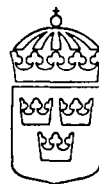


# Regeringens proposition

## 1985/86: 92

om kilometerskatten



Prop.  
1985/86: 92

---

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 23 januari 1986.

På regeringens vägnar

*Kjell-Olof Feldt*

*Bengt K.Å. Johansson*

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att kilometerskatten för dieseldrivna personbilar, lastbilar, bussar och deras släpvagnar behålls. Däremot föreslås att kilometerskatten på inte dieseldrivna fordon, t. ex. eldrivna eller gengasdrivna fordon, slopas.

Vidare föreslås att särskilda avstämplingar och skattedebiteringar skall göras när kilometerskattepliktiga fordon byter ägare. Bestämmelserna om förseningsavgift föreslås uppmjukade. Slutligen föreslås vissa ändringar beträffande kilometerskattemärket, formerna för fastställelse av kilometerskatt, avrundning av skattebelopp, avkortning och avräkning av vägtrafikskatt i vissa fall samt brukandeförbudet för fordon med obetald vägtrafikskatt och som tillhör eller säljs från konkursbon.

Ändringarna beträffande eldrivna m. fl. fordon, kilometerskattemärket och avrundning av skattebelopp föreslås träda i kraft den 1 juni 1986. De övriga ändringarna föreslås träda i kraft den 1 oktober 1986.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1973: 601)<sup>1</sup>

dels att 12 b § skall upphöra att gälla.

dels att 2, 12, 12 a, 16–18, 20–22 och 28–31 §§ samt bilagorna 1 och 2 skall ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 24 § skall lyda "Efterbeskattning m. m.",

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 25 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 2 §

Fordonsskatt utgår för motorfordon, traktor, motorredskap eller släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och inte är avställt (skattepliktigt fordon). En påhängsvagn med en skattevikt över 3 000 kilogram är dock inte skattepliktig om den dras uteslutande av bilar som inte är bensin- eller gasol drivna.

Utöver fordonsskatt utgår kilometerskatt för skattepliktig bil, som är inrättad för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol samt för skattepliktig släpvagn med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av sådan bil (kilometerskattepliktigt fordon).

Utöver fordonsskatt utgår kilometerskatt för skattepliktig bil som drivs med brännolja samt för skattepliktig släpvagn med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av sådan bil (kilometerskattepliktigt fordon).

Om undantag från skatteplikt föreskrivs i 6 §.

## 12 §

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.

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.

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.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1984: 256.  
Senaste lydelse av lagens rubrik 1974: 869.

12 a §<sup>2</sup>

Fordonsskatten för en personbil skall utgå med ett 276 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 §.*

Fordonsskatten för en personbil skall utgå med ett 276 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.

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 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.

## 16 §

Skattepliktigt fordon får *ej brukas*, om till betalning förfallen fordonsskatt ej erlagts. Detta gäller *ej* i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och *ej* heller i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 §.

*Ett* skattepliktigt fordon får *inte användas*, om till betalning förfallen fordonsskatt ej erlagts. Detta gäller *inte* i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och *inte* heller i fråga om skatt som åvilar *en* tidigare ägare av fordonet och som *har* fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 §.

Har fordon sålts vid exekutiv försäljning får det *brukas* av den nye ägaren *utan hinder av att* fordonsskatt, för vilken tidigare ägare är skattskyldig, inte har erlagts. *Föreligger annars* särskilda skäl får riksskatteverket medge att visst fordon får brukas utan hinder av första stycket.

Har *ett* fordon sålts vid exekutiv försäljning *eller av ett konkursbo* får det *användas* av den nye ägaren *även om* fordonsskatt, för vilken *en* tidigare ägare är skattskyldig, inte har erlagts. *Detsamma gäller för ett fordon som tillhör ett konkursbo i fråga om skatt som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är skattskyldig för.*

*Om det finns* särskilda skäl får riksskatteverket medge att *ett* visst fordon får brukas utan hinder av första stycket.

## 17 §

Kilometerskattepliktigt fordon skall vara försett med särskild, godkänd räknare för registrering av fordonets körsträcka och tillhörande anordningar för dess funktion (kilo-

Kilometerskattepliktigt fordon skall vara försett med särskild, godkänd räknare för registrering av fordonets körsträcka och tillhörande anordningar för dess funktion (kilo-

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1984: 872.

meterräknarapparat). Apparaturen skall vara plomberad. Kilometerskattepliktig personbil som användes utom riket skall vidare vara försedd med särskilt märke, som visar att fordonet är kilometerskattepliktigt. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från skyldighet att förse personbil med sådant märke.

meterräknarapparat). Apparaturen skall vara plomberad. Kilometerskattepliktig personbil skall vidare vara försedd med särskilt märke, som visar att fordonet är kilometerskattepliktigt. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från skyldighet att förse personbil med sådant märke.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om godkännande, montering, plombering, renovering, reparation, kontroll och liknande åtgärd som har avseende på kilometerräknarapparat, beräkning av körsträcka på grundval av registreringar i kilometerräknare samt om märke som avses i första stycket.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får efter ansökan medge att kilometerskattepliktigt fordon inte behöver vara försett med kilometerräknarapparat.

## 18 §

Kilometerskatt utgår för den körsträcka som fordon tillryggalagt under tid, då det varit kilometerskattepliktigt.

Kilometerskatt utgår för den körsträcka som ett fordon tillryggalagt under den tid då det varit kilometerskattepliktigt.

Skatten beräknas för helt tiotal kilometer efter de skattesatser som anges i bilaga 2 till denna lag.

Skattskyldig skall för varje skatteperiod lämna uppgift till ledning för beräkning av skatt. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag härifrån. Uppgift till ledning för beräkning av skatt skall lämnas även i annat fall, i den mån regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordnar därom. Kilometerskatt erläggs i efterhand för skatteperiod. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag härifrån för grupp av fordon.

Den skattskyldige skall för varje skatteperiod lämna uppgift till ledning för beräkning av skatten. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från detta. Uppgift till ledning för beräkning av skatt skall lämnas även i andra fall, om regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förordnar om detta.

Kilometerskatt betalas i efterhand för skatteperiod. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från detta för grupper av fordon. I sådana fall som avses i 20 § andra – fjärde styckena betalas dock kilometerskatt även för en del av en skatteperiod.

## 20 §

Skattskyldig i fråga om kilometerskatt är, om ej annat följer av andra stycket, den som ägde fordonet vid ingången av den kalender-

Skattskyldig i fråga om kilometerskatt är, om inte annat följer av andra – fjärde styckena, den som ägde fordonet vid ingången av den

månad under vilken skatten skall betalas eller skulle ha betalats.

kalendermånad under vilken skatten skall betalas eller skulle ha betalats.

*Har ett fordon övergått till en ny ägare, är den förre ägaren skattskyldig för den kilometerskatt som utgår för den körsträcka under skatteperioden som fordonet tillryggalagt före äganderättens övergång. Den nye ägaren är skattskyldig för den kilometerskatt som utgår för körsträckan därefter.*

*Har den skattskyldige försatts i konkurs, är konkursgäldenären skattskyldig för den kilometerskatt som utgår för den körsträcka under skatteperioden som fordonet tillryggalagt före beslutet om konkurs. Konkursboet är skattskyldigt för den kilometerskatt som utgår för körsträckan därefter.*

I fråga om kilometerskatt som fastställs genom beslut enligt 24 eller 25 § är den skattskyldig som ägde fordonet under den tid skatten avser. I fråga om kilometerskatt för skatteperiod under vilken fordon avregistrerats eller *eljest* av annan anledning än avställning upphört att vara skattepliktigt är den skattskyldig som då ägde fordonet.

I fråga om kilometerskatt som fastställs genom ett beslut enligt 24–25 a §§ är den skattskyldig som ägde fordonet under den tid skatten avser. I fråga om kilometerskatt för skatteperiod under vilken ett fordon avregistrerats, eller *annars* av annan anledning än avställning upphört att vara skattepliktigt, är den skattskyldig som då ägde fordonet.

## 21 §

Kilometerskattepliktigt fordon får ej brukas

*Ett kilometerskattepliktigt fordon får inte användas*

1. om det inte är försett med kilometerräknarapparat av godkänt slag som är plomberad och godkänd vid besiktning samt fungerar tillfredsställande,

2. om till betalning förfallen kilometerskatt ej crlagts.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge att fordon, utan hinder av första stycket 1, får *brukas* i avvaktan på reparation eller besiktning av *kilometerräknarapparat*.

Regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer får medge att fordon, utan hinder av första stycket 1, får *användas* i avvaktan på reparation eller besiktning av *kilometerräknarapparaturen*.

Vad som sägs i första stycket 1 gäller *ej* i fall som avses i 17 § tredje stycket.

Vad som sägs i första stycket 1 gäller *inte* i fall som avses i 17 § tredje stycket.

Vad som sägs i första stycket 2 gäller *ej* i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående

Vad som sägs i första stycket 2 gäller *inte* i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående

skatteåret och *ej* heller i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 eller 25 §. Har fordon sålts vid exekutiv försäljning får det brukas av den nye ägaren utan hinder av att kilometerskatt, för vilken tidigare ägare är skattskyldig, inte har erlagts. Föreligger annars särskilda skäl får riksskatteverket medge att visst fordon får brukas utan hinder av första stycket 2.

de skatteåret och *inte* heller i fråga om skatt som åvilar *en* tidigare ägare av fordonet om skatten *inte* har förfallit till betalning vid ägarbytet eller om skatten har fastställts genom ett beslut enligt 24–25 a §§.

Har ett fordon sålts vid exekutiv försäljning eller av ett konkursbo får det brukas av den nye ägaren även om kilometerskatt, för vilken *en* tidigare ägare är skattskyldig, inte har erlagts. Detsamma gäller för fordon som tillhör ett konkursbo i fråga om skatt som konkursgäldenären eller *en* tidigare ägare är skattskyldig för.

Om det finns särskilda skäl får riksskatteverket medge att *ett* visst fordon får brukas utan hinder av första stycket 2.

## 22 §

Vägtrafikskatt påföres, om *ej* annat följer av 23 – 25 §§, genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret utan att beslut meddelas av beskattningsmyndigheten. Saknas i bilregistret uppgift som behövs för påförande av skatten, påföres den enligt bestämmelser som meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Vägtrafikskatt påförs, om *inte* annat följer av 23 – 25 a §§, genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret utan att beslut meddelas av beskattningsmyndigheten. Om det i bilregistret saknas uppgifter som behövs för påförande av skatten, påförs den enligt bestämmelser som meddelas av regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer.

## 25 a §

Har ett kilometerskattepliktigt fordon brukats i strid mot 21 § första stycket 1, får beskattningsmyndigheten även för pågående skatteperiod fastställa kilometerskatten för den vägsträcka som fordonet brukats på sådant sätt. Därvid tillämpas 23 § tredje stycket samt 26 §.

## 28 §

Har vederbörlig uppgift för skatteperiod om körsträcka för kilometerkattepliktigt fordon inte kommit in inom föreskriven tid skall erinran om uppgiftsskyldigheten och om förseningsavgift sändas till den som ägde fordonet vid utgången av skatteperioden, om *ej* annat följer av andra stycket.

Har i fall som avses i första stycket ägaren underlåtit att inom föreskriven tid lämna uppgift för skatteperiod om fordonets körsträcka för minst en av de tre närmast föregående skatteperioderna påför beskattningsmyndigheten ägaren förseningsavgift. Detsamma gäller om ägaren har anmanats att lämna uppgift om körsträcka men ej efterkommit anmaningen inom tid som har föreskrivits i denna.

Förseningsavgift enligt andra stycket utgår med 100 kronor. Avgiften bestäms dock till 200 kronor om förseningsavgift har påförts för minst en av de tre närmast föregående skatteperioderna eller om förseningen avser uppgift som ägaren har anmanats att lämna.

Fråga om förseningsavgift prövas av beskattningsmyndigheten. I fråga om förseningsavgift skall 7 kap. 6 § första och tredje styckena samt 7 kap. 8 § lagen (1984: 151) om punktskatter och prisregleringsavgifter tillämpas. Därutöver gäller att förseningsavgifter avseende samma fordonsägare för en och samma skatteperiod får nedsättas till 500 kronor eller, i fall som avses i tredje stycket andra meningen, 1 000 kronor.

