområdet.

I sitt andra delbetänkande (Ds B 1980:13) förordade utredningen en reform som skulle innebära att fordonsskatten slopades för bensindrivna fordon och att skattebortfallet skulle kompenseras genom höjd bensinskatt. Någon motsvarande omläggning för de kilometerskattepliktiga fordonens del föreslogs inte. Förslaget har inte föranlett någon proposition till riksdagen.

I sitt nyligen avlämnade sjätte delbetänkande (Ds Fi 1984:22) har utredningen gjort en utvärdering av kilometerskattesystemet och bedömt alternativa skatteformer, främst att i stället lägga skatten på motorbränslet. Införs en sådan ordning bör enligt utredningen lägbeskattad eldningsol-

ja, som nästan alltid kan användas som motorbrännolja, av kontrollskäl märkas med ett färgämne. Utredningen har kommit till slutsatsen att kilometerskattesystemet bör – med vissa förbättringar – behållas. Ärendet bereds f. n. inom regeringskansliet.

### Nedsättning av och befrielse från vägtrafikskatt

Genom riksdagsbeslut förra varen slopades vägtrafikskatten för alla motorfordon av äldre årsmodell än 1951 fr. o. m. den 1 januari 1985. Syftet var att åstadkomma lättnader för samlarfordon som endast används i hobbysammanhang och vars årliga körsträckor vanligen är korta (SFS 1984:256; prop. 1983/84:178, SkU 40).

Traktorer indelas i klass I (trafiktraktorer) och klass II. För de sistnämnda traktorerna utgår – oberoende om de drivs med bensin eller annat – fordonsskatt med f. n. högst 225 kr. Fordonsskatten på trafiktraktorer är differentierad med hänsyn till det drivmedel de är inrättade för och skattevikt. För en trafiktraktor får fordonsskatten sättas ned till hälften om den används för transport på allmän väg högst 300 mil.

Fordon som används uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst av det slag som avses i brandlagen är undantagna från skatteplikt. Undantaget omfattar både fordonsskatt och kilometerskatt. Verksamheten skall syfta till att vid brand, oljeutflöde, ras, översvämning eller annat nödläge avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön. Däremot anses inte återställnings- eller saneringsarbete som sätts in för att undanröja skadeverkningar som redan inträffat som räddningstjänst. Med den valda gränsdragningen faller såväl ambulanser som bärgningsbilar utanför det skattefria området. I fråga om brännoljedrivna bärgningsbilar – som torde vara vanligast – har i förarbetena till VSL (SOU 1972:42 s. 170) anförts att dessa ändå är gynnade genom ett system som innebär att faktiskt körd sträcka beskattas, eftersom ingen skatt utgår då fordonet används för uppvinsningsarbete eller dylikt. Dessutom har pekats på att nu gällande beskattning med skatteskalor relaterade till totalvikt i stället för som tidigare till tjänstevikt är förmånlig i fråga om bärgningsbilar, då dessa ofta har en i förhållande till totalvikten hög tjänstevikt.

I syfte att kompensera dem som bor i glesbygd för de extrakostnader de längre färdsträckorna i glesbygden i förening med en höjning av bensinskatten gav upphov till genomfördes 1980 en sänkning av fordonsskatten för bilägare inom dåvarande stödområde 5 eller 6 (numera A och B) med 120 kr. per år. I samband med en ny bensinskattehöjning hösten 1984 utökades nedsättningen till 276 kr. per år vid uppbörd den 1 mars 1985 eller senare.

Särskilda nedsättningsregler gäller för vissa fordon med speciell konstruktion. För el-bilar är fordonsskatten sålunda nedsatt till hälften. För kilome-

terskattepliktiga bilar som inte är inrättade för drift med brännolja – till denna kategori torde de flesta gengasbilar höra – är kilometerskatten nedsatt med 20 %.

### **Brukandeförbud**

Ett skattepliktigt fordon får inte brukas om fordonsskatt som förfallit till betalning inte har betalats. Förbudet gäller inte skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och inte heller skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som har fastställts genom efterbeskattning. För kilometerskattepliktiga fordon gäller även – under samma förutsättningar som i fråga om obetald fordonsskatt – att brukandeförbud inträder om kilometerskatt som förfallit till betalning inte har erlagts.

