

Regeringens proposition

1981/82: 13

om ändringar i beskattningen av vissa eldrivna fordon;

beslutad den 3 september 1981.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ROLF WIRTÉN

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att fordonsskatten enligt vägtrafikskattelagen (1973: 601) skall sänkas med 50 % för vissa eldrivna fordon. Vidare föreslås att batterivikten skall avräknas från tjänstevikten vid beräkning av skatten på eldrivna fordon enligt lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 1982.

1 Förslag till

Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1973: 601)¹
dels att 12 och 12 a §§ skall ha nedan angivna lydelse,
dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 12 b §, av nedan angivna
lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 §²

Fordonsskatt utgår för skatteår enligt bilaga 1 till denna lag, om inte annat följer av 12 a §. Skatten utgår för skatteperiod med en tredjedel, för kalendermånad med en tolfedel och för dag med 1/360 av skatten för helt år. Överstiger fordonsskatten för ett fordon 1 500 kronor för helt år utgår fordonsskatt för skatteperiod.

Fordonsskatt utgår för skatteår enligt bilaga 1 till denna lag, om inte annat följer av 12 a eller 12 b §. Skatten utgår för skatteperiod med en tredjedel, för kalendermånad med en tolfedel och för dag med 1/360 av skatten för helt år. Överstiger fordonsskatten för ett fordon 1 500 kronor för helt år utgår fordonsskatt för skatteperiod.

Föreligger skatteplikt för fordon under del av kalendermånad, utgår fordonsskatt för hela månaden. Vad nu sagts gäller dock icke i fråga om fordon, för vilket fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för helt skatteår, för den kalendermånad under vilken skatteplikt första gången inträder för fordonet eller skatteplikt upphör av annan anledning än avställning. Har sådant fordon varit avställt avräknas eller återbetalas fordonsskatt för avställningstiden om denna omfattat minst 15 dagar eller om fordonet övergått till ny ägare under avställningstiden.

Fordonsskatt erläggs före ingången av skatteår eller skatteperiod. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag härifrån för grupp av fordon.

12 a §³

Fordonsskatten för en personbil skall utgå med ett 120 kronor lägre belopp per år än som anges i bilaga 1 till denna lag, om bilen hör hemma i en kommun som anges i bilaga 3 till denna lag.

Fordonsskatten för en personbil skall utgå med ett 120 kronor lägre belopp per år än som anges i bilaga 1 till denna lag, om bilen hör hemma i en kommun som anges i bilaga 3 till denna lag. *Detta gäller dock inte om skatten för bilen skall beräknas enligt 12 b §.*

En personbil anses höra hemma i den kommun, där den skattskyldige har sin adress enligt bilregistret vid den tidpunkt, som anges i 14 § första eller andra stycket eller vid ingången av den tid som anges i 14 § tredje

¹ Lagen omtryckt 1979: 280.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1974: 869.

² Senaste lydelse 1980: 319.

³ Senaste lydelse 1980: 319.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

stycket. Saknas sådan adress gäller i stället den adress som borde vara antecknad i bilregistret.

Den lägre fordonsskatten tillämpas när fordonsskatt påförs för helt skatteår eller hel skatteperiod, när skatt påförs därför att skatteplikt inträder för ett fordon eller vid efterbeskattning.

12 b §

Är ett skattepliktigt motorfordon inrättat för drift uteslutande med elektricitet från batterier och inte försett med förbränningsmotor, utgår fordonsskatten med hälften av de belopp som anges i bilaga 1 till denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1982.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckningar som används i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972: 595).

I fråga om fordon som är inrättat för drift med elektricitet från batterier, skall vid beräkning av tjänstevikten avdrag göras för vikten av batterierna och de särskilda anordningar som fogar samman battericellerna.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1982.

BUDGETDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1981-09-03

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Wirtén, Andersson, Boo, Petri, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin

Föredragande: statsrådet Wirtén

Proposition om ändringar i beskattningen av vissa eldrivna fordon

1 Inledning

För eldrivna fordon tas vägtrafikskatt enligt vägtrafikskattelagen (1973:601), VSL, ut i form av fordonsskatt och kilometerskatt. Fordonsskatten är densamma för eldrivna och brännoljedrivna bilar. Kilometerskatten för de eldrivna bilarna är 80 % av skatten för de brännoljedrivna bilarna. Försäljningsskatt enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, LFM, utgår för motorcyklar, personbilar och vissa lätta bussar och lastbilar. Skatten är densamma för fordon med samma tjänstevikt oberoende av drivmedlet. Energiskatt enligt lagen (1957:262) om allmän energiskatt utgår med 4 öre/kWh, i vissa kommuner dock endast med 3 öre/kWh, för den elkraft som går åt för att ladda batterierna i ett eldrivet fordon.

Från olika håll har gjorts gällande att fordon som drivs med elkraft från batterier är skattemässigt missgynnade i förhållande till likvärdiga, konventionellt drivna fordon, delvis beroende på den höga batterivikten, delvis på grund av den sammanlagda effekten av kilometerskatten och den allmänna energiskatten på den elkraft som förbrukas för laddning av batterierna. Regeringen gav därför vägtrafikskatteutredningen¹ i uppdrag att närmare undersöka dessa skatteförhållanden.

I mars 1981 lade utredningen fram betänkandet (Ds B 1981:4) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 3 Beskattningen av eldrivna fordon. I betänkandet har föreslagits att fordonsskatten för de flesta eldrivna fordon sänkas med 50 % och att batterivikten skall räknas av från tjänstevikten när försäljningsskatten beräknas.

Betänkandet, som också innehåller en redogörelse för gällande ordning på området, bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

¹ Utredningsman departementsrådet Leif Lindstam.

Betänkandet har remissbehandlats. Yttranden har avgetts av kammarrätten i Stockholm, postverket, televerket, trafiksäkerhetsverket, riksskatteverket (RSV), statens naturvårdsverk, generaltullstyrelsen, statens vattenfallsverk, styrelsen för teknisk utveckling (STU), länsstyrelserna i Stockholms län, Östergötlands län, Göteborgs och Bohus län och Kopparbergs län, AB Svensk Bilprovning, Motorbranschens riksförbund, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska taxiförbundet och Svenska åkeriförbundet. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har bifogat ett yttrande av naturvårdsenheten på länsstyrelsen.

En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Vägtrafikskatt

Utredningen har jämfört de nuvarande rörliga skatterna och avgifterna på å ena sidan eldrivna fordon (kilometerskatt och energiskatt på elkraft) och å andra sidan dieselolje- och bensindrivna fordon (kilometerskatt och bränsleskatter inkl. särskild beredskapsavgift). Utredningens slutsats är att de rörliga skatterna och avgifterna inte är högre för eldrivna fordon än för konventionellt drivna fordon. Utredningen har därför funnit att någon ändring av dessa skatter och avgifter inte är befogad.

Utredningen har vidare gjort samma jämförelse i fråga om den totala skattebelastningen per mil på de olika fordonsslagen. Eftersom skatteskalorna för fordonsskatten konstruerats med utgångspunkt i bl. a. fordonens genomsnittskörsträckor och de eldrivna fordonens körsträckor generellt sett är kortare än de diesel- och bensindrivna fordonens, har jämförelsen utvisat att det totala skatteuttaget, räknat per mil, är väsentligt högre för de eldrivna fordonen än för de diesel- och bensindrivna fordonen. Detta gäller såväl personbilar som lastbilar och bussar. Utredningen har därför föreslagit att den fasta skatten, dvs. fordonsskatten, sänks för de eldrivna fordonen. Detta bör enligt utredningen göras på så sätt att fordonsskatten för eldrivna fordon sätts ned till 50 % av vad som gäller för motsvarande konventionellt drivna fordon.

De fordon som enligt utredningen bör omfattas av den förmånligare fordonsskatten är eldrivna motorcyklar, personbilar, lastbilar med eller utan anordning för påhängsvagn, bussar samt trafiktraktorer och motorredskap. Det innebär att jordbrukstraktorer ställs utanför. Anledningen härtill är att fordonsskatten på jordbrukstraktorer redan nu är beräknad för en kort genomsnittlig körsträcka på allmän väg och att ev. eldrivna jordbrukstraktorer knappast skulle få ännu kortare körsträckor.

Vidare har utredningen föreslagit att sänkningen av fordonsskatten inte

bör gälla om elektriciteten helt eller delvis tillförs genom en förbränningsmotordriven generator i fordonet, vilket är fallet med de s. k. hybridfordonen, eller tas från elnätet under färden. I dessa fall behöver nämligen inte de angivna begränsningarna i körsträckor föreligga.

Enligt utredningen bör skattesänkningen komma till uttryck genom ett tillägg i bilaga I till VSL.

Utredningens tillvägagångssätt att göra en jämförelse av skattebelastningen på eldrivna fordon och konventionellt drivna fordon har i stort sett godtagits av remissinstanserna. Endast STU har rekommenderat en annan jämförelsemetod.

Likaså har utredningens förslag att halvera fordonsskatten för sådana fordon som enbart drivs med elektricitet från batterier som medförs vid färden, och som i sin tur inte får sin strömtillförsel genom en förbränningsmotor, tillstyrkts eller lämnats utan erinran av nästan samtliga remissinstanser. Endast STU har föreslagit att ett elfordon skall definieras som ett fordon med endast elmotorer anslutna till drivhjulen, vilket torde innebära att den förmånligare fordonsskatten även skulle gälla vissa hybridfordon.

STU och ytterligare någon remissinstans har dessutom ifrågasatt om inte en bättre åtgärd vore att, för de fordon för vilka vägtrafikskatt utgår i förhållande till tjänstevikten, avräkna batterivikten från tjänstevikten vid fastställandet av fordonsskattens och kilometerskattens storlek eller att beskatta de aktuella fordonskategorierna efter totalvikt. Vidare har televerket ansett att alla eldrivna fordon skall undantas från bl. a. all fordonsskatt och kilometerskatt fram till år 1985.

För egen del vill jag framhålla följande.

Jag biträder utredningens uppfattning att beskattningen av eldrivna fordon bör ske enligt samma principer som ännu så länge gäller på vägtrafikskatteområdet i övrigt.

Av det material utredningen har redovisat framgår att sådana rent eldrivna fordon, vars strömtillförsel inte sker från elnätet under färden eller från en förbränningsmotordriven generator i fordonet, generellt drabbas av en förhållandevis hög total skatt per körd mil, eftersom deras körsträckor i allmänhet är korta. Det är, som utredningen har visat, den nuvarande konstruktionen av fordonsskatten som är till nackdel för dessa eldrivna fordon.

Fordonsskatten för eldrivna fordon bör därför sänkas. Jag anser i likhet med utredningen att en sänkning med 50 % är väl avvägd.

Jag vill understryka att sänkningen är motiverad av det förhållandet att de eldrivna fordonens körsträckor är begränsade. Om utvecklingen skulle leda till en ökad räckvidd för dessa fordon, bör deras skatteförhållanden tas upp till förnyade överväganden.

Nedsättningen av fordonsskatten bör regleras i VSL, enligt min mening lämpligen i en ny paragraf, 12 b §. Av bestämmelsen bör framgå att den lägre skatten gäller bara om fordonet är inrättat för drift uteslutande med

elektricitet från batterier och inte är försett med någon förbränningsmotor. Härigenom utesluts från tillämpningsområdet elfordon som tar elektriciteten helt eller delvis från elnätet under färden och de förut omnämnda hybridfordonen. Jag vill i sammanhanget erinra om att utredningen kommer att behandla frågan om beskattningen av hybridfordonen i samband med en kommande utvärdering av kilometerskattesystemet. Jag vill också, vilket även utredningen gjort, peka på att regeringen har möjlighet att lösa enskilda beskattningsproblem i fråga om hybridfordon genom en tillämpning av dispensbestämmelserna i 46 § lagen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning eller 39 § VSL.

När det gäller vilka fordonsslag som skall omfattas av den lägre skattesatsen delar jag utredningens uppfattning att jordbrukstraktorer bör uteslutas från bestämmelsens tillämpningsområde med hänsyn till de korta körsträckor på allmän väg som skatten är anpassad till.

Enligt lagen (1975: 278) om nedsättning av fordonsskatt på traktorer och släpvagnar m. m. kan i fråga om traktor som tillhör klass I enligt VSL (trafiktraktor) och motorredskap efter ansökan hos vederbörande länsstyrelse viss nedsättning ske av fordonsskatten. En förutsättning för nedsättning är att fordonet under det senaste skatteåret har använts för transport på allmän väg sammanlagt högst 300 mil.