Om ägaren i fall som avses i första stycket har underlåtit att inom föreskriven tid lämna uppgift om fordonets körsträcka för två på varandra följande skatteperioder skall beskattningsmyndigheten påföra ägaren förseningsavgift. Detsamma gäller om ägaren har anmanats att lämna uppgift om körsträcka men inte följt anmaningen inom den tid som har föreskrivits i denna.

Förseningsavgift enligt andra stycket utgår med 100 kronor. Avgiften bestäms dock till 200 kronor om förseningsavgift har påförts även för den närmast föregående skatteperioden eller om förseningen avser en uppgift som ägaren har anmanats att lämna.

## 29 §

Skatt och skattetillägg anges i helt krontal, så att öretal bortfaller.

Vid beräkning av skatt eller skattetillägg som skall påföras eller återbetalas skall beloppet avrundas till närmast lägre hela krontal.

Skattebelopp under 25 kronor behöver inte betalas in till staten och återbetalas inte heller.

## 30 §

Vad i uppbördslagen (1953: 272) stadgas om indrivning, avkortning och avskrivning av skatt skall i tillämpliga delar gälla fordonsskatt, kilometerskatt, skattetillägg och förseningsavgift. Vid återbetalning av skatt skall avräknas endast sådan till betalning förfallen fordonsskatt eller kilometerskatt som ej erlagts, restavgift som belöper på sådan skatt samt sådan avgift enligt bilregisterkungörelsen (1972: 599) som uppbäres i samband med uppbörd av vägtrafikskatt. I fråga om avräkning av avgifter som nu har

Vad som föreskrivs i uppbördslagen (1953: 272) om indrivning, avkortning och avskrivning av skatt skall i tillämpliga delar gälla fordonsskatt, kilometerskatt, skattetillägg och förseningsavgift. Fordonsskatt som förfallit till betalning men inte har erlagts får dock avkortas genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret, utan att beslut meddelas av beskattningsmyndigheten. Vid återbetalning av skatt skall avräknas endast sådan till betalning förfallen fordonsskatt eller kilometer-

sagts äger 23 och 31 §§ motsvarande tillämpning.

skatt som ej erlagts, restavgift och skattetillägg som belöper på sådan skatt, förseningsavgift enligt 28 § samt sådan avgift enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) som uppbärs i samband med uppbörd av vägtrafikskatt. I fråga om avräkningen skall 23 och 31 §§ tillämpas.

Införsel enligt 15 kap. utskökningsbalken får äga rum vid indrivning av fordonsskatt, kilometerskatt, restavgift, skattetillägg och förseningsavgift.

### 31 §

Mot beslut som avses i 23 – 27 §§, 28 § andra eller tredje stycket eller 40 § eller som avser rättelse får skattskyldig och allmänt ombud föra talan genom besvär hos kammarrätt. Allmänna ombudets besvärstid räknas från beslutets dag.

Mot beslut enligt 16 § andra stycket andra meningen eller 21 § fjärde stycket tredje meningen får skattskyldig föra talan genom besvär hos regeringen.

Beslut som avses i 23–27 §§, 28 § andra eller tredje stycket eller 40 § eller som avser rättelse får överklagas av den skattskyldige och av allmänna ombudet genom besvär hos kammarrätten. Allmänna ombudets besvärstid räknas från beslutets dag.

Beslut enligt 16 § tredje stycket eller 21 § sjätte stycket får överklagas av den skattskyldige genom besvär hos regeringen.

Bestämmelserna i 8 kap. 2, 3, 4, 6, 11 och 13 §§ lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter gäller även för vägtrafikskatt. Vad där sägs om allmänt ombud gäller då allmänt ombud enligt 3 §. Vid tillämpningen av 8 kap. 6 § är motpartens besvärstid dock två veckor.

## Nuvarande lydelse

## Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
<b>A Motorcyklar</b>			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0– 75	100	0
	76–	125	0
2 Annan motorcykel	0–	200	0
<b>B Personbilar</b>			
	0– 900	355	0
	901–	445	90
<b>C Bussar</b>			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0– 1 600	355	0
	1 601– 3 000	391	36
	3 001–	895	0
2 Annan buss	0– 1 600	355	0
	1 601– 3 000	391	36
	3 001– 7 000	895	14
	7 001–10 000	1 455	35
	10 001–30 000	2 505	61
	30 001–	14 705	0
<b>D Lastbilar</b>			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0– 1 600	355	0
	1 601– 3 000	391	36
	3 001–	895	0
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhängs- vagn			
med två hjul- axlar	0– 1 600	540	0
	1 601– 3 000	565	25
	3 001– 6 000	915	44
	6 001–10 000	2 235	56
	10 001–14 000	4 475	125
	14 001–	9 475	220
med tre eller flera hjul- axlar	0– 1 600	540	0
	1 601– 3 000	565	25
	3 001– 6 000	915	50
	6 001–11 000	2 415	62
	11 001–15 000	5 515	75
	15 001–18 000	8 515	88
	18 001–23 000	11 155	160
	23 001–27 000	19 155	136
	27 001–	24 595	0

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1984: 872.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
<b>2.2 utan anordning för påhängs- vagn</b>			
med två hjul- axlar	0- 1600	355	0
	1601- 3000	391	36
	3001- 6000	895	7
	6001-10000	1 105	25
	10001-14000	2 105	72
	14001-17000	4 985	129
	17001-	8 855	169
med tre eller flera hjul- axlar	0- 1600	355	0
	1601- 3000	391	36
	3001- 6000	895	4
	6001-11000	1 015	13
	11001-15000	1 665	57
	15001-18000	3 945	101
	18001-27000	6 975	126
	27001-	18 315	0
<b>E Traktorer och motorredskap</b>			
1 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med annat drivmedel än brännolja	0- 1300	370	0
	1301- 3000	425	55
	3001- 7000	1 360	95
	7001-	5 160	168
2 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med brännolja	0- 1300	570	0
	1301- 3000	660	90
	3001- 7000	2 190	150
	7001-	8 190	260
3 Traktor klass II	0- 2500	150	0
	2501-	225	0
<b>F Släpvagnar</b>			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0- 1000	150	0
	1001- 3000	170	21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bensin- eller gasol driven bil <sup>1</sup> med en hjulaxel	3001-	580	11
med två hjul- axlar	3001-13000	580	9
	13001-	1 480	0
med tre eller flera hjul- axlar	3001-13000	580	6
	13001-	1 180	0

<sup>1</sup> Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av ett kilometerskattepliktigt fordon tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av trafiktraktor eller registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt. kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
<b>3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar</b>			
<b>3.1 styraxel för påhängsvagn</b>			
med en hjul- axel	3 001– 5 000	630	57
	5 001– 8 000	1 770	87
	8 001–	4 380	161
med två eller flera hjul- axlar	3 001– 8 000	610	31
	8 001–11 000	2 160	62
	11 001–14 000	4 020	93
	14 001–	6 810	130
<b>3.2 andra släp- vagnar</b>			
med en hjul- axel	3 001– 5 000	320	24
	5 001– 8 000	800	31
	8 001–	1 730	52
med två hjul- axlar	3 001– 8 000	310	17
	8 001–11 000	1 160	31
	11 001–14 000	2 090	47
	14 001–17 000	3 500	62
	17 001–	5 360	68
med tre eller flera hjul- axlar	3 001–11 000	300	11
	11 001–17 000	1 180	24
	17 001–25 000	2 620	40
	25 001–32 000	5 820	53
32 001–	9 530	0	
<b>4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller ett regi- strerat motor- redskap<sup>2</sup></b>			
med en hjulaxel	3 001– 8 000	890	60
	8 001–	3 890	135
med två hjul- axlar	3 001– 8 000	880	35
	8 001–11 000	2 630	90
	11 001–17 000	5 330	230
	17 001–	19 130	240
med tre eller flera hjul- axlar	3 001–11 000	780	30
	11 001–14 000	3 180	75
	14 001–20 000	5 430	120
	20 001–25 000	12 630	145
	25 001–30 000	19 880	155
	30 001–35 000	27 630	110
35 001–	33 130	7	

<sup>2</sup> Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av kilometerskattepliktigt fordon tas skatt ut enligt 3.

**Fordonsskatt**

Fordonsslagslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
<b>A Motorcyklar</b>			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0– 75 76–	100 125	0 0
2 Annan motorcykel	0–	200	0
<b>B Personbilar</b>			
	0– 900 901–	355 445	0 90
<b>C Bussar</b>			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0– 1 600 1 601– 3 000 3 001–	355 391 895	0 36 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–	355 391 895 1 455 2 505 14 705	0 36 14 35 61 0
<b>D Lastbilar</b>			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0– 1 600 1 601– 3 000 3 001–	355 391 895	0 36 0
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0– 1 600 1 601– 3 000 3 001– 6 000 6 001–10 000 10 001–14 000 14 001–	540 565 915 2 235 4 475 9 475	0 25 44 56 125 220
med tre eller flera hjul- axlar	0– 1 600 1 601– 3 000 3 001– 6 000 6 001–11 000 11 001–15 000 15 001–18 000 18 001–23 000 23 001–27 000 27 001–	540 565 915 2 415 5 515 8 515 11 155 19 155 24 595	0 25 50 62 75 88 160 136 0
2.2 utan anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0– 1 600 1 601– 3 000 3 001– 6 000 6 001–10 000 10 001–14 000 14 001–17 000 17 001–	355 391 895 1 105 2 105 4 985 8 855	0 36 7 25 72 129 169

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt. kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredtal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med tre eller flera hjul- axlar	0– 1 600 1 601– 3 000 3 001– 6 000 6 001–11 000 11 001–15 000 15 001–18 000 18 001–27 000 27 001–	355 391 895 1 015 1 665 3 945 6 975 18 315	0 36 4 13 57 101 126 0
<b>E Traktorer och motorredskap</b>			
1 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med annat drivmedel än brännolja	0– 1 300 1 301– 3 000 3 001– 7 000 7 001–	370 425 1 360 5 160	0 55 95 168
2 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med brännolja	0– 1 300 1 301– 3 000 3 001– 7 000 7 001–	570 660 2 190 8 190	0 90 150 260
3 Traktor klass II	0– 2 500 2 501–	150 225	0 0
<b>F Släpvagnar</b>			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0– 1 000 1 001– 3 000	150 170	0 21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bensin- eller gasoldriven bil <sup>1</sup> med en hjulaxel med två hjul- axlar med tre eller flera hjul- axlar	3 001– 3 001–13 000 13 001– 3 001–13 000 13 001–	580 580 1 480 580 1 180	11 9 0 6 0
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar och andra släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte är bensin- eller gasoldriven			

<sup>1</sup> Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasoldriven, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor eller ett registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
3.1 styraxel för påhängsvagn			
med en hjul- axel	3 001— 5 000	630	57
	5 001— 8 000	1 770	87
	8 001—	4 380	161
med två eller flera hjul- axlar	3 001— 8 000	610	31
	8 001—11 000	2 160	62
	11 001—14 000	4 020	93
	14 001—	6 810	130
3.2 andra släp- vagnar			
med en hjul- axel	3 001— 5 000	320	24
	5 001— 8 000	800	31
	8 001—	1 730	52
med två hjul- axlar	3 001— 8 000	310	17
	8 001—11 000	1 160	31
	11 001—14 000	2 090	47
	14 001—17 000	3 500	62
	17 001—	5 360	68
med tre eller flera hjul- axlar	3 001—11 000	300	11
	11 001—17 000	1 180	24
	17 001—25 000	2 620	40
	25 001—32 000	5 820	53
32 001—	9 530	0	
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller ett regi- strerat motor- redskap <sup>2</sup>			
med en hjulaxel	3 001— 8 000	890	60
	8 001—	3 890	135
med två hjul- axlar	3 001— 8 000	880	35
	8 001—11 000	2 630	90
	11 001—17 000	5 330	230
17 001—	19 130	240	
med tre eller flera hjul- axlar	3 001—11 000	780	30
	11 001—14 000	3 180	75
	14 001—20 000	5 430	120
	20 001—25 000	12 630	145
	25 001—30 000	19 880	155
	30 001—35 000	27 630	110
35 001—	33 130	7	

<sup>2</sup> Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasolddriven, tas skatt ut enligt 3.