År 1979 genomfördes vissa lättnader i bestämmelserna om brukandeförbud som bl. a. innebar att brukandeförbudet kunde hävas för fordon som sålts vid exekutiv försäljning och vid överlåtelse från konkursbo. I förarbetena till lagändringarna diskuterades även möjligheten att häva brukandeförbudet för fordon som sålts med förbehåll om återtaganderätt och som vid återtagandet var belastat med skatteskuld. Departementschefen hänvisade emellertid till bestämmelserna om "positivt restvärde" vid avbetalningsköp – enligt dessa bestämmelser får, om en varas värde är högre än köparens återstående skuld till säljaren, avräkning ske bl. a. för betalning av skuld som åvilar köparen men som säljaren måste betala för att efter återtagandet kunna bruka varan på avsett sätt – och ansåg att skatten i dessa fall borde vara betald för att fordonet skulle få användas. Utskottet delade denna uppfattning och anförde vidare (SkU 1978/79:45):

Utskottet vill i denna fråga först erinra om att vägtrafikskattelagen från början undantog återtagna fordon, som var belastade med skatteskuld, från brukandeförbud, men att reglerna skärptes fr. o. m. 1975 för att förhindra missbruk genom skentransaktioner. Utskottet uttalade i samband med denna lagändring att om avbetalningskontraktet görs upp så att säljaren alltid har täckning för uppkommande skatteskuld det blir den skattskyldige – köparen – som får betala skatten. Därigenom kunde ändringen bidra till att sanera avbetalningshandeln med bilar. Utskottet, som anser att det på dessa grunder finns anledning att bibehålla reglerna i denna del oförändrade, avstyrker yrkandet i motionen 2438 om upphävande av brukandeförbudet i där avsedda fall.

### **Avställning**

När ett fordon inte skall användas under en tid eller skall användas på ett sätt som inte kräver registrering finns möjlighet att avställa fordonet. Därigenom kan kostnader för skatt och försäkring sparas in under den tid fordonet är avställt. Avställningen begärs hos länsstyrelsen.

Avställningsinstitutet ses f. n. över av en särskild utredare (K 1983:02).

Enligt 1985 års kommittéberättelse beräknas utredaren avsluta sitt arbete under första halvåret 1985.

## Utskottet

### Avvägningar mellan fordonsskatt och kilometerskatt

I motion 2358 av Karl Björzén och Göran Riegnell (båda m) begärs en prövning av avvägningen mellan fordonsskatt och kilometerskatt. Motionärerna påpekar att en större andel av vägtrafikskatten för kilometerskattepliktiga bilar numera tas ut i form av kilometerskatt än vid kilometerskattesystemets införande.

Utskottet vill inledningsvis erinra om att kilometerskattens nivå har haft och bör ha en viss följsamhet gentemot skatten på bensin för att inte konkurrensförhållandet mellan bensindrivna och brännoljedrivna fordon skall rubbas. Den frågeställning motionärerna aktualiserar kan därför inte begränsas till skatteuttaget inom den kilometerskattepliktiga fordonsparken utan bör ses i ett större sammanhang, nämligen hur uttaget av fasta och rörliga skatter och avgifter inom hela transportsektorn bör utformas. Allmänt sett bör riksdagens trafikpolitiska beslut av år 1979 gälla, vilket i fråga om skatteuttaget på vägtrafiken innebär att de rörliga skatterna skall överensstämma med de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Frågan om nuvarande avgiftssystem inom skilda transportgrenar, bl. a. vägtrafiksektorn, är utformat i enlighet med 1979 års trafikpolitiska beslut har – som nämnts tidigare – tagits upp av en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet i en rapport, som f. n. bereds inom regeringskansliet. De frågeställningar motionärerna tagit upp är således redan uppmärksammade, varför utskottet anser att skäl saknas att tillstyrka motionen.

### Den internationella trafiken

Kjell Mattsson och Elving Andersson (båda c) begär i motion 2374 att Nordiska rådets svenska delegation skall aktualisera en samordning av tariffsystemen för lastfordon inom Norden. Bakgrunden till motionen är att det enligt motionärerna är dyrare att köra svenska fordon i Norge än det är att köra norska bilar i Sverige.