Det finns således redan nu möjligheter till nedsättning av fordonsskatten för trafiktraktorer och motorredskap som har framförts endast kortare sträckor på allmän väg. Bestämmelserna härom täcker även eldrivna sådana fordon. Det är därför onödigt att inordna eldrivna trafiktraktorer och motorredskap i en bestämmelse i VSL om lägre fordonsskatt på eldrivna fordon.

Eldrivna motorcyklar, personbilar, lastbilar och bussar bör däremot omfattas av förslaget. Dessa fordonsslag jämte mopeder har i bilregisterkungörelsen (1972: 599) och fordonskungörelsen (1972: 595), vars beteckningar enligt 1 § VSL används i samma betydelse även i vägtrafikskattesammanhang, den gemensamma beteckningen motorfordon. Det bör därför föreskrivas att den lägre skatten skall gälla för ett skattepliktigt motorfordon, som är eldrivet på sätt jag nyss har gått igenom. Från mopeder kan bortses, eftersom dessa inte är skattepliktiga.

Enligt 12 a § VSL skall fordonsskatten för en personbil utgå med ett 120 kr. lägre belopp än som anges i bilaga 1 till lagen, om bilen hör hemma i någon av de kommuner som anges i bilaga 3 till lagen. Den lägre skatten för personbilar i dessa kommuner, vilken gäller fr. o. m. den 1 juli 1980 (SFS 1980: 319; prop. 1979/80: 109, SkU 1979/80: 47, rskr 1979/80: 334), utgör i första hand viss kompensation för de energiskattehöjningar som beslutades i december år 1979. Grunden för kompensationen är att de genomsnittliga årliga körsträckorna för personbilar i dessa glesbygdskommuner är längre än de genomsnittliga årliga körsträckorna för samtliga personbilar i landet.

Den nu föreslagna sänkningen av fordonsskatten på eldrivna fordon är betingad av att dessa fordon i allmänhet har kort körsträcka. Det saknas därför skäl att tillämpa 12 a § VSL på eldrivna personbilar, även om de skulle höra hemma i någon av de angivna kommunerna. 12 a § VSL bör därför utformas så att det klart framgår att den inte gäller för de nu behandlade eldrivna fordonen.

De nya skattebestämmelserna för eldrivna fordon bör träda i kraft den 1 januari 1982.

2.2 Försäljningsskatt

Försäljningsskatt enligt LFM utgår för personbilar, vissa lätta lastbilar och bussar samt motorcyklar. För de tre förstnämnda kategorierna utgår skatten med 2 kr. 30 öre per kg tjänstevikt och med ytterligare 290 kr. för varje fullt femtiotal kg över 1 600 kg. Skatten för motorcyklar är 420 kr. om tjänstevikten är högst 75 kg, 550 kr. om den är 76–160 kg, 840 kr. om den är 161–210 kg och 1 400 kr. om den är högre än 210 kg.

Av utredningen framgår att de eldrivna fordonen genom batterivikten regelmässigt får en högre tjänstevikt och därmed högre skatt än likvärdiga konventionellt drivna fordon. Utredningen har ansett att en utjämning av skattebelastningen därför bör göras.

Försäljningsskatten för eldrivna fordon bör enligt utredningen schablonmässigt likställas med skatten på fordon med andra drivmedel genom att skatten för det enskilda fordonet beräknas på tjänstevikten minskad med batterivikten. Eftersom motivet för de föreslagna särreglerna för eldrivna fordon är att sådana fordon till följd av batterivikten skattemässigt missgynnas i förhållande till andra fordon, saknas enligt utredningens uppfattning anledning att inskränka reglerna så att fordon med inbyggda, t. ex. bensindrivna, laddningsagregat skulle falla utanför.

Utredningen har pekat på att batterier till elfordon ofta består av ett stort antal battericeller. För att inte beskattningen skall bli beroende av hur cellerna fogas samman, bör enligt utredningens förslag även de anordningar som erfordras härför räknas av från tjänstevikten.

De nya bestämmelserna bör enligt utredningsförslaget gälla samtliga fordonsslag som är skattepliktiga enligt LFM. De bör enligt utredningen införas i lagen i ett nytt tredje stycke till 4 § och träda i kraft den 1 januari 1982.

Utredningens förslag har rönt ett positivt remissmottagande. Frånsett televerket och STU, som båda har ansett att eldrivna fordon bör undantas från försäljningsskatt åtminstone fram till år 1985, har endast RSV gjort ett skattetekniskt påpekande i fråga om utredningens författningsförslag. I övrigt har utredningens förslag tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Även för min egen del anser jag att utredningens förslag är välgrundat. Det bör enligt min uppfattning genomföras och träda i kraft vid den tidpunkt som har föreslagits.

Endast beträffande utredningens författningsförslag vill jag förorda en avvikelse i enlighet med RSV:s påpekande. Det bör enligt min mening av det nya stadgandet klart framgå att avdrag från tjänstevikten skall göras för batterier och de särskilda anordningar som fogar samman battericellerna. Vidare anser jag att bestämmelsen av systematiska skäl bör tas in som ett nytt andra stycke i 2 § LFM.

3 Lagrådets hörande

Med hänsyn till de nu genomgångna lagstiftningsfrågornas enkla beskaffenhet är det enligt min mening inte motiverat att inhämta lagrådets yttrande över lagförslagen.

4 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att antaga inom budgetdepartementet upprättade förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601),
2. lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon.

5 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

BUDGET-
DEPARTEMENTET

ÖVERSYN AV
VÄGTRAFIK-
BESKATTNINGEN

DEL 3

Beskattningen av eldrivna fordon

Betänkande av
vägtrafikskatteutredningen

Till Statsrådet och chefen
för budgetdepartementet

Den 15 april 1977 tillkallade chefen för budgetdepartementet numera departementsrådet Leif Lindstam att som särskild utredare göra en teknisk översyn av vägtrafikbeskattningen (B 1977:05).

Experter åt utredningen är nu hovrättsassessorn Hans Bengtsson, förste byråsekreteraren Sven Bornhager, bitr. skattedirektören Lennart Carlson, avdelningsdirektören Birger Eriksson, byrådirektören Göran Guste och departementssekreteraren Gunnar Skarell. Sekreterare är kammarrättsfiskalen Lennart Hamberg och byrådirektören Mats Sjöstrand.

Utredningen har antagit namnet vägtrafikskatteutredningen.

Utredningen har tidigare avlämnat två delbetänkanden, Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 1 Kilometerskatt i juli 1978 och Del 2 Slopap fordonskatt och höjd bensinskatt i oktober 1980.

I enlighet med de tilläggsdirektiv (Dir 1980:51) som meddelades i juni 1980, har utredningen nu behandlat frågan om beskattningen av eldrivna fordon och får härmed överlämna delbetänkandet Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 3 Beskattningen av eldrivna fordon.

Stockholm i mars 1981

Leif Lindstam/

Lennart Hamberg

Mats Sjöstrand

INNEHÅLL

	Sid.
SAMMANFATTNING	15
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	17
1. UTREDNINGENS ARBETE	24
1.1 Utredningens direktiv och tidigare förslag	24
1.2 Arbetets uppläggning	25
1.3 Begränsning till vissa typer av eldrivna fordon	25
2. GÄLLANDE BESTÄMMELSER M.M.	27
2.1 Försäljningsskatt	27
2.1.1 Historik	27
2.1.2 Gällande regler om försäljningsskatt	27
2.2 Fordonsskatt	28
2.2.1 Historik	28
2.2.2 Gällande regler om fordonsskatt	29
2.3 Kilometerskatt	30
2.3.1 Historik	30
2.3.2 Gällande regler om kilometerskatt	30
2.4 Energiskatt	31
2.5 Tidigare överväganden beträffande beskattningen av eldrivna fordon	32
3. ELDRIVNA FORDON	33
3.1 Eldrivna fordon i Sverige	33
3.2 Eldrivna fordon i andra länder	36
4. UTREDNINGENS ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG	38
4.1 Vägtrafikskatten	38
4.1.1 Nuvarande skatteskalor m.m.	38
4.1.2 Principer för jämförelser av beskattningen av olika fordon	40
4.1.3 Körsträckor, axellastförhållanden och energiförbrukning	41
4.1.4 Förslag till ändrade skatteregler	45
4.2 Förmånligare beskattning av eldrivna fordon	51
4.3 Försäljningsskatten	51
4.3.1 Principer för nuvarande beskattning	51
4.3.2 Principer för jämförelser av försäljningsskatten för olika fordon	52

	Sid.
4.3.3 Utredningens förslag	53
5. SPECIALMOTIVERING	55

SAMMANFATTNING

Genom tilläggsdirektiv i juni 1980 fick vi i uppdrag att utreda frågan om skattekonstruktionen för eldrivna fordon. I detta tredje delbetänkande redovisar vi våra överväganden och förslag i denna fråga.

Eldrivna fordon kan konstrueras för antingen ren eldrift eller för kombinerad eldrift och konventionell drift (s.k. hybridfordon). I detta sammanhang behandlar vi endast beskattningen av helt eldrivna fordon. Beskattningen av hybridfordon, såväl sådana som delvis drivs med elektricitet som andra hybridfordon, kommer vi att behandla vid vår utvärdering av kilometerbeskattningen.

För eldrivna bilar tas vägtrafikskatt ut i form av fordonsskatt och kilometerskatt. Fordonsskatten är densamma för eldrivna och brännoljedrivna bilar. Kilometerskatten för de eldrivna bilarna är 80% av skatten för brännoljedrivna bilar. Försäljningsskatt kan utgå för vissa nya fordon. I så fall är skatten densamma för fordon med samma tjänstevikt oberoende av drivmedlet. Energiskatt utgår med 4 öre/kWh för den elkraft som går åt för att ladda batterierna i ett eldrivet fordon.

Den nuvarande fordonsskattens nivå för olika fordon har bestämts efter fordonens genomsnittliga körsträckor och genomsnittliga axellastförhållanden. Kilometerskatten har bestämts bl.a. efter principen att beskattningen skall vara neutral med avseende på val av drivmedel. Syftet härmed har varit att undvika snedvridning av konkurrensen.

Om de eldrivna fordonen skattemässigt missgynnas, bör enligt vår mening undersökas utifrån de principer (främst den s.k. kostnadsansvarighetsprincipen) som har varit vägledande för den nuvarande beskattningen.

Den rörliga skatten (kilometerskatt, energiskatt och ev. särskild beredskapsavgift) är enligt vad vi har funnit inte högre för eldrivna fordon än för jämförbara konventionella fordon. Den totala skatten (rörlig skatt och fordonsskatt) kan dock, per mil räknat, bli högre för eldrivna fordon än för jämförbara konventionella fordon. Anledningen till detta är att de eldrivna fordonen har korta genomsnittliga körsträckor.

Eftersom fordonsskattens höjd enligt de tillämpade principerna skall bero

på bl.a. den genomsnittliga körsträckan för olika fordonstyper, har vi funnit att det totala skatteuttaget för vissa elfordon f.n. är för högt. Vi föreslår därför att fordonsskatten för dessa eldrivna fordon sänks med 50%. Detta gäller för fordon med en konstruktion som medför att de genomsnittliga körsträckorna blir korta, dvs. i praktiken endast för fordon som är batteridrivna och som inte är försedda med ett t.ex. bensin- eller dieseldrivet laddningsaggregat.

I vårt uppdrag ingår - förutom att skattemässigt likställa eldrivna och konventionella fordon - att lämna förslag till ett beskattningssystem som kan användas om man av t.ex. miljöskäl vill skattemässigt gynna eldrivna fordon. En sådan förmånligare beskattning kan enligt vår mening åstadkommas genom att kilometerskatten sänks mer än som nu gäller eller genom att fordonsskatten sänks mer än enligt vårt förslag.

I fråga om försäljningskatten menar vi att batterivikten nu leder till att batteridrivna fordon skattemässigt missgynnas. Vi föreslår därför att batterivikten skall få räknas av från tjänstevikten när skatten beräknas.

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

1 Förslag tillLag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1973:601) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelseBilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1973:601)¹

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0- 75 76-	75 100	0 0
2 Annan motorcykel	0-	150	0
B Personbilar			
	0- 900 901-	280 355	0 75
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001-	280 309 715	0 29 0
2 Annan buss	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001- 7 000 7 001-10 000 10 001-30 000 30 001-	280 309 715 1 155 1 995 11 795	0 0 11 28 49 0
D Lastbilar			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001-	280 309 715	0 29 0
2 annan lastbil			
2.1 med anordning för påhängsvagn			

¹ Senaste lydelse 1980:679.