## Nuvarande lydelse

## Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0– 900	125	0
	901–	139	14
2 Buss	0– 1600	153	0
	1601–	153,3	0,3
3 Lastbil			
3.1 med anordning för påhängs- vagn	0– 1600	225	0
	1601–	227	1,65
3.2 annan lastbil	0– 1600	153	0
	1601–	154	1,10
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av ett kilometerskatte- pliktigt fordon			
4.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001–	75	2,15
med två eller flera hjul- axlar	3 001–	68	1,50
4.2 annan släpvagn			
med en hjul- axel	3 001–	71	0,65
med två hjul- axlar	3 001–11 000	69	0,50
	11 001–	109	0,95
med tre eller flera hjul- axlar	3 001–11 000	67	0,40
	11 001–	99	0,75

År kilometerskattepliktig bil inte inrättad för drift med brännolja utgår skatt med 80 procent av angivna belopp.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1984: 872.

**Kilometerskatt**

Fordonsslag	Skattevikt. kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0– 900	125	0
	901–	139	14
2 Buss	0– 1600	153	0
	1601–	153,3	0,3
3 Lastbil			
3.1 med anordning för påhängs- vagn	0– 1600	225	0
	1601–	227	1,65
3.2 annan lastbil	0– 1600	153	0
	1601–	154	1,10
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av ett kilometerskatte- pliktigt fordon			
4.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001–	75	2,15
med två eller flera hjul- axlar	3 001–	68	1,50
4.2 annan släpvagn			
med en hjul- axel	3 001–	71	0,65
med två hjul- axlar	3 001–11 000	69	0,50
	11 001–	109	0,95
med tre eller flera hjul- axlar	3 001–11 000	67	0,40
	11 001–	99	0,75

Denna lag träder i kraft, i fråga om 2, 12, 12 a, 12 b, 17 och 29 §§ samt bilagorna 1 och 2 den 1 juni 1986, och i övrigt den 1 oktober 1986.

1. De nya bestämmelserna i 16 § andra stycket och 21 § femte stycket tillämpas, i fråga om fordon som säljs av ett konkursbo, för fordon som säljs efter ikraftträdandet.

2. De nya bestämmelserna i 20 § andra och tredje styckena och i 21 § fjärde stycket tillämpas i fråga om fordon som överläts efter ikraftträdandet eller som tillhörde en skattskyldig som försatts i konkurs efter ikraftträdandet.

3. Den nya bestämmelsen i 25 a § tillämpas i fråga om skatteperiod som påbörjas efter ikraftträdandet.

4. Höjs fordonsskatten för ett fordon till följd av att 12 b § upphävs behöver, om fordonet är skattepliktigt den 1 juni 1986, tillkommande skattebelopp för skatteår eller skatteperiod som börjar vid ikraftträdandet eller närmast före ikraftträdandet inte betalas.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 januari 1986

Närvarande: statsrådet Feldt, ordförande, och statsråden Sigurdson, Gustafsson, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hulterström, Lindqvist

Föredragande: statsrådet Feldt

---

## Proposition om kilometerskatten

### 1 Inledning

Vägtrafikskatt utgår enligt vägtrafikskattelagen (1973:601), VSL, i form av fordonsskatt och, för vissa fordon, dessutom i form av kilometerskatt. Lagen är tillämplig på fordon som är registrerade i Sverige. För utländska fordon som tillfälligt brukas här erläggs motsvarande skatter enligt lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket.

Vägtrafikskatteutredningen (utredningsman departementsrådet Leif Lindstam) har genom tilläggsdirektiv (Dir 1979:9) fått i uppdrag att göra en utvärdering av kilometerskattesystemet och en bedömning av alternativa beskattningsformer. Utredningen har i betänkandet (Ds Fi 1984:22) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 6 Kilometerskatt eller brännoljeskatt redovisat sina överväganden med anledning av tilläggsdirektiven. Till protokollet i detta ärende bör fogas utredningens sammanfattning av betänkandet som *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en sammanfattning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Jag avser att nu ta upp frågan om beskattningen av de fordon som är föremål för kilometerbeskattning, och i övrigt de förslag till ändrad lagstiftning som utredningen lämnat. Jag tar vidare upp vissa andra förslag till tekniska ändringar inom vägtrafikbeskattningen.

### 2 Vägtrafikbeskattningen i allmänhet

Beskattningen av vägtrafiken sker i flera olika former. En indelning kan göras i skatt på anskaffning av fordon, skatt på innehav av fordon och skatt på användning av fordon. Vissa av skatterna är fasta, dvs. oberoende av fordonets faktiska användning, och vissa är rörliga, dvs. körlängdsberoende. Denna uppdelning av beskattningen av vägtrafiken har i Sverige förekommit sedan lång tid tillbaka, och även i andra länder är beskattningen oftast uppbyggd på liknande sätt.

Skatt på anskaffning av fordon utgår i form av mervärdeskatt och försäljningsskatt på motorfordon (bilaccis). Dessa räknas inte till den egentliga vägtrafikbeskattningen.

Skatt på innehav av fordon utgår enligt VSL i form av fordonsskatt. Skatten utgår med ett fast belopp per tidsperiod, omfattande ett år eller i vissa fall fyra månader. För avställda fordon utgår dock inte fordonsskatt. Bestämmelser om fordonsskatt har funnits sedan 1920-talet. Skattepliktiga är motorcyklar, personbilar, bussar, lastbilar, traktorer, motorredskap samt släpvagnar, med undantag av vissa påhängsvagnar.

Skatt på användning av fordon utgår i form av olika drivmedelsskatter när det gäller fordon som drivs med bensen, motoralkohol eller gasol. För personbilar, bussar och lastbilar samt för tyngre släpvagnar till dessa som används med andra drivmedel, vanligen dieselolja men även t. ex. elektricitet eller gengas, tas skatten ut i form av kilometerskatt. Bestämmelserna om kilometerskatt är intagna i VSL. Även för de kilometerskattepliktiga fordonen utgörs dock vanligen en viss del av den rörliga beskattningen av bränsleskatt. På bl. a. dieselolja utgår nämligen också energiskatt enligt lagen (1957: 262) om allmän energiskatt.

Kilometerskatten, som tas ut med ett visst belopp per körd kilometer, infördes den 1 januari 1974. Till en början omfattade skatten endast personbilar, lastbilar och bussar. Från den 1 juni 1976 infördes kilometerskatten även för tyngre släpvagnar som dras av kilometerskattepliktiga bilar. Innan kilometerskatten infördes hade den rörliga beskattningen av de dieseldrivna bilarna skett på samma sätt som för de bensindrivna, dvs. genom en bränslebeskattning. En särskild brännoljeskatt togs då ut på dieseloljan. Det innebar att skatten på dieselolja för drift av bilar var högre än skatten på eldningsolja och skatten på dieselolja för användning i t. ex. traktorer eller motorredskap.

Till grund för den nu beskrivna uppdelningen och utformningen av beskattningen av vägtrafiken ligger bl. a. de trafikpolitiska besluten. Det senaste trafikpolitiska beslutet, som togs av riksdagen år 1979, innebär i huvudsak att de rörliga skatterna på vägtrafiken skall anpassas till de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna för trafiken. Enligt beslutet bör övrig beskattning av trafiken ske på ett sådant sätt att valet av transportmedel inte påverkas, dvs. på annat sätt än genom en rörlig beskattning.

### 3 Fortsatt kilometerbeskattning

**Mitt förslag:** Kilometerskatten för dieseldrivna personbilar, lastbilar, bussar och deras släpvagnar behålls tills vidare.

**Utredningens förslag:** Samma som mitt förslag

**Remissinstanserna:** Majoriteten av remissinstanserna anser att kilometerskattesystemet bör behållas i nuvarande omfattning. Några remissinstanser anser att kilometerskatten i stället bör ersättas med en särskild

brännoljeskatt. Förslag har också lämnats om att ersätta kilometerskatten enbart för personbilarna med en förhöjd fordonsskatt.

**Sammanfattning av skälen för mitt förslag:** Vid en sammanvägning av de skäl som talar för eller emot kilometerskatten resp. en brännoljeskatt finner jag att kilometerskatten bör behållas. Den förenkling för fordonsägarna som en brännoljeskatt innebär är visserligen ett starkt argument för denna skatt. Kilometerskatten kan dock också förenklas för fordonsägarna. Brännoljeskatten har nackdelar ur kontrollsynpunkt och den kan inte anpassas till antagna principer för avgiften på vägtrafiken. Sedan kilometerskattesystemet nu tillämpats i mer än 10 år är det också relativt väl inarbetat. Det bör inte överges om inte något annat beskattningssystem framstår som klart bättre.

**Skälen för mitt förslag:** Kilometerskattesystemet har nu varit i kraft i mer än tio år. Skatteformen avviker till viss del från vad som är vanligt inom skatteområdet i övrigt. Beskattningen bygger på en särskild mekanisk apparatur. Detta innebär bl. a. att särskilda krav ställs på de skattskyldiga fordonsägarna. Apparaturen och rutinerna kring skatten innebär även att myndigheternas uppgifter delvis skiljer sig från vad som annars gäller inom skatteområdet. Bl. a. ställer skattekontrollen särskilda krav. Kilometer-skattesystemet har som ny skatteform också utsatts för en hel del kritik, och denna kritik har just avsett de förhållanden jag nu nämnt. Således har hävdats att kilometerskatterutinerna innebär alltför mycket besvär och höga kostnader för fordonsägarna och alltför mycket arbete för myndigheterna. Det har också anförts att räknarapparaturen m. m. inte är manipulationssäker, trots att ett av motiven för införandet av kilometerskatten var just att motverka tendenser till skatteundandragande. Mot den här angivna bakgrunden har en utvärdering av kilometerskatten erfordrats. Vägtrafikskatteutredningens arbete därmed har innefattat en grundlig genomgång av det nuvarande kilometerskattesystemet och vilka möjligheter till förbättringar som finns. Vidare har alternativa skattesystem bedömts. De har ur olika aspekter jämförts med kilometerskatten. Det material som framlagts av utredningen utgör enligt min mening en god grund för att nu kunna ta ställning till den framtida beskattningen av de fordon som omfattas av kilometerskatten.

Jag kan delvis hålla med om den kritik som riktats mot kilometerskatten. Skatten är inte alldeles enkel för den enskilda fordonsägaren att hantera. Normalt består visserligen fordonsägarnas åtgärder i att stämpla av kilomiterräknaren tre gånger om året, sända in stämpelkortet till myndigheterna och sedan betala den skatt som debiteras. Vidare tillkommer att kilomiterräknaren skall besiktigas hos AB Svensk Bilprovning, vilket dock normalt kan ske i samband med vanlig kontrollbesiktning. Men det kan inte undvikas att komplikationer inträffar som gör att fordonsägarna drabbas av extra besvär och kostnader. Således har det inte varit ovanligt att kilomiterräknarapparatur gått sönder. Fordonsägaren har då varit tvungen att ombesörja reparation av apparaturen och ombesiktning av denna. Kontakter med beskattningsmyndigheten har vanligen också erfordrats. Enligt utredningens beräkningar kan sådana komplikationer under ett år ha inträffat för ca 20 % av de dieseldrivna personbilarna och för ca 28 % av de dieseldrivna lastbilarna.

Problem med kilometerräknarapparaturen är som jag nämnt en huvudsak till kritiken mot kilometerskatten. Det är också sådana problem som orsakar mest arbete och kostnader för fordonsägarna och som innebär att beskattningsmyndigheternas arbete försvåras. Det är givetvis också så att tekniska brister i kilometerräknarapparaturen kan medföra bortfall av skatteinkomster. Mot denna bakgrund är det uppenbart att en väl fungerande teknik är en huvudförutsättning för att kilometerskatten skall fungera.