Utskottet har, som framgår av den förut lämnade redogörelsen, tidigare uttalat att anledning saknas att ta upp den fråga motionärerna aktualiserar i Nordiska rådet, eftersom inhemska och utländska fordon inom resp. land i lika hög grad träffas av kilometerskatt. Enligt vad utskottet erfarit har man emellertid inom regeringskansliet börjat förbereda ett svenskt initiativ för att diskutera en utjämning av skattekostnaderna för åkare i Sverige och Norge vid körning i det andra landet. Härmed torde motionärernas syfte vara tillgodosett, varför utskottet avstyrker motionen.

### Alternativa skatteformer

I motion 464 yrkar Rune Torwald m. fl. (c), med hänvisning till motion 463, bl. a. att riksdagen skall uttala sig mot tanken att slopa fordonsskatten och höja bensinskatten i motsvarande mån. En sådan åtgärd skulle enligt motionärerna missgynna dem som har den sämsta kollektivtrafiken.

Motionärerna torde åsyfta det förslag som lades fram av vägtrafikskatteutredningen år 1980 och som innebar att fordonsskatten skulle slopas för bensindrivna fordon och bensinskatten i motsvarande mån höjas. Som framgår av den redogörelse som lämnats inledningsvis har förslaget inte föranlett någon proposition till riksdagen, och utskottet anser inte att riksdagen har anledning att nu ta ställning till frågan. Utskottet avstyrker därför motionen i denna del.

I motion 2366 begär Gunnel Jonäng (c) en utredning om ett förenklat skattesystem för dieseldrivna bilar. Bl. a. anser hon att man bör undersöka möjligheten att färga dieseloljan på olika sätt – alltefter den fordonstyp den är avsedd för – och differentiera skatten på dieseloljan med hänsyn till färgen. Hon framhåller att ett sådant system tillämpas i Spanien och fungerar där utan det krångel som vidlåder det svenska kilometerskattesystemet.

Som framgår av den inledningsvis lämnade redogörelsen har vägtrafikskatteutredningen nyligen presenterat en utvärdering av kilometerskattesystemet och en bedömning av alternativa skatteformer (Ds Fi 1984:22). Bl. a. har man undersökt möjligheterna att ersätta kilometerskatten med en brännolja-skatt. Utredningens slutsats är att det nuvarande kilometerskattesystemet bör behållas med vissa justeringar. Även om motionärens önskemål går i en annan riktning än vad utredningen föreslagit får hennes utredningskrav anses i huvudsak tillgodosett, och den fortsatta beredningen får utvisa vilket system som bör väljas för framtiden. Utskottet avstyrker därför motionen.

### Nedsatt fordonsskatt för bilister i glesbygd

Den nedsättning av fordonsskatten som gäller för ägare av personbilar inom stödområde A och B har enligt riksdagsbeslut i höstas, till följd av de höjningar av bensinskatten som genomförts sedan nedsättningen infördes, ökats från 120 till 276 kr. fr. o. m. den 1 mars i år. I motionerna 405 av Per-Ola Eriksson (c) och 406 av Gunnel Jonäng (c) yrkas att personbilägare inom stödområdet som erlagt fordonsskatt före den 1 mars skall få kompensation för tid efter nämnda datum.

Den nedsättning av fordonsskatten som riksdagen nyligen beslutade gäller först vid uppbörd fr. o. m. ikraftträdandedagen. Ett beslut av samma innebörd togs i samband med att fordonsskattenedsättningen genomfördes. Riksdagen avstyrkte i samband därmed ett motionsyrkande om retroaktiv kompensation med åberopande av att de administrativa besvär som var förenade med en sådan kompensation enligt utskottets mening inte kunde

anses stå i proportion till de kompensationsberättigades vinster. Av samma skäl avstyrker utskottet nu förevarande motioner.

### **Veteranfordon och traktorer**

Genom lagstiftning förra året befriades skattepliktiga motorfordon – dvs. personbilar, lastbilar, bussar och motoreyklar – av årsmodell 1950 eller äldre från vägtrafikskatt. I motion 1599 av Olle Grahn och Elver Jonsson (båda fp) begärs förslag om en rullande trettioårsgräns för skattebefrielse av veteranbilar. Ett sådant system tillämpas i Norge och är enligt motionärernas mening att föredra. Elis Andersson (c) yrkar i motion 675 att bestämmelserna om skattebefrielse skall omfatta även veterantraktorer. Vidare yrkas av Arne Svensson (m) i motion 1630 befrielse från fordonsskatt för bensindrivna jordbrukstraktorer med hänsyn till den ringa användning de har för landsvägstransporter och till att de genom bensin användningen ger sitt bidrag till vägkostnaderna.