2 Riksdagen 1981/82. I saml. Nr 13

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med två hjulaxlar	0- 1 600	280	0
	1 601- 3 000	309	29
	3 001- 7 000	715	16
	7 001-10 000	1 355	47
	10 001-15 000	2 765	84
	15 001-	6 965	113
med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600	280	0
	1 601- 3 000	309	29
	3 001- 8 000	715	13
	8 001-12 000	1 365	35
	12 001-18 000	2 765	70
	18 001-27 000	6 965	86
	27 001-	14 705	0
2.2 utan anordning för påhängsvagn			
med två hjulaxlar	0- 1 600	280	0
	1 601- 3 000	309	29
	3 001- 6 000	715	5
	6 001-10 000	865	19
	10 001-14 000	1 625	57
	14 001-17 000	3 905	104
	17 001-	7 025	136
med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600	280	0
	1 601- 3 000	309	29
	3 001- 6 000	714	3
	6 001-11 000	804	9
	11 001-15 000	1 254	45
	15 001-18 000	3 054	80
	18 001-27 000	5 454	103
	27 001-	14 724	0
E Traktorer och motorredskap			
1 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap som inrättats för drift med annat drivmedel än bränn- olja	0- 1 300	300	0
	1 301- 3 000	345	45
	3 001- 7 000	1 140	75
	7 001-	4 200	135
2 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap som inrättats för drift med brännolja	0- 1 300	465	0
	1 301- 3 000	540	75
	3 001- 7 000	1 815	120
	7 001-	6 615	215
3 Traktor klass II	0- 2 500	120	0
	2 501-	180	0

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skatte- vikt högst 3 000 kilogram påhängsvagn			
	0- 1 000	180	0
	1 001- 3 000	205	25
annan släpvagn			
	0- 1 000	120	0
	1 001- 3 000	137	17
2 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages uteslutande av bensin- eller gasolldrivet motorfordon ¹			
2.1 påhängsvagnar			
med en hjulaxel			
	3 001-	693	13
med två eller flera hjulaxlar			
	3 001-13 000	690	10
	13 001-	1 680	0
2.2 andra släpvagnar			
med en hjulaxel			
	3 001-	469	9
med två hjulaxlar			
	3 001-13 000	467	7
	13 001-	1 160	0
med tre eller flera hjulaxlar			
	3 001-13 000	465	5
	13 001-	960	0
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar			
3.1 påhängsvagnar			
med en hjulaxel			
	3 001- 6 000	315	25
	6 001- 8 000	1 065	37
	8 001-	1 805	57
med två eller flera hjulaxlar			
	3 001- 8 000	309	19
	8 001-10 000	1 259	30
	10 001-14 000	1 859	50
	14 001-19 000	3 859	65
	19 001-	7 109	0
3.2 andra släpvagnar			
med en hjulaxel			
	3 001- 5 000	215	20
	5 001- 8 000	615	22
	8 001-	1 275	41

¹ Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon utgår skatt enligt 3.
Drages släpvagn även av trafiktraktor eller registrerat motorredskap utgår
skatt enligt 4.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med två hjulaxlar	3 001- 8 000	207	13
	8 001-11 000	857	21
	11 001-14 000	1 487	33
	14 001-17 000	2 477	41
	17 001-	3 707	56
med tre eller flera hjulaxlar	3 001-11 000	204	9
	11 001-17 000	924	17
	17 001-25 000	1 944	30
	25 001-32 000	4 344	48
	32 001-	7 704	0
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av trafik- traktor eller regi- strerat motorredskap ²			
4.1 påhängsvagnar			
med en hjulaxel	3 001- 6 000	1 020	60
	6 001-	2 820	103
med två eller flera hjulaxlar	3 001- 8 000	1 010	51
	8 001-11 000	3 560	129
	11 001-20 000	7 430	163
	20 001-	22 100	5
4.2 andra släpvagnar			
med en hjulaxel	3 001- 8 000	690	51
	8 001-	3 240	113
med två hjulaxlar	3 001- 8 000	670	29
	8 001-11 000	2 120	76
	11 001-17 000	4 400	193
	17 001-	15 980	197
med tre eller flera hjulaxlar	3 001- 8 000	665	25
	8 001-11 000	1 915	24
	11 001-14 000	2 635	54
	14 001-20 000	4 255	91
	20 001-25 000	9 715	112
	25 001-30 000	15 315	156
	30 001-35 000	23 115	90
	35 001-	27 615	5

² Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon utgår skatt enligt 3.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Är skattepliktigt fordon som avses under A, B, C2, D2 eller E1 ovan inrättat för drift uteslutande med elektricitet från batterier och inte försett med förbränningsmotor, utgår skatt med 50 procent av angivna belopp.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1982.

2 Förslag till

Förordning om uppbörd av viss vägtrafikskatt år 1981, m.m.

Härigenom föreskrivs följande.

1 §

I fråga om uppbörd av fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (1973:601) i samband med de ändringar av skattesatserna för vissa eldrivna fordon som träder i kraft den 1 januari 1982 gäller följande.

2 §

Bestämmelserna i vägtrafikskattekungörelsen (1973:776) tillämpas vid uppbörd m.m. enligt denna förordning, om inte annat följer av 3-5 §§.

3 §

Avser uppbörd av fordonsskatt som äger rum före den 1 januari 1982 tid där- efter beräknas skatten för tiden från och med denna dag enligt de skattesatser som gäller enligt vägtrafikskattelagen (1973:601) i dess lydelse efter den 31 december 1981.

4 §

Har före ingången av december 1981 fordonsskatt påförts för tid efter utgången av år 1981 enligt skattesats som gällde dessförinnan skall, om skatten har erlagts, överskjutande skattebelopp återbetalas.

5 §

Den som vid ingången av år 1982 är skattskyldig för ett visst fordon är berättigad till återbetalning som avses i 4 §.

Denna förordning träder i kraft den 1 december 1981.

3 Förslag tillLag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

4 §

Försäljningsskatt utgår för

1. personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kilogram,
2. buss med en totalvikt av högst 3 000 kilogram,
3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 000 kilogram,
4. motorcykel,

om fordonet icke är eller icke har varit registrerat som fordon av angivet slag eller har varit registrerat endast i förening med avställning.

I fall som avses i 16 § andra stycket skall skatt dock utgå även om fordonet är eller har varit registrerat.

I fråga om fordon som är inrättat för drift med elektricitet från batterier, skall vid tillämpning av bestämmelserna i denna lag som tjänstevikt anses tjänstevikten med avdrag för vikten av batterierna och eventuella särskilda anordningar i vilka dessa har monterats.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1982.

1 UTREDNINGENS ARBETE

1.1 Utredningens direktiv och tidigare förslag

Utredningens uppdrag är att göra en teknisk översyn av vägtrafikbeskattningen. Enligt våra direktiv (Dir 1977:44) skall vi bl.a. sträva efter förenklingar i beskattningen med beaktande av rimliga krav på att den skall vara effektiv och ge möjligheter till en tillfredsställande kontroll. Enligt tilläggsdirektiv som meddelades i februari 1979 (Dir 1979:9) skall vi också göra en utvärdering av kilometerskattesystemet och en bedömning av alternativa skatteformer till kilometerskatten.

I juni 1980 fick vi genom nya tilläggsdirektiv (Dir 1980:51) i uppdrag att utreda frågan om skattekonstruktionen för eldrivna fordon. I tilläggsdirektiven anför departementschefen bl.a. följande.

Det har gjorts gällande att den fortsatta utvecklingen och en ökad användning av eldrivna fordon hämmas av gällande beskattningsregler. Därvid har särskilt framhållits att den höga batterivikten leder till en i förhållande till skatten på konventionellt drivna fordon högre skatt enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon och enligt vägtrafikskattelagen (1973:601). Vidare har framhållits att den sammanlagda effekten av kilometerskatten, som enligt nuvarande regler utgår för elbilar med 80 % av kilometerskatten för andra fordon, och skatten enligt lagen (1957:262) om allmän energiskatt på den elektriska energi som förbrukas för laddning av batterierna är oförmånlig för de eldrivna fordonen. De nu nämnda förhållandena bör undersökas närmare av utredaren.

Utgångspunkten för utredarens arbete bör vara att finna en skattekonstruktion för de olika eldrivna fordonen, som kan användas för att så långt det är möjligt utjämna de skillnader som kan finnas i skattebelastningen på dessa fordon och på likvärdiga, konventionellt drivna fordon.

Det är möjligt att elfordonens särskilda egenskaper kan komma att motivera en förmånligare beskattning för deras del än vad som gäller för andra fordon. Det är inte en uppgift för utredaren att ta ställning härtill men den beskattningsordning som föreslås bör utformas med tanke på en sådan möjlighet.

Utredaren bör även ta upp försäljningsskatten på bl.a. personbilar, vilken enligt gällande regler beräknas på fordonens tjänstevikt. Utredaren bör därvid pröva om och på vilket sätt det är möjligt och lämpligt att särbehandla elbilar i fråga om försäljningsskatten. Det ankommer däremot inte på utredaren att ta upp frågan om en särbehandling av de eldrivna fordonen när det gäller mervärdeskatten.

I ett första delbetänkande i juli 1978 redovisade vi vårt arbete med en teknisk översyn av kilometerskatten (Ds B 1978:5, Översyn av vägtrafik-

beskattningen Del 1 Kilometerskatt). Betänkandet ledde senare till lagstiftning (prop. 1978/79:94, SkU 1978/79:45, rskr 1978/79:298, SFS 1979:278 m.fl.).

Vårt andra delbetänkande avlämnades i oktober 1980 och behandlade frågan om att slopa fordonsskatten för vissa fordon och höja bensinskatten (Ds B 1980:13, Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 2 Slopad fordonsskatt och höjd bensinskatt). Detta betänkande har nu varit föremål för remissbehandling.

1.2 Arbetets uppläggning

Vi har funnit det lämpligt att behandla frågan om beskattningen av eldrivna fordon separat och redovisar nu våra överväganden och förslag. Övervägandena och förslagen bygger på den gällande beskattningsordningen och på nuvarande principer för bestämmande av skatteskalorna. Skulle vårt fortsatta arbete med bl.a. utvärderingen av kilometerbeskattningen leda till grundläggande förändringar i beskattningsordningen, måste de nu föreslagna reglerna anpassas med hänsyn härtill.

Under arbetet har vi inhämtat uppgifter bl.a. om de eldrivna fordonen i Sverige och deras nuvarande användning, elfordonstekniken i dag och vissa utländska förhållanden. Uppgifter har inhämtats från bl.a. televerket, statens vattenfallsverk, Elfordonscentrum i Trollhättan, AB Storstockholms lokaltrafik, styrelsen för teknisk utveckling, Svensk Elektrotransport Utveckling AB, Svenska Utvecklings AB, trafiksäkerhetsverket (TSV) och Philipsons automobil AB.

1.3 Begränsning till vissa typer av eldrivna fordon

Eldrivna fordon kan konstrueras för antingen ren eldrift eller för kombinerad eldrift och konventionell drift. Ett eldrivet fordon kan också förses med inbyggd laddningsutrustning, som drivs med bensin e.d.

För en bil som inte enbart drivs med elektricitet kan särskilda beskattningsproblem uppstå. Om bilen t.ex. drivs med såväl elektricitet som bensin, utgår enligt bestämmelserna i 2 § vägtrafikskattelagen (1973:601, omtryckt 1979:280, ändrad senast 1980:679), VSL, kilometerskatt för fordonets hela körsträcka, dvs. även till den del det drivs med bensin. Dess-

utom utgår skatt enligt bensinskattelagen (1961:372, omtryckt 1975:274, ändrad senast 1980:1084) för den bensin som används för driften av fordonet. När bilen drivs med bensin blir skattebelastningen stor i förhållande till den körda vägsträckan.

Motsvarande beskattningsproblem finns även för vissa fordon som inte är eldrivna. Om t.ex. en dieselbil till viss del drivs med metanol blir den totala skattebelastningen högre än om enbart dieselolja används, eftersom metanolen är skattepliktig enligt bensinskattelagen. I ett sådant fall har regeringen under år 1980 med stöd av bestämmelserna i 46 § lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning (förfarandelagen) medgett återbetalning av den bensinskatt som utgår för metanolen.

De beskattningsproblem som kan uppkomma för de nämnda s.k. hybridfordonen, dvs. för fordon i vilka används mer än ett slags drivmedel, gäller alltså för alla fordon som trots att de är kilometerskattepliktiga också kan drivas med ett drivmedel som är skattepliktigt enligt bensinskattelagen eller förordningen (1964:352) om gasolskatt. Vi kommer att behandla frågan om beskattningen av hybridfordonen i samband med vår utvärdering av kilometerskattesystemet. Med anledning härav och med tanke på att de typer av eldrivna fordon som f.n. är aktuella i Sverige inte är flerbränslefordon, har vi valt att nu endast behandla beskattningen av sådana fordon som drivs uteslutande med elektricitet. Om något enskilt beskattningsproblem skulle uppkomma under mellantiden torde detta kunna lösas genom tillämpning av dispensbestämmelserna i 46 § förfarandelagen eller 39 § VSL.