Många av problemen med tekniken är dock nu på väg att övervinnas. Kilometerräknarna har hittills i huvudsak varit vajerdrivna. De första modellerna av de vajerdrivna räknarna var inte helt tillförlitliga ur funktions- och kontrollsynpunkt. Kilometerräknarna har dock successivt förbättrats, och själva räknarenheterna fungerar nu väl. Däremot är fortfarande själva drivsystemet med vajrar mellan växellåda och räknare sårbart. Det finns dock även en annan typ av kilometerräknare, som sätts fast på fordonets hjulnav. Denna navräknare erfordrar inget vajersystem för drivningen, och räknarna har visat sig vara mycket driftsäkra. De används i första hand för släpvagnar men nu också i allt större utsträckning till lastbilar och bussar. Hittills har de dock inte kunnat användas för personbilar, eftersom de varit för stora. Nya typer av mindre navräknare som kan användas för personbilar har dock nu utvecklats och under år 1985 börjat att tas i bruk. Detta innebär att navräknare kommer att kunna användas till nära nog alla kilometerskattepliktiga fordon. Jag bedömer därför att problem med krånglande kilometerräknarapparatur i framtiden kommer att minska högst väsentligt. Navräknarna har också stora fördelar från kontrollsynpunkt. Bl. a. är möjligheterna att manipulera en navräknare i skatteundandragande syfte mycket små.

Förutom den nya teknik jag nu beskrivit kan vissa andra förenklingar och förbättringar av kilometerskatten göras. Jag återkommer till dem i det följande. Sammantaget bedömer jag att kilometerskattesystemet i framtiden kommer att kunna fungera avsevärt bättre för fordonsägare och myndigheter, och till lägre kostnader. Det är mot denna bakgrund man bör bedöma om det ändå finns tillräckliga skäl att nu överge kilometerskattesystemet och i stället införa någon annan skatteform för de dieseldrivna fordonen.

Utredningen har undersökt möjligheterna till andra skatteformer för dieselfordonen. En möjlighet är att ersätta kilometerskatten med en höjd fordonsskatt. Detta alternativ skulle naturligtvis innebära fördelar från administrativ synpunkt. En höjd fordonsskatt innebär också en förenkling för fordonsägarna. Med tanke på de mycket höga fordonsskattebelopp som skulle få betalas är det dock antagligt att intresset att avställa fordon i bilregistret även för kortare perioder skulle öka kraftigt. I så fall skulle en del av förenklingsvinsterna utebli. Viktigare är emellertid enligt min mening att enbart en fordonsskatt för de dieseldrivna fordonen inte skulle ge en beskattning som av fordonsägarna kan upplevas som rättvis. Variationerna i körsträckor är mycket stora för olika fordon.

Vidare bör, som jag tidigare nämnt, enligt 1979 års trafikpolitiska beslut rörliga skatter tas ut av fordonen i så stor omfattning att de motsvarar de

beräknade samhällsekonomiska marginalkostnader som förorsakas av trafiken. Enbart en fordonsskatt kan inte alls ge uttryck för det kostnadsansvar som enligt denna princip bör åvila fordonen för varje körd sträcka. Mot denna bakgrund anser jag att det är uteslutet att ersätta kilometerskatten för dieseldrivna bussar och lastbilar samt deras släpvagnar med en förhöjd fordonsskatt.

Även bland personbilarna är variationerna i körsträckor mycket stora. Även om vissa personbilar, i första hand taxibilar, skulle kunna särbehandlas, skulle beskattningen vanligen alltför dåligt svara mot bilarnas faktiska användning. Beskattningen skulle få kraftiga styreffekter för fordonsägarnas bilval, eftersom de bensindrivna personbilarna i huvudsak beskattas genom bensinskatten. Även om en höjd fordonsskatt i stället för kilometerskatt för personbilarna medför förenklingsvinster, måste därför en sådan skatteomläggning enligt min mening avvisas.

Som utredningen har funnit finns då endast ett alternativ till kilometerskatten, nämligen en särskild skatt på diesellojan. Utredningen har beräknat att en sådan s. k. brännoljeskatt skulle behöva sättas till 1,50 kr. per liter för att ge samma skatteinkomster som kilometerskatten. Skatten på dieselloja för motorfordonsdrift skulle således behöva vara ca 1,50 kr. per liter högre än skatten på annan dieselloja, eller på eldningsolja. Skatten och därmed konsumentpriset skulle bli beroende av oljeprodukternas användning. Därvid är att märka att eldningsolja 1, som i huvudsak används för småhusuppvärmning, tekniskt helt eller delvis motsvarar dieselloja och ofta kan ersätta denna. Med hänsyn till detta ger en brännoljeskatt upphov till särskilda kontrollproblem. Dessa kontrollproblem var också ett av huvudskälen till att kilometerskatten infördes år 1974 som ersättning för den brännoljeskatt vi hade dessförinnan.

Det är uppenbart att en brännoljeskatt skulle innebära vissa väsentliga förenklingar för framför allt fordonsägarna. För deras del skulle beskattningen bli lika enkel som den nuvarande beskattningen av bensindrivna fordon. Mot den bakgrunden har utredningen undersökt möjligheterna att utforma en brännoljeskatt så att kontrollproblemen kan bemästras. Utredningen har förordat ett särskilt märkningssystem, som gör att lågbeskattade och högbeskattade oljeprodukter kan särskiljas. Märkningen innebär i huvudsak att den lågbeskattade oljan tillförs ett särskilt ämne. Utomlands används vanligen furfural för detta ändamål, i vissa fall i kombination med ett färgämne. Märkningen skulle utföras av oljebolagen senast vid utleveranser från oljedepåerna. Under den vidare distributionen till bensinstationer och konsumenter måste sedan låg- och högbeskattad olja noga särskiljas. Märkningssystemet kräver betydande investeringar inom oljebolagens depåer, på bensinstationerna och på distributionsfordonen. Den framtida hanteringen av oljeprodukterna försvåras och fördyras.

En brännoljeskatt kan inte fungera tillfredsställande utan sådana märkningsåtgärder som utredningen beskrivit. Utredningen har bedömt att oljebolagens årliga merkostnader för märkning, ökade distributionskostnader m. m. kommer att uppgå till 150 milj. kr per år. Det får antas att de ökade kostnaderna kommer att få betalas av konsumenterna genom höjda bränslepriser. Mot dessa kostnader skall ställas fordonsägarnas kostnader för

det nuvarande kilometerskattesystemet. Utredningen har bedömt att dessa sammanlagt är av storleksordningen 145 milj. kr. per år. Både när det gäller brännoljeskatten och kilometerskatten är kostnadsbedömningarna osäkra. Klart är emellertid att det inte finns underlag för att anta att en brännoljeskatt totalt sett skulle leda till lägre kostnader för fordonsägarna. Vad som ytterligare talar för detta är att fordonsägarnas kostnader för kilometerskattesystemet väsentligt bör kunna sänkas med de nya typer av kilometerräknare som nu börjat användas eller prövas.

När det däremot gäller myndigheternas administrationskostnader är det tydligt att en brännoljeskatt skulle vara att föredra. Utredningen har beräknat myndigheternas kostnader inom kilometerskattesystemet till ca 44 milj. kr. per år. Motsvarande kostnader för ett brännoljeskattesystem har beräknats till knappt 15 milj. kr. per år. En brännoljeskatt skulle således till denna del innebära mycket väsentliga besparingar. Detta talar naturligtvis starkt till brännoljeskattens fördel. Enligt min mening är det emellertid inte osannolikt att administrationskostnaderna för brännoljeskatten kan bli högre än vad som beräknats. Särskilt finns det anledning att anta att brännoljeskatten kan komma att kräva mer omfattande kontrollåtgärder än vad som antagits. Jag återkommer till detta i det följande.

Vad jag nu anfört innebär att samhällets totala kostnader för ett brännoljeskattesystem kan bedömas vara något lägre än för kilometerskattesystemet. Skillnaderna är dock inte så stora att det finns anledning att av kostnadsskäl nu ersätta kilometerskatten med en brännoljeskatt.

För ett bibehållande av kilometerskatten talar enligt min mening dels kontrollmöjligheterna, dels möjligheten av en riktig anpassning av beskattningen till fordonens vägkostnadsansvar.

Kilometerskatten är naturligtvis inte helt invändningsfri ur kontrollsynpunkt. Det har funnits möjligheter att manipulera med kilometerräknarapparatur i skatteundrandragande syfte. Att helt eliminera sådana möjligheter går inte. De nya navräknarna har emellertid en avsevärt förbättrad säkerhet jämfört med de vajerdrivna räknarna. Det finns mycket små om ens några möjligheter att manipulera en navräknare utan att detta framkommer vid t. ex. en kontrollbesiktning. Skatteundrandragande inom kilometerskattesystemet kan ändå förekomma, t. ex. i samband med utlandstrafik. Totalt sett anser jag ändå att kilometerskatten fungerar tillfredsställande ur kontrollsynpunkt, och att kontrollen mycket väsentligt kommer att underlättas med de nya navräknarna.

För brännoljeskattens del kan, som tidigare nämnts, kontrollmöjligheter ges om ett särskilt märkningssystem införs. Utredningen har beskrivit hur polisen med hjälp av märkningen stickprovsvis skulle kunna kontrollera att rätt olja används för fordonsdrift. Polisen skulle med nuvarande resurser årligen kunna kontrollera tankinnehållet på i genomsnitt vart tionde fordon. Jag ställer mig tveksam till om kontrollåtgärder av denna omfattning är tillräckliga. Den mycket låga upptäcktsrisken kan leda till att fordonsägare frestas att använda lågbeskattad olja på otillåtet sätt. De stora skatteskillnaderna skulle nämligen göra det mycket lönsamt att använda det inte tillåtna bränslet. Jag anser därför att man får räkna med att behöva avsätta avsevärda kontrollresurser för att förhindra skatteundrandragande inom en

brännolja beskattning. Mycket känbara påföljder måste dessutom införas för de fall där bestämmelserna ändå inte efterföljs.

Bortsett från kontrollen av om märkt eller omärkt olja används för fordonsdrift ställer också kontrollen av själva märkningen särskilda krav. Det är absolut nödvändigt att kunna förhindra att lågbeskattad olja kommer ut i marknaden i omärkt skick. Tekniska anordningar m. m. på oljedepåerna måste därför så långt det är möjligt utformas så att manipulationer förhindras. Att på detta sätt uppnå en fullständig säkerhet torde dock vara omöjligt.

Sammanfattningsvis anser jag att det är stor risk att skattekontrollen inom ett brännolja skattesystem blir mycket svårbemästrad, även om det av utredningen angivna märkningssystemet införs.

Möjligheten att anpassa kilometerskatten till fordonens kostnadsansvar var ett viktigt motiv för införandet av denna skatt. Kilometerskattens fördelar i detta avseende består naturligtvis allttjämt. För de dieseldrivna personbilarna kan en tillfredsställande kostnadsanpassning ske även med en brännolja skatt. Men för lastbilar och släpvagnar är möjligheterna att variera kilometerskattesatserna efter totalvikten och axelarrangemang av väsentlig betydelse. Förbrukningen av dieselolja, och därmed storleken av en brännolja skatt, motsvarar däremot inte särskilt väl de variationer i vägslitagekostnader m. m. som uppstår vid trafik med olika lastfordon.

En brännolja skatt måste naturligtvis vara lika stor oavsett till vilket slags fordon bränslet skall användas. En brännolja skatt som beräknas efter genomsnittet för alla fordonstyper, 1,50 kr. per liter enligt utredningen, innebär bl. a. att de dieseldrivna personbilarna får en alldeles för låg skatt. För att motsvara beskattningen av de bensindrivna personbilarna skulle nämligen brännolja skatten för personbilar behöva uppgå till ca 2,50 kr. per liter. En så hög brännolja skatt innebär däremot en mycket kraftigt ökad skatt på lastbilar och bussar. Det är naturligtvis möjligt att till viss del kompensera effekter av detta slag genom att också göra justeringar av fordonsskatteskalorna. Möjligheterna till en riktig fördelning av skatteuttaget i fasta och rörliga skatter försvåras dock.

En brännolja skatt kan i viss mån vara till fördel från bränslebesparings synpunkt. Kilometerskatten ger nämligen inte något incitament till bränslebesparing genom ändrat körsätt, bränslenålare motorer etc. Å andra sidan utgör redan nu bränslepriset, inkl. ingående energiskatt, ett väsentligt incitament till energibesparingar. Jag anser därför inte att energibesparings synpunkterna med någon större styrka talar mot kilometerskatten.