Enligt vad utskottet erfarit prövade man inom regeringskansliet i samband med att äldre motorfordon befriades från vägtrafikskatt frågan om en rullande trettioårsgräns. Man avstod emellertid från att lägga förslag om en sådan med hänsyn till risken att ett alltför stort antal bilar, som regelmässigt används för körning på vägarna, inom några år skulle komma att omfattas av skattebefrielsen och att därför en fastställd gräns var att föredra. Utskottet delar denna bedömning och avstyrker följaktligen motion 1599.

Vad gäller beskattningen av jordbrukstraktorer vill utskottet erinra om att skatten på dem är så låg – högst 225 kr. om året – att den enligt utskottets mening torde kunna bäras utan större svårigheter. Härtill kommer att, enligt vad utskottet erfarit, vägtrafikskatteutredningen avser att i sitt fortsatta arbete behandla traktorbeskattningen. Innan resultatet av detta utredningsarbete föreligger finns enligt utskottets mening inte skäl att vidta de ändringar i fråga om beskattningen av jordbrukstraktorer som motionärerna förordar. Utskottet avstyrker därför även motionerna 675 och 1630.

### **Bärgningsbilar**

I motion 1538 yrkar Elis Andersson (c) att bärgningsbilar befrias från fordonsskatt. En sådan åtgärd skulle enligt motionären höja beredskapen vid olyckor genom att fler bensinstationer och verkstäder kunde införskaffa bärgningsbilar.

Som framgår av den inledande redogörelsen föreligger rätt till skattebefrielse för räddningstjänstens fordon. Enligt praxis tillämpas regeln endast för brandfordon och vissa andra specialkonstruerade katastroffordon som normalt har kort körsträcka. Sålunda faller t. ex. ambulanser utanför det skattefria området. Frågan om att befria bärgningsbilar från vägtrafikskatt diskuterades i förarbetena till vägtrafikskattelagen. Någon befrielse ansågs

emellertid inte motiverad, bl. a. med hänsyn till att bärgningsbilarna ändå gynnades genom kilometerskattesystemet.

Utskottet som delar denna bedömning avstyrker motionen.

#### **Nedsättning av skatt för gengasbilar m. m.**

I motion 2377 av Sigvard Persson och Gunhild Bolander (båda c) yrkas befrielse från kilometerskatt för fordon som drivs enbart med gengas. Pär Granstedt m. fl. (c) begär i motion 1202 förslag till åtgärder så att kilometerskatten gynnar fordon med t. ex. svänghjulsteknik eller oljehydraulik. Rune Torwald m. fl. (c) begär i motion 464 med hänvisning till motion 463 att riksdagen uttalar sig till förmån för stimulanser för fordonsägare som "i förtid" övergår till fordon med miljövänligare motorer och drivmedel. Motionärerna åberopar miljö- och energipolitiska skäl.

Utskottet vill inte bestrida att kilometerskattesystemet har den svagheten att systemet är svårt att utforma så att energihushållning stimuleras. Detta är en naturlig följd av att en viss körd vägsträcka beskattas med samma belopp oavsett om bränsleförbrukningen är hög eller låg och oavsett bränslets påverkan på miljön. Energihushållning och miljöaktsamhet kan möjligen stimuleras genom indirekta metoder, t. ex. genom att kilometerskatten eller fordonsskatten reduceras eller tas bort för fordon som är försedda med något energibesparande drivsystem eller utrustade med tekniska anordningar som minskar fordonets miljöfarliga utsläpp. Sådana undantag komplicerar visserligen systemet men kan ändå vara motiverade. Sålunda har man tidigare t. ex. minskat fordonsskatten på elbilar till hälften och f. n. övervägs – enligt vad utskottet erfarit – inom kanslihuset en skattenedsättning eller skattebefrielse för det fåtal gengasdrivna fordon som finns i landet. Utskottet vill emellertid också erinra om att skattens primära syfte är statsfinansiellt och att dess utformning bör harmoniera med riksdagens tidigare nämnda trafikpolitiska beslut av år 1979, dvs. att de rörliga avgifterna skall överensstämja med de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Det förtjänar framhållas att dessa kostnader inbegriper även hälso- och miljökostnader. Hithörande frågor har – som tidigare nämnts – berörts i den inom kommunikationsdepartementet utarbetade rapporten om kostnader och avgifter inom trafiksektorn. Den fortsatta beredningen av rapporten torde ge ökat underlag för ett framtida ställningstagande i frågan. Härtill kommer att kilometerskattesystemets fortbestånd inom kort kommer att prövas av statsmakterna på grundval av vägtrafikskatteutredningens betänkande Kilometerskatt eller brännoljeskatt. Det skulle enligt utskottets mening inte vara lämpligt att före denna prövning besluta om nya nedsättnings- eller befrielsegrunder i fråga om vägtrafikskatt.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet såväl motionerna 2377 och 1202 som motion 464 i denna del.