2 GÄLLANDE BESTÄMMELSER M.M.

Skatt på anskaffning av fordon utgår enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon (ändrad senast 1979:279) och lagen (1968:430) om mervärdesskatt (omtryckt 1979:304, ändrad senast 1980:1090). Eftersom vi enligt våra direktiv inte skall överväga någon ändring i bestämmelserna om mervärdesskatt, lämnas i det följande inte någon redogörelse för dessa.

Enligt VSL utgår skatt för eldrivna bilar i form av fordonsskatt och kilometerskatt. På den elkraft som går åt för uppladdning av fordonets batterier tas skatt ut enligt lagen (1957:262) om allmän energiskatt (omtryckt 1975:272, ändrad senast 1980:677).

2.1 Försäljningsskatt

2.1.1 Historik

Den nu gällande lagen om försäljningsskatt trädde i kraft den 1 april 1978 och ersatte då lagen (1956:545) om omsättningsskatt på motorfordon. Den sistnämnda lagen trädde i kraft den 1 december 1956. Införandet av skatten motiverades då av en önskan att dämpa privatbilismens expansion. I samma syfte hade under vissa av åren i början av 1950-talet tagits ut särskilda skatter eller investeringsavgifter.

Omsättningsskatten var redan från början en viktskatt, dvs. skatten togs ut i förhållande till fordonens tjänstevikt.

Tidigare beskattning hade i något fall varit en värdeskatt, dvs. skatten hade utgått i förhållande till fordonens pris. Denna ordning hade emellertid medfört betydande olägenheter. När omsättningsskatten infördes bestämdes skatten så att den för ett normalfordon motsvarade ca 12 % av fordonets pris i detaljhandeln. Denna principiella värdering har också återopats vid vissa av de skattehöjningar som har genomförts.

2.1.2 Gällande regler om försäljningsskatt

Försäljningsskatt utgår för

1. personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kg,

2. buss med en totalvikt av högst 3 000 kg,
3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 000 kg,
samt
4. motorcykel.

För skattepliktiga fordon som tillverkas yrkesmässigt inom landet är tillverkaren skattskyldig. Skattskyldigheten inträder när fordonet levereras till köpare eller tas ut ur rörelsen utan samband med försäljning. För annan tillverkning inom landet av skattepliktigt fordon är den skattskyldig som äger fordonet när det förs in i bilregistret eller (vad gäller ombyggda fordon) tas upp i registret som fordon av skattepliktigt slag.

Den som inför skattepliktiga fordon till landet för försäljning till återförsäljare kan efter ansökan registreras som skattskyldig hos riksskatteverket (RSV). För den som har registrerats som skattskyldig importör gäller samma regler som för den som yrkesmässigt tillverkar skattepliktiga fordon inom landet.

Införs skattepliktiga fordon till landet av annan än registrerad importör, erläggs skatten till tullmyndigheten i samband med införseln.

Försäljningsskatt utgår för personbil, buss och lastbil med 2,30 kr. per kg tjänstevikt. Om tjänstevikten överstiger 1 600 kg tillkommer 290 kr. för varje helt femtiotal kg över 1 600 kg. Skatten avrundas till närmast lägre hela tiotal kr. För motorcyklar är skatten 420 kr. om tjänstevikten inte överstiger 75 kg, 550 kr. om tjänstevikten är över 75 kg men högst 160 kg, 840 kr. om vikten är över 160 men högst 210 kg och 1 400 kr. om vikten är över 210 kg.

2.2 Fordonsskatt

2.2.1 Historik

Särskild beskattning av motorfordonstrafiken infördes redan på 1920-talet. Alltsedan dess har fasta skatter tagits ut för olika fordonsslag. I vårt delbetänkande (Ds B 1980:13) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 2 Slopad fordonsskatt och höjd bensinskatt har vi lämnat en redogörelse för beskattningens utveckling.

2.2.2 Gällande regler om fordonsskatt

Fordonsskatt utgår för motorfordon, traktor, motorredskap eller släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och inte är avställt. Skattskyldig är den som är eller bör vara antecknad i bilregistret som ägare till fordonet.

Fordonsskatten beräknas för varje fordon för ett skatteår som omfattar 12 kalendermånader. Är den årliga fordonsskatten mer än 1 500 kr., utgår skatten dock för skatteperiod. En skatteperiod omfattar fyra månader.

För personbilar varierar skatten bara med skattevikten (= tjänstevikten). Skatten är alltså densamma oavsett om fordonet drivs med bensin, motorbrännolja, elektricitet eller något annat drivmedel. För personbilar med en tjänstevikt om högst 900 kg är fordonsskatten 280 kr. per år. Är tjänstevikten högre ökar skatten med 75 kr. för varje påbörjat 100-tal kg över 900 kg.

För motorcyklar varierar skatten mellan 75 och 150 kr. per år, beroende på bl.a. motorcykelns tjänstevikt.

Lastbilar och bussar beskattas efter fordonens totalvikt. Är totalvikten högst 3 000 kg är skatten mellan 280 och 686 kr. oberoende av drivmedelslaget.

För tyngre fordon är emellertid skatten beroende av drivmedlet. För alla bensindrivna eller gasoldrivna lastbilar och bussar med högre totalvikt än 3 000 kg är skatten 715 kr. per år. Att skatten är konstant beror på att dessa fordon annars, med hänsyn till bensinskatten, skulle få en för hög total skattebelastning. För lastbilar eller bussar som är t.ex. brännoljedrivna eller eldrivna ökar skatten progressivt med totalvikten hos fordonen. Skatten på sådana lastbilar bestäms även av om de är eller inte är försedda med anordning för påhängsvagn och vidare av antalet axlar.

En närmare redogörelse för gällande bestämmelser finns i vårt andra delbetänkande (Ds B 1980:13).

2.3 Kilometerskatt

2.3.1 Historik

Kilometerskatten infördes den 1 januari 1974 och ersatte då den tidigare brännoljebeskattningen. Motivet för övergången till kilometerbeskattning var främst att denna beskattningsform ansågs bättre anpassad till den s.k. kostnadsansvarighetsprincipen, som antagits genom 1963 års trafikpolitiska beslut. Vidare förekom ett omfattande fusk med oljeskatten.

2.3.2 Gällande regler om kilometerskatt

Kilometerskatt utgår för personbilar, lastbilar och bussar om de är inrättade för att drivas med annat drivmedel än bensin (inklusive motoralkohol) eller gasol. Kilometerskatt utgår förutom för brännoljedrivna fordon även för fordon som helt eller delvis drivs med elektricitet, gengas m.m. Kilometerskatt utgår också för vissa släpvagnar.

Kilometerskatten utgår med ett visst belopp per körd mil. Körsträckan mäts med hjälp av en kilometerräknare. Skattesatsen är beroende av fordonsslag samt fordonets skattevikt och, i fråga om släpvagnar, axelarrangemang.

Kilometerskatt betalas i efterhand för skatteperioder (3 skatteperioder per år). Skattskyldig är - liksom i fråga om fordonsskatt - den som är eller bör vara upptagen i bilregistret som ägare till fordonet.

För kilometerskattepliktiga fordon som inte är brännoljedrivna (t.ex. eldrivna fordon) utgör kilometerskatten 80 % av skatten för brännoljedrivna fordon. Denna skillnad i beskattningen hänför sig till tiden före 1974, då en särskild motorbränsleskatt utgick för bl.a. motorbrännolja. Denna skatt - som inte var specialdestinerad - ersattes när kilometerskatten infördes av en särskild kilometerskatt enbart för brännoljedrivna fordon. Kilometerskatten och den särskilda kilometerskatten slogs samman den 1 maj 1978. Därvid beaktades det förhållandet att särskild kilometerskatt tidigare inte hade utgått för bl.a. eldrivna fordon genom att kilometerskatten för sådana fordon schablonmässigt bestämdes till 80 % av den annars utgående skatten.

För några av de eldrivna fordon som nu finns, har dispens från kilometer-skatt medgetts. I stället utgår förhöjd fordonsskatt. Den förhöjda skatten beräknas för varje år på grundval av uppgifter om fordonets körsträcka. Att dispens medgetts beror i så gott som samtliga fall på att fordonet av tekniska skäl inte kunnat förses med kilometerräknarapparatur.

En detaljerad beskrivning av kilometerskattesystemet finns i vårt första delbetänkande (Ds B 1978:5) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 1 Kilometerskatt.

2.4 Energiskatt

Energiskatt utgår för bensin, gasol, motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja samt vissa fasta bränslen och elkraft.

Energiskatten för elkraft är - med vissa undantag som saknar betydelse i detta sammanhang - 4 öre per kWh. Skattskyldig är i princip den som förbrukar kraften, men skatten redovisas till statsverket av distributörerna av elkraft.

Energiskatten på den elkraft som används för eldrivna fordon jämförs i tabell 2:1 med skatter och avgifter för andra drivmedel.

Tabell 2:1 Skatter och avgifter för drivmedel 1)

Drivmedel	Energi-skatt	Bensin-skatt	Gasol-skatt	Särskild beredskapsavgift	Summa skatter och avgifter	Skatter och avgifter räknat i öre per kWh 2)
Bensin	34 öre/l	113 öre/l	-	17 öre/l	164 öre/l	18,72
Motoralkohol	34 öre/l	39 öre/l	-	-	73 öre/l	16,80
Gasol	53 öre/l	-	29 öre/l	-	82 öre/l	12,56
Motorbrännolja	13 öre/l	-	-	6,6 öre/l	19,6 öre/l	1,97
Elektricitet	4 öre/kWh	-	-	-	4 öre/kWh	4

) Regeringen har i prop. 1980/81:90 och 1980/81:118 föreslagit bl.a. att den särskilda beredskapsavgiften och energiskatten på oljor höjs.

) Underlag för beräkningarna har hämtats bl.a. från energikommissionens betänkande (SOU 1978:17) Energi, s. 581.

2.5 Tidigare överväganden beträffande beskattningen av eldrivna fordon

I sitt principbetänkande om införande av kilometerskatt (SOU 1970:36, Kilometerbeskattning) anförde bilskatteutredningen att en viktig fråga när man övervägde att ersätta den dåvarande kombinationen av fordonsskatt och drivmedelsskatt med en kilometerskatt var att man därmed skulle få en skatteform som bättre skulle kunna anpassas till andra motortyper än de konventionella. Utredningen undersökte den möjliga framtida utvecklingen i fråga om bl.a. eldrivna fordon. Eldrivna fordon ansågs då kräva ytterligare 5-10 års utveckling innan de kunde bli kommersiellt tillgängliga. Utredningen uttalade att en beskattning av elförbrukningen i eldrivna bilar skulle möta stora tekniska svårigheter. Alternativet till en kilometerbeskattning skulle alltså för de eldrivna fordonen vara en ren fordonsskatt. Detta ansågs mindre lämpligt med hänsyn till problem i fråga om körlängdsanknytningen. Nackdelen med en ren fordonsskatt för eldrivna fordon ansågs dock relativt sett vara mindre än för andra fordon, eftersom de eldrivna fordonen ansågs komma att utgöras endast av lättare fordon för lokaltrafik. Det ansågs dock helt klart att en kilometerskatt även för de eldrivna fordonen skulle vara bättre från kostnadsansvarighetssynpunkt än en fordonsskatt.

Eldrivna fordon har funnits sedan lång tid tillbaka. Personbilar med batteridrift var relativt vanliga i början av 1900-talet. Den snabba utvecklingen av de förbränningsmotordrivna bilarna innebar emellertid att de eldrivna bilarna inte längre kunde konkurrera. Eldrivna fordon har därför under de senaste årtiondena använts i mycket liten omfattning. Exempelvis i Storbritannien har dock sedan länge ett större antal eldrivna fordon använts för mjölkdistribution m.m. Även i Sverige har enstaka batteridrivna fordon prövats i olika sammanhang. Dessa fordon har dock varit av en förhållandevis enkel konstruktion. Utvecklingen av ny teknik för eldrivna fordon har varit mycket långsam.

Under 1970-talet och särskilt de 4-5 senaste åren har emellertid intresset för eldrivna fordon ökat mycket kraftigt. Bakgrunden till detta är i första hand de energiekonomiska och miljömässiga fördelar som de eldrivna fordonen har. Ett sådant fordon utnyttjar betydligt större del av primärenergien än ett förbränningsmotordrivet fordon. Vissa beräkningar tyder på att energiåtgången bara skulle vara ungefär hälften mot vad som gäller vid förbränningsmotordrift. Eldrift har dessutom den fördelen att oljeberoendet minskar. Ur miljösynpunkt skulle användningen av eldrivna fordon ha den fördelen att avgasutsläpp och bullerstörningar från trafiken kunde begränsas.