En fråga som kan uppkomma i detta sammanhang är emellertid om kilometerskatten skulle kunna sänkas för fordon som t. ex. försetts med särskilda bränslebesparande anordningar. Anordningar av sådant slag provas f. n. i vissa bussar i stadstrafik. Kilometerskatten var när den infördes en ersättning för samtidigt slopade skatter på brännolja. Nivån för kilometerskatten anpassades så att den i stort sett gav samma skattebelastning på fordonen som de slopade skatterna. Bränsleförbrukningen bestämde alltså skattenivån. Så kan fortfarande sägas vara fallet. Det möter därför inte några principiella invändningar att sänka kilometerskatten för fordon som har utrustats med särskilda anordningar som ger en märkbart lägre

bränsleförbrukning än i andra likvärdiga fordon utan sådana anordningar. En sänkning motsvarande den minskade bränsleförbrukningen bör därför kunna göras. Enligt min mening kan detta, med hänsyn till svårigheterna att i lagen ange förutsättningarna för nedsättningen, lämpligen göras för enskilda fordon genom beslut enligt 39 § VSL, enligt vilken nedsättning av eller befrielse från vägtrafikskatt kan medges, när synnerliga skäl föreligger. Riksskatteverket (RSV) prövar sådana frågor i första instans.

Jag avser inte att nu föreslå någon ändring av kilometerskattens nivå för olika fordonsslag. Jag vill dock nämna att ett översynsprojekt inom kommunikationsdepartementet (rapporten Kostnader och avgifter inom trafiksektorn, Ds K 1985:2-3) visat att för flertalet fordonsslag är den rörliga beskattningen nu relativt väl avvägd. Ett undantag utgör dock bussarna, där beräkningarna visar att skattenivån ligger klart under marginalkostnaden. Beräkningarna tyder på att det från kostnadsansvarighetssynpunkt inte finns anledning att ta ut lägre kilometerskatt för bussar än för lastbilar av motsvarande storlek. Enligt min mening bör dock frågan om kilometerskattens höjd för bussarna inte avgöras nu utan i samband med framtida ändringar av kilometerskattesatserna.

#### 4 Kilometerskatten för elbilar, gengasbilar m. fl.

**Mitt förslag:** Kilometerskatten för fordon som inte drivs med brännolja slopas. Den nuvarande nedsättningen av fordonsskatten för eldrivna fordon upphävs i stället.

**Utredningen** har inte tagit upp denna fråga.

**Skälen för mitt förslag:** Kilometerskatt utgår enligt VSL för sådana personbilar, lastbilar och bussar som är inrättade för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol. Med bensin avses därvid även motoralkoholer. Så gott som samtliga kilometerskattepliktiga fordon är dieseldrivna. Det finns dock ett mycket litet antal eldrivna eller gengasdrivna fordon som kilometerbeskattas. I enstaka fall kan förekomma ytterligare något alternativt drivmedel i ett kilometerbeskattat fordon. Kilometerskatten för dessa inte dieseldrivna fordon är nedsatt till 80 % av de ordinära kilometerskattesatserna.

Det finns totalt bara något eller några tiotal fordon av detta slag. De används vanligen i experimentsyfte. Körsträckorna är korta. Kilometerskatten är ofta svårhanterlig för dessa fordon, bl.a. därför att de ofta alternativt körs med bensin. Utan särskilda åtgärder skulle då en dubbelbeskattning uppstå. I flera fall har därför undantag från kilometerskatteplikten medgetts, och i stället förhöjd fordonsskatt uttagits.

Av förenklingsskäl och med tanke på det lilla antalet fordon bör kilometerskatten för dessa kunna slopas. För detta talar också att fråga oftast är om experimentverksamhet i syfte att uppnå energibesparingar eller bättre miljö. Förslaget kräver ändringar i 2 § och i bilagorna 1 och 2 till VSL.

För eldrivna fordon gäller f. n. enligt 12 b § VSL att fordonsskatten sätts

ned till hälften av annars utgående belopp. Regeln har motiverats av de förhållandevis korta körsträckorna för dessa fordon. Om kilometerskatten slopas för elfordonen bör denna nedsättning av fordonsskatten kunna tas bort. Detta kräver ändringar även i 12 och 12a §§.

Prop. 1985/86: 92

## 5 Förenklingar m. m. av kilometerskatten

### 5.1 Avstämpling vid ägarbyte

**Mitt förslag:** Kilometerräknaren skall stämplas av när ett fordon övergår till en ny ägare. Den förre ägaren skall vara skattskyldig för kilometerskatt avseende körsträckan före äganderättsövergången. Brukandeförbudsreglerna vid obetald kilometerskatt anpassas till de nya bestämmelserna.

**Utredningens förslag:** Samma som mitt förslag.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna välkomnar förslaget. Vissa länsstyrelser avstyrker dock att avstämpling införs vid ägarbyte, bl. a. därför att detta skulle innebära merarbete för länsstyrelserna.

**Skälen för mitt förslag:** Kilometerskatt betalas i efterhand. Skattskyldig för ett fordon är den som äger fordonet vid ingången av den månad då skatten skall betalas, den s. k. uppbörds månaden, 20 § första stycket VSL. Om ett fordon övergår till en ny ägare under en skatteperiod är det förvärvaren som är skattskyldig vid ingången av nästa uppbörds månad, och som har att betala kilometerskatt för hela den senaste skatteperioden. Den som köper ett kilometerskattepliktigt fordon får alltså vanligen betala kilometerskatt även för viss körsträcka under den tidigare ägarens innehavstid. Detta förhållande beaktas normalt när köpeskillingen för fordonet bestäms.

Principiellt är det naturligtvis riktigast att varje fordonsägare svarar endast för kilometerskatten under den tid han ägt och använt fordonet. Nuvarande regler innebär att fordonsägarna själva har att beräkna upplupna kilometerskatt i samband med överlåtelser av fordon. Vägtrafikskatteutredningen har påvisat att detta medfört svårigheter för den enskilde men också en hel del arbete för myndigheterna med telefonförfrågningar m. m. Problem har också uppkommit bl. a. i de inte ovanliga fall när kilometerskatt tidigare debiterats skönsmässigt.

Jag anser att det är viktigt att förenkla kilometerskatten så mycket som möjligt för den enskilde fordonsägaren. Om en särskild avstämpling införs vid ägarbyten slipper fordonsägarna själva besväret med att räkna ut upplupna kilometerskatteskulder. Risker för att fordonsägare skall göra förluster på grund av okunskap om reglerna minskar också. Jag anser därför att de av utredningen förordade reglerna om avstämpling vid ägarbyte bör genomföras. Den ökade mängden avstämplingar innebär visserligen ett merarbete för myndigheterna. Å andra sidan bör åtskilligt arbete med telefonförfrågningar från skattskyldiga, bilhandelsföretag etc. bort-

falla. Även de förslag jag i det följande redovisar innebär förenklingar för beskattningsmyndigheterna.

Det bör ankomma på säljaren att se till att avstämpling av kilometerräk-naren görs i samband med ägarbytet. Stämpelkortet bör sedan sändas in till länsstyrelsen i samband med att äganderättsövergången anmäls. Om stäm-pelkortet inte kommer in får säljaren föreläggas att ge in kortet inom viss tid, vid påföljd att skattedebiteringen annars görs skönsmässigt. Om istäl-let köparen ser till att stämpelkortet kommer in bör givetvis även detta godtas. Vanligen torde avstämplingen komma att ombesörjas av köpare och säljare gemensamt i samband med att överlåtelsen sker.

Reglerna för avstämpling vid ägarbyte bör i huvudsak tas in i vägtrafik-skatteförordningen (1973:776). Vissa ändringar krävs emellertid också i VSL. 18 § tredje stycket VSL bör ändras så att kilometerskatt i samband med ägarbyten kan betalas även för en del av en skatteperiod. Vidare får i 20 § VSL införas en bestämmelse om att förre ägaren skall vara skattskyldig för den kilometerskatt som utgår för körsträckan före äganderättsöver-gången, och att den nya ägaren skall vara skattskyldig för körsträcka därefter. Bestämmelserna i 21 § fjärde stycket VSL om brukandeförbud på grund av obetald kilometerskatt bör vidare ändras så att skatt som åvilar den tidigare ägaren, och som inte förfallit till betalning vid ägarbytet, inte skall föranleda brukandeförbud för ny ägare. Det innebär att brukandeför-bud inte inträder om den tidigare ägaren inte betalar den skatt som påförs honom på grund av avstämplingen vid ägarbytet.

## 5.2 Förseningsavgift

**Mitt förslag:** Förseningsavgift skall endast påföras om fordons-ägaren underlåtit att sända in stämpelkort för två på varandra föl-jande skatteperioder.

**Utredningens förslag:** Samma som mitt förslag.

**Remissinstanserna:** Har tillstyrkt förslaget. Någon remissinstans anser att förseningsavgifterna helt kan slopas.

**Skälen för mitt förslag:** Enligt 28 § första stycket VSL sänds en erinran till den skattskyldige om stämpelkort inte kommit in inom föreskriven tid. Om stämpelkort inte lämnats eller lämnats för sent även för minst en av de tre närmast föregående skatteperioderna, skall beskattningsmyndigheten i stället påföra ägaren en förseningsavgift, 28 § andra stycket. Förseningsav-giften är 100 kr., men om förseningsavgift påförts även för minst en av de tre närmast föregående skatteperioderna skall i stället avgiften vara 200 kr., 28 § tredje stycket.

För att kilometerskattesystemet skall fungera smidigt är det nödvändigt att stämpelkort lämnas i föreskriven utsträckning och inom rätt tid. Uteblir stämpelkort medför detta att skönsdebiteringar m. m. får göras, och detta förorsakar arbete och komplikationer både för myndigheterna och för fordonsägarna. Särskilt uppstår problem om fordonsägare vid upprepade tillfällen inte sänder in stämpelkortet. Mot denna bakgrund anser jag att

förseningsavgifterna behövs om uppgiftslämnandet skall fortsätta att fungera väl. För att förenkla reglerna och för att underlätta beskattningsmyndigheternas arbete bör dock de fall då förseningsavgift påförs kunna inskränkas. Förseningsavgift avseende en viss skatteperiod bör således kunna påföras endast om stämpelkort inte lämnats eller lämnats för sent även för den närmast föregående skatteperioden. Förhöjd förseningsavgift, 200 kr., bör i enlighet därmed kunna utgå endast om förseningsavgift påförts även avseende den närmast föregående skatteperioden. Förseningsavgift med 200 kr. bör liksom hittills också utgå om en fordonsägare inte efterkommit en anmaning att lämna stämpelkort. Förslagen innebär ändringar i 28 § andra och tredje styckena VSL.

### 5.3 Fastställelse av kilometerskatt i vissa fall

**Mitt förslag:** En möjlighet införs att fastställa kilometerskatt även för pågående skatteperiod i de fall då ett fordon använts med en kilometerräknare som inte fungerat tillfredsställande.

**Utredningens förslag:** Samma som mitt förslag.

**Remissinstanserna:** Förslaget har lämnats utan erinran.

**Skälen för mitt förslag:** Enligt 25 § VSL kan efterbeskattning ske om ett kilometerskattepliktigt fordon brukats trots att kilometerräknaren varit ur funktion. Det krävs dock att skatt har undandragits genom förfarandet. Detta innebär att en skatteperiod måste ha gått till ända innan efterbeskattning kan ske. Det förekommer dock ofta vid en efterbeskattning att den period under vilken räknaren varit ur funktion sträcker sig in även i den pågående skatteperioden. Efterbeskattningen kan inte omfatta även den tiden. Inte heller kan beslut om fastställelse av skatt enligt 23 § VSL fattas förrän perioden har gått ut. Detta innebär att man f. n. måste vänta med att efterbeskatta för den tid som avser den senaste skatteperioden till dess att denna har gått ut. Förfarandet är komplicerat, och t. ex. ett ägarbyte under den aktuella tidsperioden kan innebära ytterligare svårigheter.