### Fordon som återtagits efter konkurs

Som framgår av den inledande redogörelsen får fordon normalt inte brukas, om fordonsskatt eller kilometerskatt som förfallit till betalning inte har betalats. År 1979 infördes regler som gjorde det möjligt att häva brukandeförbudet vid överlåtelse från konkursbo. Däremot ansågs inte skäl föreligga att häva brukandeförbudet för fordon som sålts med förbehåll om återtaganderätt och som vid ett återtagande var belastat med skatteskuld.

Yrkandena i motionerna 1614 och 1615 av Wiggo Komstedt (m) får anses innebära att brukandeförbudet skall upphävas även i de sistnämnda fallen. Enligt motionären bör den skattemässiga behandlingen av dem som övertar ett fordon från en konkursdrabbad ägare vara likformig, vare sig övertagandet sker genom ett återtagande eller ett köp.

De nuvarande bestämmelserna i fråga om försäljning efter konkurs har till syfte att underlätta en överlåtelse från konkursbo av hårt skattebelastade fordon. Det har också ansetts oskäligt att staten – till följd av att köparen måste betala skatteskulden för att få bruka fordonet – i praktiken kunnat få full likvid för skattefordringar, trots att förmånsrätten i konkursen inte motiverat detta. För fordon som återtas kan motsvarande skäl inte åberopas. Som framgår av den inledande redogörelsen har skatteutskottet tidigare avstyrkt en ändring i enlighet med motionärens önskemål, dels med hänsyn till reglerna om avräkning i samband med återtagningen, dels på grund av risken för missbruk genom skentransaktioner. Vidare har utskottet pekat på möjligheten att göra upp avbetalningskontraktet så att säljaren har täckning för uppkommande skatteskuld. Utskottet vidhåller sin uppfattning i denna fråga och avstyrker följaktligen motion 1614 i denna del och motion 1615.

### Avställning

I motion 2813 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas med hänvisning till motion 2812 att avställningsreglerna bör vara så konstruerade att fordonsägaren slipper betala skatt och försäkring i de fall han under en längre period inte använder ett fordon. Vidare bör enligt motionärerna hanteringskostnaderna för att ställa av ett fordon bäras av fordonsägaren.

Som framgår av den inledningsvis lämnade redogörelsen avser en särskild utredare att under detta halvår redovisa en översyn av avställningsinstitutet. Innan resultatet härav föreligger finns enligt utskottet inte skäl för riksdagen att ta ställning till de frågor motionärerna behandlar. Utskottet avstyrker följaktligen motionen i denna del.

### Övrigt

Under hösten 1984 genomfördes en teknisk ändring av beskattningsreglerna avseende bensin och gasol (SFS 1984:993-994; prop. 1984/85:64, SkU 1984/85:19). Därvid slopades den tidigare definitionen i 1 § c) lagen

(1961:372) om bensinskatt om vad som avses med gasol. Detta bör föranleda att 1 § tredje stycket vägtrafikskattelagen justeras, så att hänvisningen till bensinskattelagen om gasol utgår. Som framgår av proposition 1984/85:64 bör dock även fortsättningsvis med gasol avses samma produkter som hittills, dvs. i praktiken propan eller butan eller en blandning av dessa.

## Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *avvägningen mellan fordonsskatt och kilometerskatt*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:2358,
2. beträffande *den internationella trafiken*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:2374,
3. beträffande *alternativa skatteformer*
  - a) att riksdagen avslår motion 1984/85:464 yrkande 1,
  - b) att riksdagen avslår motion 1984/85:2366,
4. beträffande *nedsatt fordonsskatt för bilister i glesbygd*  
att riksdagen avslår motionerna 1984/85:405 och 1984/85:406,
5. beträffande *en rullande gräns för skattebefrielse för veteranfordon*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:1599,
6. beträffande *veterantraktorer*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:675,
7. beträffande *bensindrivna jordbrukstraktorer*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:1630,
8. beträffande *bärgningsbilar*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:1538,
9. beträffande *gengasbilar m. m.*
  - a) att riksdagen avslår motion 1984/85:2377,
  - b) att riksdagen avslår motion 1984/85:1202,
  - c) att riksdagen avslår motion 1984/85:464 yrkande 3,
10. beträffande *fordon som återtagits efter konkurs*  
att riksdagen avslår motionerna 1984/85:1614 yrkande 1 och 1984/85:1615,
11. beträffande *avställning*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:2813 yrkande 1,
12. beträffande *1 § vägtrafikskattelagen*  
att riksdagen med bifall till vad utskottet anfört antar följande

**Förslag till****Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)**

Härigenom föreskrivs att 1 § vägtrafikskattelagen (1973:601)<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 §<sup>2</sup>

Vägtrafikskatt utgår till staten enligt denna lag i form av fordonsskatt och kilometerskatt.

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

Med bensin *och gasol* avses i denna lag de produkter som är skattepliktiga enligt lagen (1961:372) om bensinskatt. Med bensin avses i denna lag de produkter som är skattepliktiga enligt lagen (1961:372) om bensinskatt.

Som ägare av fordon anses den som är eller bör vara upptagen i bilregistret som ägare.

---

Denna lag träder i kraft en vecka efter den dag, då lagen enligt uppgift på den har utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1979:280.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:869.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1982:994.

Stockholm den 26 februari 1985

På skatteutskottets vägnar  
RUNE CARLSTEIN

*Närvarande:* Rune Carlstein (s), Stig Josefson (c), Olle Westberg (s), Hagar Normark (s), Ingemar Hallenius (c), Egon Jacobsson (s), Karl Björzén (m), Kjell Johansson (fp), Lars Hedfors (s)\*, Anna Lindh (s)\*, Ewy Möller (m), Bruno Poromaa (s), Gunnar Hökmark (m)\*, Erkki Tammenoksa (s) och Bengt Wittbom (m)\*.

\* Ej närvarande vid justeringen.

## Reservationer

### Veterantraktorer (mom. 6)

#### 1. Stig Josefson och Ingemar Hallenius (båda c) anser

*dels* att det avsnitt av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Vad gäller" och slutar med "och 1630" bort ha följande lydelse:

Vad gäller traktorbeskattningen talar enligt utskottets mening samma skäl som motiverat att lastbilar, bussar, personbilar och motorcyklar av äldre årsmodell än 1951 befrias från fordonsskatt och kilometerskatt för att även äldre traktorer befrias från skatt. En sådan åtgärd skulle stimulera ägarna till det kvarvarande beståndet av sådana traktorer att bevara dem för framtiden, vilket från jordbrukskulturell synpunkt skulle vara värdefullt. Med hänsyn till det fåtal traktorer det rimligen kan röra sig om torde skattebortfallet vara helt försumbart. Utskottet tillstyrker följaktligen motion 675 och avstyrker motion 1630.

*dels* att utskottet under mom. 6 bort hemställa  
att riksdagen med bifall till motion 1983/84:675 antar följande

## Förslag till

### Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Härigenom förskrivs att 6 § vägtrafikskattelagen (1973:601) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

6 §

Från skatteplikt - - - - - i timmen,	
2. motorfordon som enligt bilregistret har årsmodellbeteckning 1950	2. motorfordon <i>och traktor</i> som enligt bilregistret har årsmodellbe-

*Nuvarande lydelse*

eller äldre.

Regeringen får - - - - - svensk medborgare.

*Föreslagen lydelse*

teckning 1950 eller äldre.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 1985.