För närvarande pågår därför utveckling och utprovning av eldrivna fordon av olika slag i en rad länder. I exempelvis USA, Japan, Italien, Västtyskland, Storbritannien, Frankrike och Danmark arbetar man med olika elfordonsprojekt. Vanligen bedrivs arbetet med någon form av stöd från det allmänna.

Tillverkare av eldrivna fordon erhåller således i en del länder statliga lån eller bidrag. I exempelvis Storbritannien - men även i Sverige - har bidrag utgått för anskaffning av sådana fordon. På många håll - exempelvis i USA - upprättas program för introduktion av eldrivna fordon i samhällsägda fordonsparker.

3.1 Eldrivna fordon i Sverige

För närvarande (februari 1981) finns det endast 33 eldrivna fordon in-

förda i bilregistret ¹⁾.

Av de registrerade eldrivna fordonen är sju personbilar. De flesta av dessa är ombyggda f.d. bensindrivna bilar. Några bilar ägs av företag och används eller har använts för provändamål. De återstående eldrivna personbilarna är privatägda. Någon tillverkning av eldrivna personbilar förekommer inte i Sverige och någon sådan produktion är av allt att döma inte heller aktuell inom de närmaste åren.

Antalet eldrivna lastbilar är f.n. 21.

En av lastbilarna är tillverkad av Volvo och av årsmodell 1977. Bilen har en totalvikt av 1 250 kg. Den togs fram för provändamål och var tänkt att användas bl.a. som budbil i storstäder. Enligt tillgängliga uppgifter har Volvo inga planer på ytterligare arbete med eldrivna fordon av denna typ.

SAAB har en prototyp till eldriven lastbil avsedd för lätt distribution i tätorter. Bilen byggdes år 1977. Totalvikten är 2 190 kg och tjänstevikten 1 970 kg. Bilen uppges kunna köras ca 10 mil på en laddning. För närvarande ligger dock utvecklingen av denna biltyp nere i avvaktan på att bättre batterityper skall komma fram.

Därutöver finns bl.a. två mindre eldrivna fordon, registrerade som lastbilar, vilka används av batteritillverkare för provverksamhet.

Det mest omfattande projektet är den produktion av eldrivna lastbilar, distributionsbilar, som bedrivits av företaget Svensk Elektrotransport Utveckling AB i Åkersberga. Detta företag har, i samarbete med vissa andra svenska företag, under 1979 och 1980 byggt 12 eldrivna bilar som skall ingå i en försöksverksamhet vid televerket. Televerket har beställt ytterligare två sådana bilar. Även statens vattenfallsverk har beslutat inleda prov med denna typ av fordon.

1) Bilregistret innehåller f.n. uppgift om endast ett drivmedelsslag per fordon. Ett fordon som kan drivas av såväl bensin som elektricitet, skall enligt gällande anvisningar registreras som bensindrivet. Det torde emellertid inte finnas något sådant fordon i landet.

Bilen är en elversion av en av Mercedes lastbilar (Mercedes Benz 307 D) med skåpkarosseri. Totalvikten är både i elversionen och i standardutförande med dieselmotor 3 500 kg. I standardutförande levereras bilen med 65 hk dieselmotor. Den kan även fås med 85 hk bensinmotor.

Vissa data om den eldrivna lastbilen redovisas i tabell 3:1.

Tabell 3:1 Data för Mercedes Benz 307 D/SETU ¹⁾

Totalvikt	3 500 kg
Lastförmåga enligt tillverkaren	750-1 000 kg
Batteri	120 V, 250 Ah, 60 celler
Batterivikt	900 kg
Drivmotoreffekt	70 kWh
Topp hastighet	ca 70 km/h
Maximal körsträcka enligt tillverkaren	80 km
Laddningstid	8 h

Några eldrivna bussar finns nu inte registrerade. Storstockholms lokaltrafik planerar emellertid att påbörja en försöksverksamhet med fyra batteribussar. Dessa bussar kommer att få ungefär samma storlek och lastkapacitet som hittills använda dieseldrivna busstyper. Två av bussarna är för närvarande under byggnad och skall enligt planerna tas i drift under år 1981.

Det finns för närvarande i Sverige inte heller några trådbussar eller bussar för kombinerad tråd- och batteridrift ("flexibussar"). Vissa sådana projekt har dock diskuterats.

Det finns tre eldrivna traktorer registrerade. Det är mycket små fordon med tjänstevikter om 560 - 730 kg. Alla tre traktorerna tillhör skatteklass I (trafiktraktorer).

Endast två eldrivna motorcyklar finns registrerade. Någon tillverkning av sådana motorcyklar synes inte förekomma nu. Däremot tillverkas i Sverige vissa typer av eldrivna mopeder, som kan tänkas omkonstrueras till motorcyklar.

1) Svensk Elektrotransport Utveckling AB

Det finns också en rad typer av eldrivna fordon som inte är registrerings- eller skattepliktiga. I Sverige konstrueras och byggs bl.a. eldrivna drag-truckar för godstransporter inom t.ex. industriområden.

3.2 Eldrivna fordon i andra länder

Enligt vissa bedömningar skulle det finnas mer än 100 000 eldrivna vägfordon i världen. Enbart i Storbritannien beräknas antalet eldrivna vägfordon vara ca 45 000. Som tidigare har nämnts är en stor del av dessa fordon av äldre typ. Eldrivna fordon har sedan lång tid tillbaka också bl.a. använts i Österrike för postbefordran och i Paris inom sophanteringen.

De nya typer av eldrivna fordon som nu provas runtom i världen är av många olika slag. De vanligaste fordonstyperna är lätta distributionsfordon och fordon för kollektivtrafik. Eldrivna personbilar är också under utveckling i några länder. De flesta fordonen drivs med elektricitet från bly/syrbatterier. I mindre omfattning har också eldrivna fordon med nya batterityper börjat provas. Vidare har olika typer av hybridfordon - fordon som inte enbart drivs med elektricitet från batterier - tilldragit sig allt större intresse.

Eldrivna lätta distributionsfordon är den mest intressanta elfordons-typen. Många fordon som i dag används i närdistributionstrafik har så korta körsträckor att eldrift skulle vara möjlig. Eldrivna bilar som är mycket lika Mercedes Benz 307 D/SETU provas därför nu i bl.a. USA, Storbritannien, Västtyskland och Italien. Det är således lastbilar med skåpkarosseri och med lastförmåga om ca 500 - ca 2 000 kg. Möjliga körsträckor på en uppladdning anges vanligen vara 5 - 9 mil.

Som exempel på försöken med denna typ av elfordon kan nämnas "the London electric delivery van assessment scheme". Brittiska regeringen har lämnat bidrag till anskaffandet av totalt 62 batteridrivna distributionsfordon som används av olika företag inom Londonområdet. Försöken började 1978 och innefattar fordon av tre olika fabrikat.

Försök med tyngre eldrivna lastbilar synes inte förekomma f.n. En tung eldriven lastbil får alltför dålig lastkapacitet och aktionsradie i jämförelse med konventionella lastbilar. Hybridlastbilar, med exempelvis

kombinerad batteri/dieseldrift, kan dock bli intressanta i framtiden.

Batteridrivna bussar används bl.a. i Västtyskland, Storbritannien och Frankrike. I Västtyskland har bl.a. under 1974-1979 provats bussar som drivs med elektricitet från batterier i en släpvagn efter bussarna. Batterierna i släpvagnarna har kunnat bytas ut vid automatiserade batteribytesstationer. Batteribytten har kunnat göras på endast 4 min. och bussarna har därför kunnat användas i linjetrafik med "normala" körsträckor. Även lastkapaciteten är jämförbar med dieselbussarnas.

I Västtyskland pågår också utveckling av olika typer av hybridbussar. 20 bussar med både elmotor och dieselmotor används sedan 1979 i reguljär trafik i Stuttgart och Wesel. Bussarna drivs av elmotorn som får ström från ett batteri. Batteriet laddas under färd med en inbyggd generator och en dieselmotor som arbetar så att avgasutsläppen blir små. Två olika typer av hybridtrådbussar provas också. Den ena busstypen är avsedd för batteri/tråddrift och den andra för tråd/dieseldrift. Den senare busstypen kan således drivas direkt med dieselmotorn.

Trådbusstrafik av konventionellt slag förekommer i en rad länder, bl.a. i Finland och Norge.

Eldrivna personbilar provas i vissa länder, bl.a. i USA, Japan och Italien. Med nu tillgängliga batterityper föreligger svårigheter att konstruera eldrivna personbilar så att de får tillräcklig lastförmåga och tillräckligt långa körsträckor. Försök pågår emellertid i USA med flera olika bilmodeller. Bl.a. provas en av General Electric och Chrysler konstruerad eldriven personbil, ETV-1, som uppges kunna transportera fyra passagerare, ha en topphastighet på ca 110 km/h och en maximal körsträcka om mer än 10 mil. Vissa försök pågår också med nya effektivare batterityper som skall kunna möjliggöra längre körsträckor.

I USA arbetas också på olika typer av hybridpersonbilar. Det amerikanska energidepartementet lämnar stöd till utvecklingen av en personbil av "normalstorlek" som är försedd dels med en bensinmotor på 80 hk, dels med en elmotor. Bilen skall kunna köras enbart på de inbyggda batterierna i ca 5 mil.

4 UTREDNINGENS ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

4.1 Vägtrafikskatten

Enligt tilläggsdirektiven har i olika sammanhang framhållits att bl.a. den höga batterivikten kan leda till att vägtrafikskatten (fordonsskatten och kilometerskatten) blir högre för eldrivna fordon än för motsvarande konventionella fordon. Det förhållandet att den elenergi som åtgår för uppladdning av batterierna dessutom belastas med allmän energiskatt har ansetts ytterligare missgynna dessa fordon.

Om de eldrivna fordonen skattemässigt missgynnas, bör enligt vår mening undersökas utifrån de principer (främst den s.k. kostnadsansvarighetsprincipen) som har varit vägledande för den nuvarande beskattningen.

4.1.1 Nuvarande skatteskalor m.m.

Fordonsskatten

I avsnitt 2.2.2 har översiktligt redogjorts för hur fordonsskatteskalorna är konstruerade. Skatteskalorna bygger på de principer som bilskatteutredningen lade fram i betänkandet Fordonsbeskattningen (SOU 1969:45). Bilskatteutredningens förslag avsåg att anpassa beskattningen efter den av statsmakterna år 1963 antagna s.k. kostnadsansvarighetsprincipen. Denna innebär att varje fordon eller fordonsslag skall beskattas efter de kostnader fordonet (eller dess användning) förorsakar det allmänna. Enligt bilskatteutredningen borde därvid beskattningen anpassas efter samhällets långsiktiga marginalkostnader för vägtrafiken.

De samhälleliga kostnader för vägtrafiken som beaktades när de nya skatteskalorna skulle konstrueras var i princip endast underhålls- och investeringskostnader för vägnätet samt vissa administrations- och trafikövervakningskostnader. För vart och ett av dessa olika kostnadsslag bedömdes i vilken mån kostnaderna var fasta eller beroende av fordonens körsträckor eller fordonens körsträckor och axeltryck. För varje fordonsslag och viktclass har därefter kostnaderna beräknats med ledning av genomsnittliga körsträckor för fordonen och uppgifter om axeltrycksfördelningar.

Fordonsskatteskalorna konstruerades så att fordonsskatten och de special-

destinerade bränsleskatterna sammanlagt skulle motsvara de kostnader som fordonen orsakar.

Den nuvarande fordonsskattens nivå är därför i princip, bortsett från fördelningen av vissa fasta kostnader, avvägd endast efter genomsnittliga körsträckor och genomsnittliga axellastförhållanden för fordonen. Vidare har även bränsleskatterna påverkat utformningen av fordonsskatteskalorna. Detta är särskilt tydligt för tyngre bensindrivna fordon där bensinskattens effekt blir så kraftig att fordonsskatten är konstant för fordon med totalvikt över 3 000 kg.