Det skulle därför från praktisk synpunkt vara det lämpligaste att bestämma skatten för hela den tid under vilken räknaren varit ur funktion vid ett och samma tillfälle, så fort som möjligt sedan felet upptäckts och åtgärdats. I detta syfte bör en särskild bestämmelse införas enligt vilken beskattningsmyndigheten kan fastställa kilometerskatt efter skäligen grund för den del av en skatteperiod under vilken ett kilometerskattepliktigt fordon brukats trots att kilometerräknaren varit ur funktion, även om inte hela skatteperioden har gått ut. Bestämmelsen införs lämpligen som en ny 25 a § i VSL. Bestämmelserna om betalning av kilometerskatt i 18 § VSL anpassas så att skatten i dessa fall kan erläggas för en del av en skatteperiod. Vidare bör en följdändring göras i 21 § VSL, innebärande att brukandeförbud inte inträder om det är en tidigare ägare av fordonet som påförs skatten.

**Mitt förslag:** Samtliga kilometerskattepliktiga personbilar skall vara försedda med kilometerskattemärke.

**Utredningens förslag:** Samma som mitt förslag.

**Remissinstanserna:** Ett par remissinstanser anser att märket helt bör slopas.

**Skälen för mitt förslag:** En kilometerskattepliktig personbil som används utomlands skall enligt 17§ VSL vara försedd med ett särskilt märke, kilometerskattemärke, som visar att fordonet är kilometerskattepliktigt. Den fordonsägare som skall använda sitt fordon utomlands kan mot en mindre avgift erhålla märket från länsstyrelsen eller från tullmyndigheten. Märket fästs på bilens vindruta. Saknas märket vid in- eller utresa ur Sverige medges inte avräkning av kilometerskatt för körsträcka utomlands. Närmare bestämmelser om detta meddelas i förordningen (1973:777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m.m. för fordon som använts utom riket.

Skälet till att kilometerskattemärket införts är att det är svårt att annars skilja mellan dieseldrivna resp. bensindrivna personbilar. Möjligheterna till avräkning av kilometerskatt vid utlandskörning innebär också att det är viktigt att kilometerskattepliktiga personbilar inte kan passera ut och in i landet utan att kilometerräknaren stämplas av. I annat fall öppnas möjlighet till olika skatteundandragande förfaranden. För tullpersonalens del har kilometerskattemärket inneburit förbättrade möjligheter till kontroll av att avstämpling gjorts vid in- och utpasseringar. Jag delar utredningens bedömning att det fortfarande krävs en sådan särskild utmärkning av de dieseldrivna bilarna. Jag anser också att skäl talar mot att införa någon annan form av utmärkning, t.ex. särskilda registreringsskyltar. Kilometerskattemärket bör därför behållas.

Bestämmelserna om kilometerskattemärket har emellertid varit dåligt kända av många fordonsägare, trots att särskilda informationsåtgärder vidtagits. De har då försummat att skaffa kilometerskattemärket före utlandsresa. När avräkning av skatten då inte kunnat medges har irritationen blivit stor. Samtidigt kräver administrationen i samband med utlämnande av märket, informationsinsatser m.m. förhållandevis stora resurser. Mot denna bakgrund är det enligt min mening lämpligast att märket sänds ut till alla ägare av kilometerskattepliktiga personbilar, redan när fordonet tas i bruk första gången. Detta bör göras av TSV eller av länsstyrelsen utan särskild ansökan och utan någon kostnad för fordonsägarna.

## 5.5 Ytterligare förenklingar av kilometerskatten

Som jag tidigare har nämnt har nu nya kilometerräknare börjat tas i bruk. Dessa räknare bygger i huvudsak på samma teknik som de äldre räknartyperna. De har således en mekanisk funktion, de är avsedda för avstämpling av särskilda kort etc. Försök pågår emellertid också med helt ny teknik i

form av elektronisk räknarapparat. Till användningen av sådana räknare hör då också särskilda åtgärder för överföring av information som lagras i räknaren till databaser där uppgifterna kan bearbetas. System av dessa slag har naturligtvis stort intresse, eftersom de kan möjliggöra en betydande rationalisering för såväl fordonsägare som berörda myndigheter. En provverksamhet och utvärdering erfordras dock innan det är möjligt att bedöma hur elektroniken skall kunna utnyttjas och hur t. ex. kontrollproblemen skall kunna lösas.

En viss sådan försöksverksamhet har pågått sedan 1984. Efter ändringar i 8 § vägtrafikskatteförordningen (1973: 776, ändrad senast 1985: 769) hösten 1985 är det möjligt att försöksvis använda elektroniska räknare för beskattningsändamål. Resultaten av försöksverksamheten bör enligt min mening nu avvaktas. Först därefter bör bedömas vilka åtgärder som bör vidtas för ett eventuellt införande av denna nya teknik.

De nya typerna av kilometerräknare, mekaniska eller elektroniska, kan också i framtiden ge möjlighet till vissa förenklingar för fordonsägarna. Det kan således övervägas om antalet avstämplingar kan inskränkas, om kontrollkraven kan mildras etc. Jag är dock inte beredd att ta ställning till sådana åtgärder förrän de nya räknarna fått prövas en tid. Enligt min bedömning är utsikterna dock goda för att sådana förenklingar senare skall kunna göras.

## 6 Vissa andra ändringar i vägtrafikskattelagen

### 6.1 Avrundning av öresbelopp

**Mitt förslag:** Vid återbetalning av vägtrafikskatt skall avrundning av beloppet ske till närmast lägre kronval.

**Skälen för mitt förslag:** Enligt 29 § första stycket VSL skall skatt och skattetillägg anges i helt kronval så att öretal bortfaller. RSV har i en skrivelse till regeringen föreslagit att denna avrundningsregel utvidgas till att också omfatta återbetalning av skatt. Bakgrunden är följande.

Vid återbetalning av vägtrafikskatt, t. ex. då ett fordon avställs, har enligt långvarig praxis avrundning till närmast lägre kronval skett av det återbetalade beloppet. Efter en dom i regeringsrätten står det dock klart att en sådan avrundning inte är tillåten med nuvarande lagstiftning. Endast skattebeloppet för den tid skatteplikten varit får avrundas nedåt. Hittillsvarande praxis har således inneburit att återbetalning av fordonsskatt i åtskilliga fall skett med ett 1 krona för lågt belopp. Att tillämpa olika avrundningsmetoder vid betalning resp. vid återbetalning av skatt skulle enligt RSV förorsaka betydande administrativa nackdelar.

Remissyttranden över RSV:s förslag har avgetts av trafiksäkerhetsverket (TSV) samt av länsstyrelserna i Stockholms län och i Gävleborgs län. Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget. Länsstyrelsen i Stockholms län anför att om samma avrundningsregler inte kan användas vid betalning

resp. återbetalning av skatt kommer arbetet att försvåras och servicen till allmänheten att bli sämre.

Jag anser att bestämmelsen i 29 § första stycket VSL bör ändras så att den avser såväl återbetalning som betalning av vägtrafikskatt.

## 6.2 Avkortning och avräkning av vägtrafikskatt

**Mitt förslag:** Avkortning av vägtrafikskatt skall i vissa fall få göras genom automatisk databehandling, utan särskilt beslut av länsstyrelsen. Bestämmelserna om avräkning i samband med återbetalning av skatt kompletteras i vissa hänseenden.

**Skälen för mitt förslag:** Enligt 30 § första stycket VSL skall vad som stadgas i uppbördslagen (1953: 272) om bl. a. avkortning av skatt i tillämpliga delar också gälla fordonsskatt, kilometerskatt, skattetillägg och förseningsavgift. För att avkortning skall ske krävs ett formellt beslut av länsstyrelsen. RSV har i en skrivelse till regeringen hemställt att i de fall förfallen fordonsskatt inte har erlagts avkortning av skatten skall få ske genom automatisk databehandling, utan att beslut meddelas av länsstyrelsen. Försök har gjorts med en sådan ordning och enligt RSV är erfarenheterna goda. Dessa förenklade rutiner kan tillämpas i de fall då skatteplikten för ett fordon upphör under tid för vilken fordonsskatt påförts men inte betalats. Även när fordonsskatten sänks på grund av att ett fordon's beskaffenhet eller användning ändras kan de förenklade rutinerna för avkortning av inte betald skatt användas.

RSV föreslår också att 30 § VSL ändras så att det klart framgår att bl. a. bestämmelserna i 23 § VSL om rätt att påkalla beslut om fastställelse av skatt gäller även när skatt avräknas i samband med återbetalningar. F. n. är bestämmelsen utformad så att det formellt endast är när restavgifter etc. avräknas som 23 § är tillämplig.

Slutligen föreslår RSV att avräkningsbestämmelsen kompletteras så att vid återbetalning av skatt skall få avräknas inte bara till betalning förfallna vägtrafikskatter, restavgifter och avgifter enligt bilregisterkungörelsen utan också skattetillägg som belöper på vägtrafikskatt samt förseningsavgift enligt 28 § VSL.

Remissyttranden över förslagen har avgetts av TSV samt av länsstyrelserna i Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Västmanlands län. Samtliga har tillstyrkt förslagen.

Jag anser att dessa förenklingar och kompletteringar nu bör genomföras.

**Mitt förslag:** Brukandeförbud på grund av obetald vägtrafikskatt skall automatiskt hävas för ett fordon som ingår i ett konkursbo eller som försäljs av konkursboet. Konkursgäldenären skall vara skattskyldig för kilometerskatt som avser tid före konkursbeslutet, och konkursboet skattskyldigt för kilometerskatt för körsträcka därefter.

**Skälen för mitt förslag:** Enligt bestämmelserna i 16 och 21 §§ VSL får ett skattepliktigt fordon inte brukas om vägtrafikskatt som förfallit till betalning inte har erlagts. Brukandeförbudet gäller dock endast om skatten avser det innevarande eller det närmast föregående skatteåret. Vissa ytterligare undantag finns. Bl. a. får fordon som sålts exekutivt brukas av den nye ägaren utan hinder av äldre obetalda vägtrafikskatter. Därutöver gäller att RSV efter särskild ansökan får medge undantag från brukandeförbudet om särskilda skäl föreligger.

Ett stort antal av dessa ansökningar om undantag från brukandeförbud avser fall då en konkursförvaltare sålt ett fordon med vägtrafikskatteskulder eller då konkursförvaltaren fortsatt konkursgäldenärens verksamhet och däri ingått fordon med brukandeförbud på grund av obetalda vägtrafikskatter. I dessa fall brukar vanligen medges undantag från brukandeförbudet. Enligt praxis brukar dock undantag inte medges om fordonet är köpt på kredit med förbehåll om återtaganderätt eller om det leasats, eller om intressegemenskap föreligger mellan konkursgäldenären och köparen.

RSV har i en skrivelse till regeringen föreslagit att brukandeförbudet automatiskt skall hävas i konkursfallen. RSV har vidare föreslagit att skattskyldighetsbegreppet i 20 § VSL ändras så att konkursgäldenären blir skattskyldig för kilometerskatt som avser tid före konkursbeslutet, och konkursboet skattskyldigt för kilometerskatten för körsträcka därefter.

Remissyttranden över förslaget har avgetts av domstolsverket, TSV, länsstyrelserna i Stockholms län och i Göteborgs och Bohus län, Sveriges Advokatsamfund, Ackordscentralen och Motorbranschens riksförbund. Samtliga har tillstyrkt förslagen eller lämnat dem utan erinran. Sveriges Advokatsamfund anför att förslagen innebär betydande förenklingar och att de dessutom återställer en strikt gräns mellan konkursfordran och massagäld.

Jag anser att övervägande skäl talar för att brukandeförbuden i konkursfallen hävs utan särskild ansökan. Detta innebär betydande förenklingar, och någon risk för missbruk av reglerna torde enligt min mening inte finnas. Förslaget kräver ändringar i 16 och 21 §§ VSL. Vidare bör 20 § VSL ändras på av RSV föreslaget sätt, vilket motsvarar det förslag jag lämnat i avsnitt 5.1 angående skattskyldigheten i samband med ägarbyte.

**Mitt förslag:** Slopandet av kilometerskatten för elbilar m. fl. samt de nya reglerna om kilometerskattemärket resp. avrundning av öresbelopp träder i kraft den 1 juni 1986. Övriga ändringar träder i kraft den 1 oktober 1986.

**Skälen för mitt förslag:** Med hänsyn till erforderlig förberedelsestid hos myndigheterna, omprogrammering av datautrustning etc. kan ändringarna i huvudsak genomföras först den 1 oktober 1986.