**Fordon som återtagits efter konkurs (mom. 10)**

2. Karl Björzén (m), Kjell Johansson (fp), Ewy Möller (m), Gunnar Hökmark (m) och Bengt Wittbom (m) anser

*dels* att det avsnitt av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "De nuvarande" och slutar med "motion 1615" bort ha följande lydelse:

Enligt nuvarande bestämmelser får RSV, om särskilda skäl föreligger, medge att visst fordon får brukas även om till betalning förfallen vägtrafikskatt ej erlagts. Bestämmelsen tillämpas bl. a. när en konkursförvaltare på offentlig auktion eller under hand från ett konkursbo säljer fordon, som är belastade med vägtrafikskatteskuld, men inte när ett fordon återtas från ett konkursbo. Detta innebär att en avbetalnings säljare i dessa fall, trots att han eller hon inte är skattskyldig, likväl indirekt måste svara för skatteskulden på grund av brukningsförbudet. En sådan ordning framstår som orättvis och inger betänkligheter.

Bestämmelserna om "positivt restvärde" i lagen (1978:599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m. fl. och i konsumentkreditlagen (1977:981) torde inte nämnvärt förbättra säljarens ställning. I konkursfallen torde det vara endast i undantagsfall som värdet av fordonet överstiger säljarens fordran vid återtagningstillfället, varför säljaren mera sällan kan gottgöra sig för den skatt som han eller hon nödgas erlagga i köparens ställe för att fordonet skall få brukas. RSV:s dispensmöjligheter bör därför utsträckas till att omfatta även fall av återtagande från ett konkursbo. Regeringen bör lägga fram förslag härom. Detta bör enligt utskottet ges regeringen till känna. Med det sagda tillstyrker utskottet motion 1614 i denna del och motion 1615.

*dels* att utskottet under mom. 10 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionerna 1983/84:1614 yrkande 1 och 1984/85:1615 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande bilar som återtagits efter konkurs.

**Särskilda yttranden****Avvägningen mellan fordonsskatt och kilometerskatt (mom. 1)**

1. Karl Björzén, Ewy Möller, Gunnar Hökmark och Bengt Wittbom (alla m) anför:

Sedan kilometerskatten infördes den 1 januari 1974 har förhållandet mellan den skatten och fordonsskatten förändrats så att en allt större andel av

skatterna för ifrågavarande fordon tas ut i form av kilometerskatt. Denna förändring är förmånlig för vissa trafikföretag och oförmånlig för andra. Allmänt sett torde gälla att utvecklingen missgynnade sådana åkare som har transportarbete som sin huvudsakliga verksamhet. En annan nackdel med utvecklingen är att kilometerskatten är fusk känsligare och svårare att kontrollera. Ett högt skatteuttag via kilometerskatten torde därför öka benägenheten till bedrägliga manipulationer.

Vi förutsätter att regeringen i sina kommande överväganden rörande vägtrafikbeskattningen beaktar dessa synpunkter.

### **En rullande gräns för skattebefrielse för veteranfordon (mom. 5)**

2. Karl Björzén (m), Kjell Johansson (fp), Ewy Möller (m), Gunnar Hökmark (m) och Bengt Wittbom (m) anför:

Nuvarande regler innebär att en gräns för skattebefrielse för veteranfordon dras vid årsmodell 1950. Detta innebär i sin tur, som motionärerna påpekar, att några tusen samlarfordon för tiden fram till 1954 ställs utanför skattebefrielsen. Dessa fordon har ett teknikhistoriskt värde och torde endast i begränsad utsträckning användas i trafik. Det skattebortfall som skulle uppstå om även dessa fordon befriades från skatt torde inte ha någon större betydelse, och med en rullande gräns skulle skattebefrielsen inträda successivt. Då man nu stannat för att införa en fast gräns förutsätter vi att denna fortlöpande omprövas av regeringen.

### **Avställning (mom. 11)**

3. Karl Björzén, Ewy Möller, Gunnar Hökmark och Bengt Wittbom (alla m) anför:

Vår principiella uppfattning är att beskattningen bör vara så utformad att den enskilde bilisten i största möjliga utsträckning kan påverka sina kostnader. Mot den bakgrunden fyller avställningsinstitutet en viktig funktion. Avställningsinstitutet torde också bidra till att hålla sådana fordon borta ur trafiken vilka, om de inte var avställda, skulle användas för mera impulsiva körningar. Vi förutsätter att dessa synpunkter beaktas i den pågående översynen.