Det som hittills har sagts har närmast avseende på tyngre bussar och lastbilar (fordon med totalvikter över 3 000 kg). Bilskatteutredningen föreslog år 1969 ingen ändring i skatteskalorna för personbilar och andra lättare fordon. Fordonsskattesatserna för dessa fordon bygger således på tidigare avväganden. Bilskatteutredningen fann visserligen att fordonsskatterna för de lätta fordonen, med de beräkningsmetoder som här förut beskrivits, relativt sett kunde antas vara för höga men menade att en mer förfinad kostnadsjämförelse där man också tog hänsyn till sådana negativa effekter av biltrafiken som trängsel, miljöförstöring och trafikolyckor sannolikt skulle visa att dessa fordon inte var för högt beskattade.

Kilometerskatten och bränsleskatterna

Den nuvarande kilometerskatten motsvarar - se avsnitt 2.3.2 - i princip den tidigare till väghållnings- och vägtrafikväsendet specialdestinerade skatten på motorbrännolja. I kilometerskatten för brännoljedrivna fordon är numera också inkluderad den inte specialdestinerade särskilda skatten på motorbrännolja.

Vid utformningen av vägtrafikbeskattningen har man strävat efter att den skall vara neutral med avseende på förbrukarnas val av motorbränsle. Syftet därmed skall vara att undvika snedvridning i konkurrensen. Bilskatteutredningen beaktade, som vi tidigare har framhållit, detta på så sätt att den totala skatten för fordon som drivs med olika slag av bränsle, men inte skiljer sig från kostnadsansvarighetssynpunkt, skulle vara lika hög oavsett vilka slag av skatter som träffar fordonen. Fordonsskatteskalorna fick därför anpassas med hänsyn till gällande bränslebeskattning.

För de eldrivna bilarna är kilometerskatten som tidigare har nämnts 80 % av kilometerskatten för motsvarande brännoljedrivna fordon, vilket har motiverats av att kilometerskatten för de eldrivna bilarna bara avsetts motsvara tidigare specialdestinerad skatt. Specialdestineringen av vägtrafikskatterna har upphört fr.o.m. budgetåret 1980/81. De skäl som tidigare åberopats för nedsättning av kilometerskatten för fordon som inte är brännoljedrivna har således inte längre någon aktualitet. Sloandet av specialdestineringen har dock inte följts av justeringar av kilometerskatten.

4.1.2 Principer för jämförelser av beskattningen av olika fordon

Om skatten på eldrivna fordon skall jämföras med skatten på de konventionella fordonen måste både skatterna och kostnaderna för de olika fordonstyperna jämföras. Det är skillnaderna i total skattebelastning mellan de eldrivna fordonen och de konventionella fordonen som bör undersökas och jämföras med de olika fordonens kostnadsstruktur. De skillnader i kostnaderna som bör beaktas är enligt vad som framgått av avsnitt 4.1.1 i huvudsak endast skillnader i fordonens körsträckor och axellastvärden.

Vi kommer därför att undersöka om olika genomsnittskörsträckor eller axellastförhållanden gäller för användning av de eldrivna fordonen än för andra fordon. Därefter tar vi ställning till om den nuvarande skatten för de eldrivna fordonen är riktigt avvägd.

Statsmakterna har under år 1979 fastlagt vissa nya principer för prissättningen av vägtjänster (prop. 1978/79:99, TU 1978/79:18, rskr 419). Det nuvarande beskattningssystemet för konventionellt drivna fordon är emellertid inte konstruerat med utgångspunkt i dessa principer. Skall den nuvarande skattebelastningen på eldrivna fordon jämföras med och anpassas till skattebelastningen på de konventionella fordonen måste vi utgå från de faktiskt gällande principerna för skatteuttaget. De år 1979 antagna nya principerna ligger således inte till grund för de följande jämförelserna. Principerna bör dock beaktas om fråga uppkommer att införa en förmånligare beskattning för eldrivna fordon än för konventionella fordon (jämför avsnitt 4.2).

4.1.3 Körsträckor, axellastförhållanden och energiförbrukning

Av kapitel 3 har framgått att utvecklingen av eldrivna fordon ännu inte har hunnit särskilt långt. Det är först under senare delen av 1970-talet som utvecklingsarbetet börjat ta fart. De eldrivna fordon som nu används på olika håll i världen ingår oftast i demonstrationsprogram, understödda av det allmänna. Endast i begränsad omfattning har eldrivna fordon kommit till användning i kommersiell drift.

Eftersom eldrivna fordon av de typer som nu kan tillverkas inte hittills i någon större omfattning använts i vanlig trafik är det svårt att med någon säkerhet ange vilka körsträckor m.m. som kan uppnås i praktiken. Ännu svårare är att förutsäga vad ny framtida teknik kan komma att betyda för elfordonens konstruktion och prestanda.

De eldrivna fordonens körsträckor

Eldrivna fordon som enbart drivs med elektricitet från batterier i fordonet har med nu tillgängliga batterityper en relativt begränsad körsträcka mellan laddningarna. Exempelvis skall televerkets eldrivna bil (se avsnitt 3.1) enligt tillverkarens specifikationer ha en maximal körsträcka av 8 mil mellan laddningarna, dvs. vanligen högst 8 mil per dag. Vid de prov som hittills utförts har emellertid möjlig körsträcka inte varit längre än ca 3-6 mil. De totala körsträckorna under den första provperioden har varit korta. De relativt korta körsträckorna kan givetvis till viss del förklaras av olika initialsvårigheter. Det är emellertid klart att den i praktiken möjliga årliga körsträckan inte kan bli särskilt lång. Om en genomsnittlig körsträcka om 3-4 mil per dag skulle kunna uppnås under ca 200 arbetsdagar per år innebär detta en årlig körsträcka om 600-800 mil.

De utländska typer av lätta eldrivna distributionsfordon som prövats synes också ha ungefär samma begränsningar i körsträckorna. Exempelvis används eldrivna skåpbilar av ungefär samma storlek som det svenska televerkets av ett företag i USA till samma typ av arbeten (installation och reparation av telefoner). De amerikanska bilarna har en teoretisk maximal körsträcka av drygt 60 km. I praktiken har körsträckorna dock varit drygt 20 km per arbetsdag, dvs. knappt 50 mil i månaden per fordon.

Även andra typer av batteridrivna fordon torde få förhållandevis begränsade körsträckor. Storstockholms lokaltrafik avser exempelvis att (jämför avsnitt 3.1) påbörja försök med några batteridrivna bussar i innerstadstrafik. Bussarna beräknas kunna få en årlig körsträcka om ca 2 000 mil, vilket är hälften mot den vanliga körsträckan för en dieseldriven innerstadsbuss. Bussarna skulle då användas under högtrafik på morgon och eftermiddag. Körpassen skulle kunna vara 35-40 km, yardera och batterierna skulle laddas mellan passen.

Längre körsträckor än de nu angivna är dock möjliga exempelvis om batterierna kan bytas ut under uppehåll i färden. I Västtyskland har utförts prov (jämför avsnitt 3.2) med eldrivna bussar där de utbytbara batterierna förvarades i särskilda batterivagnar. Den årliga körsträckan för dessa bussar kunde bli så lång som 4 500-6 000 mil.

I Västtyskland har f.ö. försök gjorts med ett utbytessystem för batterier i lätta distributionsfordon (Volkswagen). Det har dock visat sig att utbyten inte har skett i någon större omfattning. Fordonen har varje dag bara körts den sträcka som varit möjlig med fordonets "egna" batterier, dvs. 30-80 km.

De nu nämnda typerna av elfordon har haft batterier av konventionell typ, dvs. vanligen bly/syra. Utveckling pågår emellertid av andra batterityper med större energitäthet. Om energitätheten väsentligt kunde höjas skulle, med oförändrad batterivikt, de eldrivna fordonens körsträckor kunna öka väsentligt. Svenska Utvecklings AB arbetar för närvarande med en typ av nickel/järn-batterier som avses få betydligt större energitäthet än bly/syra-batteriet. Även andra typer av batterier är under utveckling. Enligt pressuppgifter skall exempelvis zink/klor-batterier har prövats i USA. En ombyggd personbil med dessa batterier har kunnat köras 25 mil på en laddning. Innan dessa nya batterityper finns kommersiellt tillgängliga torde det dock dröja ytterligare några år.

Eldrivna fordon som enbart drivs med batterier har således f.n. relativt begränsade körsträckor. Eldrivna fordon kan emellertid också drivas med elektricitet från det allmänna nätet. Trådbussar har tidigare använts i Sverige och används nu på vissa håll utomlands. Visst intresse har på senare tid också förelegat, bl.a. från några svenska kommuner, att undersöka möjligheterna att använda trådbussar i Sverige. Därvid har också

diskuterats användning av bussar med kombinerad tråd- och batteridrift, s.k. flexibussar. Flexibussarna skulle bl.a. ha den fördelen att trådnätet blev billigare. Flexibussarna skulle också kunna köras utan ström från elnätet kortare sträckor.

Körsträckorna för trådbussar och flexibussar begränsas inte på samma sätt som för elfordon enbart avsedda för batteridrift. En trådbuss torde kunna få samma årliga körsträckor som en konventionell (dieseldriven) buss som används i innerstads- eller förortstrafik på en bestämd linjesträckning.

Viktförhållanden för eldrivna fordon

Som exempel på batteriviktens inverkan på elfordonens tjänstevikter och lastförmåga kan nämnas följande.

Televerkets eldrivna bilar är försedda med batterier som väger ca 900 kg. Tjänstevikten för fordonen är mellan 1 980 och 3 280 kg. I tjänstevikten inkluderas då förutom batterierna även viss skåpinredning och annan fast utrustning. Eftersom totalvikten är 3 500 kg blir lastförmågan låg, mellan 220 och 520 kg. Lastförmågan är avsevärt mycket lägre än i motsvarande konventionellt drivna bil.

De olika eldrivna fordon som hittills tagits fram har alla givetvis en förhållandevis hög tjänstevikt med hänsyn till fordonens storlek. Detta kan dock i viss mån komma att ändras, om fordonen i större utsträckning än f.n. specialkonstrueras med hänsyn till användning m.m.

Ett exempel på möjligheterna att begränsa tjänstevikten för elfordon genom en till eldriften anpassad konstruktion är de batteribussar Storstockholms lokaltrafik avser pröva. Batteribussarna beräknas få en tjänstevikt som endast är 1 100 kg högre än för en modern dieselbuss - 11 700 kg mot 10 600 kg - trots att batterivikten blir 3 600 kg. Lastförmågan är dock något lägre för den eldrivna bussen än för dieselbussen - totalt 68 personer jämfört med 75 för dieselbussen.

Oavsett dessa utvecklingsmöjligheter kan det antas att de eldrivna bilar-
na nu och i den närmaste framtiden kommer att ha lägre lastförmåga än
konventionella fordon av motsvarande typ och storlek. Detta kan också

uttryckas så att tjänstevikten kommer att utgöra en förhållandevis större del av totalvikten för ett eldrivet fordon än vad som är vanligt i konventionella fordon. Dessa skillnader kan från skattesynpunkt få olika betydelse beroende på om beskattningen sker efter fordonens totalvikt eller efter fordonens tjänstevikt.

Lastbilar och bussar beskattas som tidigare har nämnts efter totalvikten. Detta gäller såväl fordonsskatten som eventuell kilometerskatt. Om en lastbil görs om för eldrift i stället för dieseldrift (utan att totalvikten ändras) blir fordonsskatten oförändrad, medan kilometerskatten sänks med 20 %. Detta gäller exempelvis för televerkets elbil, som både i elversion och i motsvarande dieselversion har en totalvikt om 3 500 kg. Elbilversionen kan i dessa fall visserligen väntas ha lägre lastförmåga än motsvarande dieseldrivna bil. Den eldrivna bilen kommer emellertid inte att framföras med lägre axellaster än en dieseldriven bil med samma totalvikt. Det kan tvärtom antas att de eldrivna bilarnas begränsade lastförmåga måste utnyttjas så väl att de i trafik oftast kommer att framföras med högre bruttovikt och högre axelvikter än dieseldrivna bilar med motsvarande totalvikt. Totalviktsbeskattningen innebär således att skatten för de eldrivna fordonen inte p.g.a. batterivikten blir för hög i jämförelse med konventionella fordon sett i relation till fordonens kostnadsansvar.

För personbilar (och även motorcyklar) är fordonsskatt och eventuell kilometerskatt dock relaterade till tjänstevikten. Om två olika personbilar har samma totalvikt, och därför i vikhänseende borde träffas av samma kostnadsansvar, kan skatten för dem därför ändå vara olika eftersom tjänstevikterna kan vara olika. Det är troligt att tjänsteviktsbeskattningen på detta sätt kan vara till viss nackdel för de eldrivna bilarna, eftersom dessa kan antas ha höga tjänstevikter i förhållande till totalvikterna.