Förslaget om slopad kilometerskatt för elbilar m. fl. bör dock kunna träda i kraft redan den 1 juni 1986. Vidare är det angeläget att förslaget om avrundning av öresbelopp, avsnitt 6.1, genomförs snarast. De nya reglerna om kilometerskattemärket bör kunna börja tillämpas före semestrarna 1986. Även i dessa fall bör ikraftträdandet därför vara den 1 juni 1986.

## 8 Lagrådets hörande

Med hänvisning till att lagstiftningsåtgärderna är av enkel beskaffenhet anser jag att lagrådets yttrande över lagförslaget inte behöver inhämtas.

## 9 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att anta ett inom finansdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601).

## 10 Beslut

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

## Sammanfattning av vägtrafikskatteutredningens förslag Översyn av vägtrafikbeskattningen, Del 6, Kilometerskatt eller brännoljeskatt (Ds Fi 1984: 22).

Vårt uppdrag är att göra en teknisk översyn av vägtrafikbeskattningen. Enligt tilläggsdirektiv har vi även fått i uppdrag att göra en utvärdering av kilometerskattesystemet samt bedöma alternativa skatteformer.

### **Kilometerskattesystemet, allmänt**

Kilometerskatten, som tas ut med ett visst belopp per körd kilometer, infördes den 1 januari 1974 för personbilar, lastbilar och bussar som drivs med annat drivmedel än bensin eller gasol. Från den 1 juni 1976 tas kilometerskatt ut också för släpvagnar som dras av kilometerskattepliktiga bilar, om släpvagnens totalvikt är högre än 3 000 kg. Från den 1 januari 1985 slopas dock kilometerskatten på s. k. påhängsvagnar och i stället höjs kilometerskatten på dragbilar till sådana vagnar med ett motsvarande belopp.

Kilometerskatten infördes huvudsakligen därför att den jämfört med den dåvarande brännoljeskatten - ansågs ge bättre möjligheter att anpassa beskattningen efter kostnadsansvarighetsprincipen och att avgränsa beskattningen på ett effektivt sätt till vägtrafiksektorn. Kilometerskatten ansågs också ha vissa fördelar från kontrollsynpunkt.

Alla kilometerskattepliktiga fordon skall vara utrustade med en särskild räknare som registrerar körsträckan. Det finns två olika typer av godkända kilometerräknare - vajerdriven och navmonterad. Den vajerdrivna räknaren är vanligtvis placerad i motorrummet eller i förarutrymmet och drivs med en vajer via en fördelningsväxel från uttaget för hastighetsmätare eller färdskrivare i fordonets växellåda.

Den navmonterade räknaren, som monteras på ett av fordonets hjulnav, används framförallt på släpvagnar och många bussar men även på lastbilar.

Kilometerräknarna består av ett räkneverk och en stämplingsanordning, där räknarställningen kan stämplas av på ett kort tillsammans med räknarens nummer. Kilometerräknarapparaturen skall vara plomberad. Apparaturen skall besiktigas av AB Svensk Bilprovning (ASB) innan fordonet tas i bruk och sedan varje år, normalt i samband med den vanliga kontrollbesiktningen. Dessutom skall apparaturen besiktigas efter ingrepp i den eller i fordonet som påverkat apparaturen. Om räkneapparaturen slutar fungera skall den repareras inom tre dagar och besiktigas inom tio dagar, annars inträder brukandeförbud för fordonet.

Kilometerskatt betalas i efterskott för varje skatteperiod, som i regel omfattar fyra kalendermånader. Fordonsägaren stämplar ett kort i räknaren under sista månanden i varje skatteperiod, den s. k. avstämplingsmånaden, och sänder kortet till trafiksäkerhetsverket (TSV) som genom automatisk databehandling påför kilometerskatt på grundval av räknarställningen. Uppbörd sker normalt under månaden efter avstämplingsmånaden.

Skattesatserna varierar beroende på vikten och för släpvagnar även beroende på antalet hjulaxlar. Statens intäkter från kilometerskatten var budgetåret 1983/84 1 735 milj. kr.

Antalet kilometerskattepliktiga fordon med registrerad körsträcka under perioden 1983-07-01 - 1984-06-30 var enligt TSV:s körsträckestatistik ca 291 000.

### **Kostnader m.m. för kilometerskatten**

Länsstyrelserna är beskattningsmyndigheter för vägtrafikskatten, dvs. fordonskatt och kilometerskatt, och även regionala myndigheter för fordonsregistreringen. En enkät som TSV gjort till länsstyrelserna visar att under budgetåret 1982/83 sysselsattes drygt 84 årsarbetskrafter med administrationen och kontrollen av kilometerskatten. Kostnaden för detta uppgick (inkl. lönekostnadspålägg och ett administrativt pålägg på 45% som vi genomgående räknat med) till 13,9 milj. kr.

Riksskatteverket (RSV) är central förvaltningsmyndighet för vägtrafikskatt och vid verkets distriktskontor utförs också revisioner avseende vägtrafikskatten. RSV:s kostnader för kilometerskatten har för budgetåret 1982/83 beräknats till 6,44 milj. kr.

TSV:s kostnader för att påföra och uppbära kilometerskatt, framförallt kostnader för datordrift och porto, uppgick för budgetåret 1982/83 till nära 11,7 milj. kr.

Tullverket svarar bl. a. för rutinerna med avstämplingar när fordon förs in eller ut ur landet samt uppbär kilometerskatt för utländska fordon som används i Sverige. Tullverket beräknar att under budgetåret 1982/83 sysselsattes 55 årsarbetskrafter med administrationen av vägtrafikskatten som helhet, till en kostnad av drygt 10 milj. kr. Den helt övervägande delen av resurserna används för uppbörden av kilometerskatt för utländska fordon. Denna uppbörd uppgick budgetåret 1983/84 till 77 milj. kr. Genom ändringar av kilometerskattesystemet från årsskiftet 84/85, som bl. a. innebär att avstämplingarna för trafik till och från Finland slopas samt att kilometerskatten på påhängsvagnar slopas, beräknar tullverket att 6-8 årsarbetskrafter kan sparas.

Kronofogdemyndigheternas arbete med restförda kilometerskattedebiteringar kan beräknas kosta drygt 1,6 milj. kr. per år.

Kontrollen av att kilometerskattebestämmelserna efterlevs ankommer bl. a. på polisen. Kostnaderna härför och för åklagarmyndigheterna och domstolarna har vi inte kunnat beräkna eftersom det ingår som en liten del i deras övriga arbete.

Totalt har vi beräknat kostnaderna för administrationen av kilometerskatten till ca 43,6 milj. kr. för budgetåret 1982/83. Eftersom skatteintäkterna det året var 1 687 milj. kr. uppgick kostnaderna till 2,6% av intäkterna. Därtill kommer kostnaderna för rättsväsendet.

Installation av kilometerräknarapparat i dieselfordon innebär ett högre anskaffningspris på fordonet. Totalkostnaden utgör 500 - 1 000 kr. för en personbil och 1 000 - 1 800 kr. för en buss eller en lastbil.

Besiktningarna av räknarapparaturen innebär också kostnader för de

skattskyldiga. ASB tar ut en avgift av fordonsägarna som i princip skall motsvara bolagets kostnader. F. n. är avgiften för kontroll av kilometerräknarapparat 50 kr. eller, om kontrollen sker i samband med annan besiktning, 35 kr. Under verksamhetsåret 1982/83 gjordes 332 884 kilometerräknarkontroller med en beräknad intäkt för bolaget av 11.3 milj. kr. ASB beräknar att ca 75 % av räknarkontrollerna f. n. sker i kombination med andra förrättningar, framför allt de årliga kontrollbesiktningarna. Särkostnaden blir då endast avgiften, 35 kr., och en obetydligt större tidsåtgång. De särskilda räknarbesiktningarna, som t. ex. kan förekomma de första åren innan fordonet skall kontrollbesiktigas eller efter ett ingrepp, medför en större kostnad.

De kostnader fordonsägarna har för kilomterskattesystemet består förutom av kostnader för inköp av räkanarappatur och för besiktningar även av kostnader för avstämpling och kontroll av apparaturen samt i förekommande fall reparationer av den. Beträffande nyttotrafiken tillkommer också kostnader i form av uteblivna trafikintäkter. Utredningen har med hjälp av material från några branschorganisationer försökt beräkna kostnaderna för den yrkesmässiga trafiken. Siffrorna uppvisar stora skillnader och resultatet får betecknas som osäkert. Med ledning av de uppgifter vi fått från Svenska åkeriförbundet har vi beräknat kostnaderna beträffande lastbilar i åkerinäringen till 655 kr. per fordon och år och med ledning av Svenska lokaltrafikföreningens uppgifter har kostnaderna för lokaltrafikföretagens bussar beräknats till 1 087 kr. per fordon och år. Svenska busstrafikförbundet har beräknat kostnaderna för övriga bussar till 3 695 kr. per år och Svenska taxiförbundet har beräknat kostnaderna till 5 650 kr. per taxibil och år. Vi har inte kunnat finna att sådana skillnader mellan de genomsnittliga kostnaderna för olika fordon kan föreligga i verkligheten. Vi anser oss kunna anta att de verkliga kostnaderna ligger närmast dem som redovisats för åkerilastbilar och lokaltrafikbussar.

Beträffande dieselpersonbilsägarnas kostnader bedömer utredningen, med utgångspunkt i siffrorna över reparationer och ingrepp i apparaturen, att de årliga kostnader som kilometerskattesystemet förorsakar är mycket måttliga och dessutom små i förhållande till den kilometerskatt som får betalas för fordonet.

Det är svårt att beräkna den genomsnittliga kostnaden för olika fordonskategorier. Utan anspråk på exakthet beräknar vi, mest som ett räkneexempel, fordonsägarnas kostnader för kilometerskatten till 500 kr. per fordon och år eller till sammanlagt ca 145 milj. kr.

### **Kontrollen m. m.**

Kontrollen av vägtrafikskatt utförs av länsstyrelserna och RSV - närmast de fyra distriktskontoren - och bedrivs genom granskning och revision. Kontrollärenden kan initieras av bl. a. skönsmässiga eller ovanligt låga debiteringar eller efter en kontroll av kilometerräknarapparaturen vid polisens flygande inspektion. Kontrollbehovet beror alltså dels på att kilometerräknarnas funktion kan störas av slitage och annan normal påverkan men också på att de utsätts för försök till manipulationer. Manipulationer

nera avser i stort sett alltid de vajerdrivna räknarna som sätts ur funktion på något sätt. I vilken utsträckning manipulationer förekommer är svårt att veta. En allmän uppfattning bland RSV:s revisorer är dock att det största skatteundragandet avser privatpersoners dieselpersonbilar. Antalet av polisen beslagtagna kilometerräknarapparaturer har ökat markant de senaste åren och uppgick år 1983 till 426. Det finns dock inte belägg för att antalet personer som manipulerar med kilometerräknarapparatur skulle ha ökat under de senaste åren. Förklaringen till ökningen är förmodligen att manipulationer upptäcks i större utsträckning än tidigare.

En av orsakerna till att kilometerskatten infördes var, som nämnts, att den innebar möjligheter att åstadkomma en beskattning enligt den då gällande kostnadsansvarighetsprincipen. En kilometerskatt ger ju en beskattning av det enskilda fordonets faktiska körsträcka. Den kan också anpassas efter fordonets totalvikter och axelantal. Detta innebär att kilometerskatten även kan anpassas till de principer för avgiftsuttaget på vägtrafiken som gäller i dag, dvs. att de rörliga avgifterna skall överensstämma med de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Kilometerskattesystemets körsträckestatistik används som transportstatistik för t.ex. planering och prognosframställning och fyller också en viktig funktion vid tilldelning av bränsle vid en drivmedelsransonering.

#### **Alternativa skatteformer**

I våra direktiv nämns som en alternativ beskattningsform endast en beskattning av motorbrännoljan. Det enda ytterligare realistiska alternativ som vi övervägt är att enbart ta ut en fast skatt, dvs. en hög fordonsskatt, för de i dag kilometerskattepliktiga fordonen.

Enbart en fast skatt skulle vara administrativt enkel, om inga undantag görs för fordon som används mindre än normalt. Den skulle också i princip vara lätt att kontrollera. Eftersom skatten skulle bli hög torde emellertid benägenheten att fuska, t.ex. genom att använda avställda fordon, öka. Höga belopp är också svårare att driva in. Skattebortfallet kan därför bli stort även med enbart fast skatt.