Energiåtgång i eldrivna fordon

Den elektricitet som går åt för att ladda batterierna i eldrivna fordon är belagd med energiskatt. För att jämföra beskattningen av de eldrivna fordonen med beskattningen av konventionella fordon behövs därför uppgifter om elförbrukningen. I tabell 4:1 har uppgifter från olika försöksprojekt sammanställts (uppgifterna avser den elektricitet som tas från elnätet vid laddningen av batterierna).

Tabell 4:1 · Energiförbrukning för laddning av eldrivna fordon

Land	Projekt/typ av eldrivet fordon	Energiåtgång, kWh/mil
Sverige	Televerkets Mercedes 307D/SETU totalvikt 3 500 kg	13 ¹⁾
England	Skåplastbilar med lastförmåga 1 000-1 750 kg	9
Österrike	Skåplastbil totalvikt 7 350 kg	9
Frankrike	3-hjuling, lastförmåga 250 kg	3
Italien	Fiat 900 T minibuss totalvikt 1 870 kg	3,5
USA	Personbil EIV-1	3
USA	Skåplastbilar i telefonservicetrafik, totalvikt 3 680 kg	5

1) Med bättre laddare antas förbrukningen kunna sänkas till ca 9 kWh/mil. I dessa förbrukningsuppgifter ingår även den ström som erfordras för att ladda bilens 12 volts-batteri och för att driva en gasutsugningsfläkt under laddningen. Det är antagligt att övriga här angivna siffror inte inkluderar sådant.

Vi har inte tillgång till några säkra uppgifter om elförbrukningen i tyngre fordon, t.ex. större bussar. På Storstockholms lokaltrafik anger man dock att förbrukningen för en eldriven buss i vanlig storlek (stadsbuss) kan bedömas till ca 20 kWh/mil.

Elförbrukningen per körd vägsträcka är mycket varierande med körförhållanden, körlängder, laddningsutrustning, m.m.

Det bör också tilläggas att eldrivna fordon som skall användas vid låga temperaturer måste vara försedda med särskild kupévärmare. Någon över-skottsvärme från motorn som kan användas för uppvärmning erhålls nämligen inte. I televerkets fordon finns bensinvärmare, som har en bensinförbrukning om 0,3 liter per timme vid drift. Från denna förbrukning bortses i det följande.

4.1.4 Förslag till ändrade skatteregler

Mot bakgrund av i föregående avsnitt lämnade uppgifter kan en jämförelse göras mellan nuvarande beskattning av eldrivna och konventionella fordon. I följande tre tabeller, 4:2-4:4, beräknas total skatt för en personbil, en lätt lastbil och en buss. Därvid har fordonsstorleken m.m. för de el-

drivna fordonen valts efter vad som kan antas bli vanligt. En jämförelse görs sedan med skattebelastningen på konventionella fordon som från kostnadsansvarighetssynpunkt bör jämföras med resp. eldrivna fordon.

Tabell 4:2 Exempel på nuvarande beskattning av personbil

Personbil	Eldriven I ¹⁾	Eldriven II ¹⁾	Diesel- driven	Bensin- driven
Tjänstevikt, kg	1 550	1 900	1 400	1 400
Totalvikt, kg	1 850	2 250	1 850	1 850
Energiförbrukning	4 kWh/mil	5 kWh/mil	0,9 l/mil	1,1 l/mil
Kilometerskatt, öre/mil	127,60	148,00	142,50	-
Energiskatter, öre/mil ²⁾	16	20	17,6	180,4
<u>Summa rörlig skatt, öre/mil</u>	<u>144</u>	<u>168</u>	<u>160</u>	<u>180</u>
Fordonsskatt, kr./år	805	1 030	655	655
Antagen årlig körsträcka, mil	700 ³⁾	700 ³⁾	2 500 ⁴⁾	1 400 ⁵⁾
Summa skatter under ett år, kr.	1 813	2 206	4 655	3 175
<u>Summa skatter per körd mil, öre</u>	<u>259</u>	<u>315</u>	<u>186</u>	<u>227</u>

1) Från kostnadsansvarighetssynpunkt bör beskattningen jämföras för en eldriven bil (I) med samma totalvikt som för de konventionella fordonen. Det kan bli svårt att då samtidigt få tillräcklig batteristorlek och tillräcklig lastförmåga, även om konstruktionen görs så lätt som möjligt. Ett exempel ges därför också (II) på beskattningen av en tyngre eldriven personbil.

2) Inklusivt särskild beredskapsavgift.

3) 3-4 mil per dag, 200 dagar per år.

4) Genomsnittlig körsträcka för dieseldrivna personbilar enligt statistikuppgifter från TSV.

5) Genomsnittlig körsträcka för bensindrivna personbilar är ca 1 435 mil, se vårt föregående delbetänkande Ds B 1980:13, s. 164.

Tabell 4:3 Exempel på nuvarande beskattning av lätt lastbil (distributionsfordon)

Lastbil	Eldriven I ¹⁾	Eldriven II ¹⁾	Diesel- driven	Bensin- driven
Totalvikt, kg	3 500	4 400	3 500	3 500
Energiförbrukning	9 kWh/mil	10 kWh/mil	1,2 l/mil	1,6 l/mil
Kilometerskatt, öre/mil	110,83	118,25	138,54	-
Energiskatter, öre/mil ²⁾	36	40	23,5	262,4
<u>Summa rörlig skatt, öre/mil</u>	<u>147</u>	<u>158</u>	<u>162</u>	<u>262</u>
Fordonsskatt, kr./år	735	780	735	715
Antagen årlig körsträcka, mil	700 ³⁾	700 ³⁾	2 000 ⁴⁾	2 000 ⁴⁾
Summa skatter under ett år, kr.	1 764	1 886	3 975	5 955
<u>Summa skatter per körd mil, öre</u>	<u>252</u>	<u>269</u>	<u>199</u>	<u>298</u>

1) Exemplet I motsvarar televerkets fordon och är från kostnadsansvarighetssynpunkt jämförbart med i tabellen upptagna dieseldrivna och bensindrivna fordon. I exemplet II lämnas uppgifter om hur beskattningen skulle ändras om totalvikten kunde höjas med 900 kg, vilket skulle ge fordonet en lastförmåga åtminstone i nivå med det konventionella utförandet. Som synes påverkar en sådan höjning inte skatten nämnvärt.

2) Inklusive särskild beredskapsavgift.

3) 3-4 mil per dag, 200 dagar per år.

4) Ungefärligt genomsnitt enligt tillgänglig körsträckestatistik.

Tabell 4:4 Exempel på nuvarande beskattning av buss

Buss	Eldriven	Dieseldriven
Totalvikt, kg	16 000	16 000
Energiförbrukning	20 kWh/mil	4 l/mil
Kilometerskatt, öre/mil	129,76	162,20
Energiskatter, öre/mil ¹⁾	80	78,4
<u>Summa rörlig skatt, öre/mil</u>	<u>210</u>	<u>241</u>
Fordonsskatt, kr./år	4 886	4 886
Antagen årlig körsträcka, mil	2 000 ²⁾	4 000 ²⁾
Summa skatter under ett år, kr.	9 086	14 526
<u>Summa skatter per körd mil, öre</u>	<u>454</u>	<u>363</u>

1) Inklusivt särskild beredskapsavgift.

2) Jämför avsnitt 4.1.3. Det kan nämnas att den genomsnittliga körsträckan för samtliga dieseldrivna bussar i denna storleksklass är drygt 7 000 mil/år.

Av de här lämnade exemplen framgår att de rörliga skatterna inte är högre för eldrivna fordon än för motsvarande konventionella fordon. Då har fordon med samma kostnadsansvar jämförts. Exemplet visar f.ö. också att även om de eldrivna fordonens totalvikt höjs för att ge samma lastförmåga som för motsvarande konventionella fordon, blir den rörliga skatten ändå av ungefär samma storleksordning som för dieseldrivna fordon. Detta förklaras av att kilometerskatten för de eldrivna fordonen bara utgör 80 % av kilometerskatten för motsvarande dieseldrivna fordon. Vid en jämförelse med bensindrivna fordon är det uppenbart att de rörliga skatterna på elfordonen inte är för höga med de utgångspunkter vi tidigare har angett.

Den totala skatten för ett eldrivet fordon (rörlig skatt och årlig fordonsskatt) kan dock, i förhållande till körsträckorna, bli hög jämfört med vad som gäller för ett konventionellt fordon med samma kostnads-

ansvar. Med de körsträckor som för närvarande kan erhållas vid eldrift blir den fasta skatten nämligen mycket hög i förhållande till utnyttjandet.

Fordonsskatten avser visserligen, som framgått av avsnitt 4.1.1, till en viss del att täcka fasta kostnader för vägtrafiken. Till huvudsaklig del är emellertid fordonsskatten avsedd att variera med bl.a. fordonens genomsnittskörsträckor. I förhållande till fordonens kostnadsansvar synes därför det totala skatteuttaget på de eldrivna fordonen kunna bli alltför högt. När det gäller personbilar kan också tjänsteviktsbeskattningen i någon mån medverka till att det totala skatteuttaget blir för högt (se tabell 4:2). I huvudsak är det emellertid skillnaderna i årliga körsträckor som innebär att det nuvarande skatteuttaget på eldrivna fordon kan bli för högt i förhållande till kostnadsansvaret.

Enligt vår mening är det därför motiverat att sänka skatten för eldrivna fordon för att dessa i beskattningshänseende skall bli jämställda med konventionellt drivna fordon. Sänkningen bör ske så att fordonsskatten sätts ned till en viss andel av vad som gäller för motsvarande konventionella fordon. Nedsättningen bör vara så stor att den totala skatten per körd vägsträcka kan beräknas bli ungefär lika stor för eldrivna fordon som för motsvarande konventionella fordon. Med dessa utgångspunkter har vi funnit att fordonsskatten för eldrivna fordon bör sättas ned till 50 % av vad som gäller för motsvarande konventionella fordon. En sådan nedsättning av skatten ger större effekt än om man vid beskattningen på något sätt beaktade batterivikten vid fastställandet av skattevikten. Om nedsättningen i stället skulle göras så att skattevikten reducerades med den faktiska batterivikten, skulle detta i exemplen ovan innebära en skattereduktion om mellan 22 och 37 % jämfört med nuvarande fordonsskatt.

Den föreslagna sänkningen av fordonsskatten skulle på följande sätt ändra den jämförelse av totala skatter per körd mil som nämnts i tabellerna 4:2-4:4.

<u>Personbil</u>	Eldriven I	Eldriven II	Diesel- driven	Bensin- driven
Summa skatter per körd mil, öre	201	242	186	227

<u>Lastbil</u>	Eldriven I	Eldriven II	Diesel- driven	Bensin- driven
Summa skatter per körd mil, öre	199	214	199	298
<u>Buss</u>	Eldriven		Dieseldriven	
Summa skatter per körd mil, öre	332		363	

En väsentlig svårighet med att bestämma en skattenedsättning på detta sätt är naturligtvis att det är svårt att bedöma "normalkörsträckor" för olika typer av eldrivna fordon. Ännu svårare är det att förutsäga om de eldrivna fordonen (särskilt deras batterier) i framtiden kommer att utvecklas så att väsentligt längre körsträckor blir möjliga. Skulle körsträckorna i framtiden komma att bli väsentligt längre än för närvarande måste beskattningens nivå därför åter övervägas.

Det bör påpekas att stora variationer i årliga körsträckor också förekommer bland konventionellt drivna fordon. De eldrivna fordonen kan förmodas komma att utnyttjas för sådan trafik där konventionella fordon nu används för korta årliga körsträckor. Detta bör emellertid inte vara något avgörande skäl mot att fordonsskatten för de eldrivna fordonen generellt sätts ned, om de genomsnittligt har väsentligt kortare körsträckor än konventionella fordon.

Den föreslagna sänkningen av fordonsskatten grundar sig således i huvudsak på att de eldrivna fordonen kan förväntas ha betydligt kortare körsträckor än konventionella fordon. Detta antagande avser emellertid, som framgått av föregående avsnitt, fordon som enbart drivs med elektricitet från batterier som medförs vid färden. Om elektriciteten helt eller delvis tas från trådnät eller från en förbränningsmotordriven generator i fordonet behöver de angivna begränsningarna i körsträckor inte föreligga. Anledning att sänka fordonsskatten för sådana fordon finns därför inte med de utgångspunkter vi här har haft.

Med tanke på att antalet fordon för vilka fordonsskatten skall sänkas f.n. är litet, har vi övervägt att åstadkomma sänkningen genom dispensbeslut av regeringen eller en lämplig myndighet. Ett sådant förfarande är dock konstitutionellt tveksamt. Eftersom ett sådant system inte heller ger några praktiska fördelar, bör skattesänkningen komma till uttryck

direkt i VSL. Detta föreslår vi åstadkoms genom ett tillägg i bilaga 1 till VSL.

Den föreslagna sänkningen av fordonsskatten innebär med nuvarande fordonantal ett skattebortfall för staten i storleksordningen 8 000-10 000 kr. per år.

4.2 Förmånligare beskattning av eldrivna fordon

Enligt direktiven är det möjligt att de eldrivna fordonens särskilda egenskaper kan komma att motivera en förmånligare beskattning för deras del än vad som gäller för andra fordon. Vårt förslag till ändrade regler bör därför vara sådant att beskattningen av eldrivna fordon kan göras förmånligare än enligt förslagen i föregående avsnitt.

En förmånligare beskattning av eldrivna fordon skulle i princip kunna ske genom en ytterligare nedsättning av fordonsskatten utöver vad som nu föreslagits. En annan möjlighet är att sänka kilometerskatten för eldrivna fordon, dvs. en kraftigare nedsättning än den nu gällande nedsättningen till 80 % av annars utgående kilometerskatt. Slutligen skulle beskattningen kunna ytterligare sänkas om energiskatten på den elektricitet som används för laddning kunde tas bort eller kompenseras.

Betydande administrativa, kontrollmässiga och praktiska svårigheter skulle föreligga om åtgärderna skulle inriktas på energiskatten. En eventuell ytterligare nedsättning av skatten på eldrivna fordon bör därför göras genom en sänkning av fordonsskatten eller kilometerskatten. Båda dessa alternativ kan i princip genomföras.

4.3 Försäljningsskatten

4.3.1 Principer för nuvarande beskattning

Som framgått av avsnitt 2.1.2 är försäljningsskatten en viktskatt, dvs. skatten utgår i förhållande till fordonets tjänstevikt. Den ursprungliga skatteskalen utformades dock så att skatten schablonmässigt skulle utgöra 12 % av fordonets pris i detaljhandeln. Denna värdeprincip har emellertid numera urholkats, bl.a. till följd av att skatteskalorna inte justerats sedan år 1973. Någon fullständig anpassning har heller aldrig

varit möjlig, eftersom ett fordon's pris inte är proportionellt mot dess vikt. Förhållandet belyses av uppgifterna i tabell 4:5.

Tabell 4:5 Förhållandet försäljningspris/tjänstevikt för några bilmodeller

Bil	Tjänstevikt, kg	Försäljnings- skatt, kr.	Pris, kr. ¹⁾	Försäljnings- skatt i % av priset
Honda Civic	830	1 900	32 900	5,8
Volkswagen Golf GTI	960	2 200	52 300	4,2
VAZ 1300	1 040	2 390	25 950	9,2
Toyota Cressida	1 210	2 780	43 907	6,3
Saab 900 GL	1 250	2 870	57 500	5,0
Porsche 911 Turbo	1 330	3 050	238 800	1,3
Volvo 240 GL	1 340	3 080	54 600	5,6
Mercedes 300 D	1 540	3 540	93 950	3,8

¹⁾ Nybilspris i Stockholm 15/1 1981 enligt uppgift från AB Bilstatistik.

4.3.2 Principer för jämförelser av försäljningsskatten för olika fordon

Anskaffningskostnaden för ett eldrivet fordon är f.n. avsevärt högre än för ett konventionellt fordon. Om den ursprungliga värdeprincipen tillämpades, skulle skatten för eldrivna fordon således sättas högre än för andra fordon. Med tanke på den urholkning av värdeprincipen som skett, kan denna enligt vår mening inte motivera någon skillnad i beskattningen mellan eldrivna och konventionella fordon.

Den andra tänkbara jämförelsegrunden är fordonets tjänstevikt, som direkt påverkar skattebelastningen. För en eldriven personbil eller lätt lastbil kommer med nuvarande teknik en mycket stor del - uppskattningsvis minst 400-500 kg - av tjänstevikten att bestå i batterivikt. Även om det eldrivna fordonet kan sakna vissa av de delar som ingår i tjänstevikten för ett konventionellt fordon (t.ex. bränsletank och bränsle) måste tjänstevikten för ett eldrivet fordon bli avsevärt högre. Skillnaden blir betydligt större än den skillnad som nu kan finnas mellan t.ex. en bensindriven och en dieseldriven personbilsmodell.

Det är tveksamt om en eldriven personbil med t.ex. 1 800 kg tjänstevikt kan konstrueras så, att den vad gäller passagerar- och lastkapacitet blir jämförbar med t.ex. en bensindriven personbil med 1 400 kg tjänstevikt. Om man ändå antar att de två fordonen är jämförbara, blir försäljningsskatten för den eldrivna bilen ($1\ 800 \times 2,30 + 4 \times 290 =$) 5 300 kr. och för den bensindrivna ($1\ 400 \times 2,30 =$) 3 200 kr. Skatten för den eldrivna bilen skulle således i detta fall bli 65 % högre än för den bensindrivna. Till detta kommer mervärdeskatt på skillnadsbeloppet.

4.3.3 Utredningens förslag

Som framgått av föregående avsnitt får de eldrivna fordonen genom batterivikten regelmässigt en högre tjänstevikt och därmed högre skatt än likvärdiga konventionellt drivna fordon. En utjämning av skattebelastningen bör därför göras. Denna måste av praktiska skäl bli schablonmässig.

Skillnaden i skattebelastningen beror alltså till helt övervägande del på batterivikten. Den metod som skall tillämpas bör därför utgå från att kompenstation skall lämnas för denna vikt. Eftersom kompenstationen måste bli mycket schablonmässig, finns det enligt vår mening inte anledning att komplicera beräkningen genom att ta hänsyn till vikten av bränsletank, bränsle osv. i konventionella fordon.

En tänkbar metod är att skatten för eldrivna fordon beräknas på grundval av tjänstevikten med avdrag för ett visst bestämt antal kg, avsett att motsvara normal batterivikt. Fördelen med en sådan metod skulle främst vara att skatten kunde bestämmas på ett förhållandevis enkelt sätt. Nackdelarna ligger i att den faktiska batterivikten kan komma att variera avsevärt mellan olika fordon. Tekniska framsteg på batterisidan kan också leda till en minskad batterivikt.

En annan tänkbar schablonmetod är att försäljningsskatten beräknas för tjänstevikten minus den faktiska batterivikten för det enskilda fordonet. De nackdelar som angavs för den föregående metoden skulle då inte uppkomma. En nackdel skulle dock vara att man i varje enskilt fall måste bestämma och lämna uppgifter om batterivikten. Med tanke på att endast ett litet antal skattepliktiga fordon kan väntas tillverkas under de närmaste åren, får denna nackdel bedömas som liten.

Vi föreslår därför att försäljningsskatten för eldrivna fordon schablonmässigt likställs med skatten för fordon med andra drivmedel genom att skatten beräknas på tjänstevikten minus batterivikten. Som batterivikt bör då också räknas vikten av de anordningar som håller samman battericellerna (se vidare specialmotiveringen).

De nya bestämmelserna bör gälla även för motorcyklar. Vi erinrar dock om att skatten för motorcyklar utgår för viktklasser, vilket i något fall skulle kunna leda till att någon reell skatteminskning inte blir följden av den föreslagna reduktionsregeln.

5 SPECIALMOTIVERING

I det följande lämnas en specialmotivering till ett par av de föreslagna författningsändringarna. Vissa ändringar, som kommenterats på annat ställe eller som inte har ansetts kräva särskilda kommentarer, har utelämnats.

1 Lag om ändring i vägtrafikskattelagenBilaga 1

I den nya bestämmelsen anges att fordonsskatten för vissa typer av eldrivna fordon skall utgå med 50% av de belopp som utgår för motsvarande brännoljedrivna m.fl. fordon. Bestämmelserna gäller alla i bilagan upptagna motorfordon utom traktorer i klass II. Skatten för sådana fordon är redan nu beräknad för en kort genomsnittlig körsträcka på allmän väg. Det finns inte anledning anta att eventuella eldrivna klass II traktorer skulle få ännu kortare körsträckor.

För att den lägre skatten skall utgå krävs för det första att fordonet uteslutande drivs med elektricitet från batterier i fordonet eller i släpvagn till fordonet. Kan fordonet drivas såväl med elektricitet från batterier som med elektricitet från t.ex. det allmänna nätet gäller således inte den lägre skattesatsen (se vidare avsnitt 4.1.4).

Om fordonet visserligen drivs uteslutande med elektricitet från batterier, men batterierna laddas med hjälp av en förbränningsmotor i fordonet, gäller inte heller den lägre skattesatsen (se s. 45).

3 Lag om ändring i lagen om försäljningsskatt på motorfordon4§

I ett nytt tredje stycke stadgas bl.a. att i fråga om eldrivna fordon som drivs med elektricitet från batterier skall som tjänstevikt anses tjänstevikten minus vikten av drivbatterierna.

Motivet för särreglerna för eldrivna fordon är vad gäller försäljningsskatten att sådana fordon till följd av batterivikten skattemässigt missgynnas i förhållande till andra fordon. I motsats till vad som gäller för

vägtrafikskatten, saknas därför anledning att inskränka reglerna så att fordon med inbyggda, t.ex. bensindrivna, laddningsaggregat skulle falla utanför.

Batterier till elfordon består ofta av ett stort antal battericeller. För att inte beskattningen skall bli beroende av hur cellerna fogas samman, bör även de anordningar som erfordras härför räknas av från tjänstevikten.

Sammanställning av remissyttrandena över vägtrafikskatteutredningens betänkande (Ds B 1981:4) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 3 Beskattningen av eldrivna fordon

Enighet har rått bland remissinstanserna om det berättigade i att minska skatteuttaget på eldrivna fordon. Utredningens förslag till skattelättnader för sådana fordon har också tillstyrkts eller lämnats utan erinran av nästan samtliga remissinstanser.

Vissa remissinstanser har framfört kritiska synpunkter på förslaget.

STU har framhållit svårigheterna att skilja rent batteridrivna fordon från s. k. hybridfordon och har sammanfattningsvis anfört att ett elfordon bör definieras som ett fordon med endast elmotorer anslutna till drivhjulena, att jämförelsen mellan den rörliga beskattningen av förbränningsmotordrivna och eldrivna fordon bör göras för fordon med lika stor energitillförsel, att tjänstevikten för elfordon bör avse fordon exkl. batterier och ev. elaggregat och att elfordonen bör befrias från försäljningsskatt.

Även *televerket* har ansett att alla eldrivna fordon skall undantas från all försäljningsskatt och dessutom från all fordonsskatt och kilometerskatt fram till år 1985.

Enligt *AB Svensk Bilprovning*, som i huvudsak inte har haft någon erinran mot de framlagda förslagen, finns vissa skäl som talar för att batterivikten bör avräknas vid fastställandet av fordonsskattens och kilometerskattens storlek. Bolaget har dock menat att ett bättre sätt vore att beskatta aktuella fordonskategorier efter totalvikt.

Statens naturvårdsverk har i och för sig tillstyrkt en förmånligare beskattning av elfordon men ansett att det inte är en tillräcklig åtgärd för att uppnå en miljövänligare bilpark.

Statens vattenfallsverk har strukit under utredningens synpunkt att det skulle innebära betydande tekniska (främst mät-tekniska) problem att göra avsteg från normal energibesättning för den energi som används för laddning av elbilarnas batterier. Det ekonomiska stöd för elbilar vattenfallsverket av olika skäl – miljömässiga och andra – har ansett befogat bör enligt verket ske på annat sätt än genom befrielse från elskatt.

RSV och *Svenska åkeriförbundet* har understrukit vikten av att beskattningens nivå åter måste övervägas om körsträckorna för eldrivna bilar i framtiden skulle komma att bli väsentligt längre än f. n. Utvecklingen bör därför, har verket betonat, följas noga så att fordonsskatten och ev. den totala vägtrafikskatten efter hand anpassas efter dessa fordons kostnadsansvar.

RSV har vidare förutsatt att de uppgifter som behövs för att beskattningsmyndigheten skall kunna fastställa vägtrafikskatt förs in i bilregistret. Det bör således, enligt verket, framgå om det är fråga om ett fordon som är

inrättat för drift uteslutande med elektricitet från batterier och inte försett med förbränningsmotorer.

När det slutligen gäller detaljerna i de framlagda författningsförslagen har RSV gjort följande påpekande. Enligt RSV:s mening bör 4 § tredje stycket i förslaget till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon förtydligas i följande hänseende. Det sista ledet "och eventuella särskilda anordningar i vilka dessa har monterats" synes inte återge det som enligt specialmotiveringen åsyftats. Det som åsyftats är anordningar som erfordras för att foga samman ett antal battericeller.