Fordonsskatteskalorna kan anpassas efter de genomsnittliga körsträckorna för olika slag av fordon och för olika vikter. Variationerna i körsträckor för enskilda fordon är dock stora. Enbart en fast skatt kan därför inte ge ett skatteuttag som för enskilda fordon något så när motsvarar de kostnader fordonet orsakar. Detta skulle inte heller vara förenligt med de principer för avgiftsuttaget på vägtrafiken som gäller. Samma skäl kan anföras mot att ersätta kilometerskatten med en fast skatt enbart för personbilar. Enbart en fast skatt för dessa, som skulle bli ganska hög, skulle också i många fall leda till stora skillnader i beskattningen av dieselpersonbilar och bensinpersonbilar och innebära att det skulle vara ekonomiskt fördelaktigt att köpa en dieselpersonbil endast när den årliga körsträckan är förhållandevis lång.

Det är således enligt vår mening inte möjligt att ersätta kilometerskatten med enbart en fast skatt på samtliga fordon eller endast på personbilar.

Det enda alternativ till kilometerbeskattningen som vi har kunnat finna är att ta ut en högre skatt på motorbrännolja än på eldningsolja. I mycket stor utsträckning är det möjligt att använda eldningsolja I som motorbrännolja. Av kontrollskäl måste därför den högbeskattade motorbrännoljan kunna skiljas från eldningsoljan. Detta kräver - vilket redan gäller i många länder - att man märker den lågbeskattade eldningsoljan. I det brännoljeskattesystem vi hade före 1974 förekom ingen märkning. Kontrollsvårigheterna var stora och det förekom en hel del skatteundrandragande.

Av bl. a. praktiska skäl och kontrollskäl måste i ett brännoljeskattesystem samma skattesats tas ut på all högbeskattad motorbrännolja, oavsett om den används i personbilar, lastbilar eller bussar. För att ge oförändrad skatteintäkt för statsverket i förhållande till den kilometerskatt som kommer att tas ut efter den 1 mars 1985 får skattesatsen bestämmas till ca 1 kr. 50 öre per liter. Om en särskild skatt införs på motorbrännolja kommer skattebelastningen på de olika fordonskategorierna att avvika från det som nu gäller. Detta hänger samman med att kilometerskattesatserna har utvecklats olika för personbilar, lastbilar, bussar och släpvagnar. Skattesatsen 1 kr. 50 öre per liter skulle innebära stora skattelättnader för de brännoljedrivna personbilarna och en skattehöjning för tyngre lastbilar. För tyngre släpvagnar däremot kommer nämnda skattesats att medföra skattesänkningar. För bussarna skulle skattesatsen innebära kraftiga skattehöjningar. Om oförändrad skattebelastning för de olika fordonskategorierna skall uppnås krävs särskilda anpassningsåtgärder, lämpligen genom ändringar av fordonsskatten. För personbilarna skulle det krävas en relativt kraftig skattehöjning - ca 1 000-1 600 kr. per år - och för lastbilarna en skattesänkning. För släpvagnar krävs en skattehöjning men för tyngre fordonskombinationer krävs sammantaget skattesänkningar. För bussarna skulle skattehöjningen bli betydligt större än fordonsskatten, vilket skulle kräva att en del av brännoljeskatten skulle få återbetalas i särskild ordning.

De flesta länderna i vår omgivning har brännoljeskattesystem som bygger på att eldningsoljan märks med furfural. Ofta kombineras märkningen med att oljan också färgas. Vi förutsätter att en eventuell märkning i Sverige också skall göras med furfural och att även ett färgämne skall tillsättas.

De fordon som i dag är kilometerskattepliktiga skall givetvis köras på högbeskattad omärkt motorbrännolja. I dag tas ingen kilometerskatt ut för trafiktraktorer, jordbrukstraktorer eller motorredskap. I enlighet med våra direktiv har vi antagit att dessa fordon bör tillåtas köra på lågbeskattad motorbrännolja, vilket innebär att även den måste vara märkt.

Med ledning av den mängd som tillsätts i andra länder har vi funnit att en tillsats av 5-10 mg furfural per liter olja skulle vara lämplig. Om tillsatsen bestäms till 5 mg per liter skulle, med dagens förbrukning, den totala mängden furfural som tillsätts bli ca 29 ton per år. Furfural är från årsskiftet 1984/85 klassificerat som giftigt ämne.

I ett system där olika skattesatser skall tillämpas på likvärdiga oljeprodukter beroende på användningssättet är det av stor vikt att man kan

förhindra att lågbeskattad eller obeskattad olja används när högbeskattad skall användas. Det är därför väsentligt att märkningen av olja är tillförlitlig, lätt att kontrollera och svår att kringgå. Det förhållandet att eldningsolja 1 och motorbrännolja i stor utsträckning är inbördes utbytbara och därför ofta samlagras och sam distribueras talar för att märkningen bör göras så sent som möjligt. Av framför allt kontrollskäl men även av praktiska skäl bör märkningen göras senast vid utlastning från depåerna. Om märkning skall ske vid utlastning från depåerna bör enligt Svenska Petroleum Institutet (SPI) märkning göras vid dels 95 depåer som de större oljebolagen i Sverige har på sammanlagt 40 orter och dels på ytterligare ca 40 medelstora och mindre depåer, alltså totalt vid ca 135 depåer.

Ett märkningsförfarande får utformas efter de erfarenheter man gjort i de länder som har märkning och anpassas till utlastningsanordningens konstruktion. Huvudprincipen bör vara att all lågbeskattad olja skall vara märkt när den lämnar depån. Lämpligen bör endast någon eller några typer av märkningsförfaranden och utlastningsanordningar godkännas, som vid utlastning automatiskt märker all lågbeskattad olja. För att eliminera möjligheterna till fusk och möjliggöra en effektiv kontroll bör anläggningarna för märkning, särskilt räkneverken, vara plomberade.

Eftersom de brännoljedrivna fordon som i dag inte omfattas av kilometerskattesystemet skall tillåtas köra på märkt lågbeskattad olja måste sådan finnas tillgänglig på ett stort antal bensinstationer. Enligt SPI:s beräkningar kan antas att 70% av de ca 4 400 bensinstationerna bör sälja märkt lågbeskattad olja.

En brännoljeskatt bör lämpligen utformas på ungefär samma sätt som den tidigare brännoljeskatten som i stora delar var uppbyggd som den nuvarande energiskatten på oljeprodukter.

#### **Kostnader och kontroll m. m.**

Beskattningsmyndighet bör vara riksskatteverket. Verket skall också kontrollera att de skattskyldiga fullgör sina skyldigheter samt kontrollera märkningen vid depåerna. RSV:s kostnader, som till övervägande del kommer att avse kontrollen, kan uppskattas till sammanlagt ca 5,5 milj. kr. per år. Härtill kommer vissa initialkostnader i storleksordningen 0,5 - 1 milj. kr.

Den återbäring av viss del av brännoljeskatten till bussägarna som måste införas bör lämpligen administreras av länsstyrelserna. De handhar bilregistren och kommer även fortsättningsvis att vara beskattningsmyndigheter för fordonsskatten. Administrationen av detta återbetalningssystem torde kräva betydligt mindre resurser än de som länsstyrelserna i dag behöver för kilometerskatten, uppskattningsvis 10% av dessa. Kostnaden skulle då uppgå till ca 1,4 milj. kr. per år.

En kontroll av att lågbeskattad märkt olja inte används vid drift av bilar torde i praktiken endast kunna ske genom att innehållet i fordonets tank eller i ett transportföretags egen tankanläggning analyseras. Kontrollen bör utföras av polisen och vara så enkel som möjligt. Under förutsättning att den lågbeskattade oljan färgats, bör man vanligtvis efter att ha tagit ett

bränsleprov ur tanken, med blotta ögat kunna konstatera om det är lågbeskattad olja. En noggrannare kontroll, furfuralprov, får göras stickprovsvís, förslagsvis vid var tredje kontroll. Vid ett sådant prov används lämpligen en glasampull som innehåller anilin/ättiksyreblandning under vakuum. Oljan sugs in i ampullen varvid eventuellt furfuralinnehåll ger en färgad fällning. Tveksamma prover får undersökas på laboratorium. Polisen skall även kontrollera fordonet, eftersom det t. ex. kan vara försett med dubbla bränsletankar.

Eftersom det skulle finnas tillgång till såväl märkt eldningsolja, som kvalitetsmässigt ofta kan användas för motorfordonsdrift, som märkt motorbrännolja till exempelvis jordbrukstraktorer, bör ett minimikrav vara att i vart fall en tiondel av alla fordon i trafik kontrolleras varje år, vilket skulle innebära ca 26 000 kontroller per år. Rikspolisstyrelsen har till utredningen uppgett att det bör vara möjligt för polisen att i samband med övrig trafikövervakning kontrollera det angivna antalet fordon varför några särskilda kostnader inte bör uppstå enligt styrelsen. Utredningen anser emellertid att det är tveksamt om en tillfredsställande kontroll kan uppnås utan en ökning av kontrollinsatserna jämfört med vad som i dag läggs ner på kilometerskatten. Vi har dock inte kunnat beräkna varken nuvarande eller framtida kostnader för polisen.

Beträffande trafiken till och från Sverige tillåter vi i dag tull- och avgiftsfri införsel av 400 liter bränsle. Vid ett införande av en brännoljeskatt anser vi att denna volymgräns bör behållas. En deklarationsplikt bör införas för den mängd bränsle som därutöver införs till landet. Någon restitution bör inte medges av skatten på den motorbrännolja som förs ut ur landet, eftersom det skulle kräva en omfattande administration. Denna utformning av reglerna för den gränsöverskridande trafiken skulle uppskattningsvis leda till att tullverkets resursbehov skulle vara tre fjärdedelar av dess resursbehov för kilometerskatten, dvs. uppgå till ca 7,5 milj. kr. per år.

Kronofogdemyndigheternas kostnader för ett brännoljeskattesystem torde bli lägre än för kilometerskatten eftersom antalet skattskyldiga och därmed även antalet restföringar blir lägre. Uppskattningsvis kommer dessa kostnader att uppgå till 15% av dagens kostnader eller drygt 0,2 milj. kr. per år. TSV får inga arbetsuppgifter i ett brännoljeskattesystem.

Sammanfattningsvis skulle de totala kostnaderna för de myndigheter som skall administrera ett brännoljeskattesystem enligt våra beräkningar uppgå till ca 14,6 milj. kr. per år. Därtill kommer kostnader för rättsväsendet, framför allt polisen, som vi tror kommer att bli högre än motsvarande kostnader för dagens kilometerskatt.

SPI har på begäran av utredningen beräknat kostnaderna för den svenska oljebranschen om en brännoljebeskattning som här skisserats skulle införas i Sverige. SPI har beräknat att ombyggnad av utlastningsplats för två tankbilar på varje depå skulle kosta 0,5 milj. kr., totalt alltså för 135 depåer 67,5 milj. kr. Tankfordonen måste utrustas med separata rörsystem och mätare för att undvika att omärkta varor smittas ner. Detta skulle kosta 91 000 kr. per bil eller släp. I landet finns ca 1 500 tankfordon varav ca 1 000 är försedda med släp. Total kostnad för alla dessa skulle bli 227,5 milj. kr. De bensinstationer som skall tillhandahålla märkt lågbeskattad

motorbrännolja behöver kompletteras med ett ytterligare distributionssystem som kostar 125 000 kr per station. SPI beräknar att 70% av landets ca 4 400 bensinstationer behöver förses med ett sådant till en total kostnad på 385 milj. kr. Till detta kommer vissa andra mindre investeringskostnader. Totalt skulle investeringarna uppgå till 701,9 milj. kr. Reparation och underhåll av dessa investeringar har beräknats till i genomsnitt 4% eller 28 milj. kr. per år. Den utrustning som skall monteras på tankfordonen väger ca 750 kg vilket minskar deras lastförmåga. Detta ökar enligt SPI driftkostnaden med 19,8 milj. kr. per år. Vidare anser institutet att systemet skulle erfordra en ytterligare internkontroll som skulle innebära att det krävs ytterligare en person på varje depå där märkning skall ske. Den totala kostnaden härför har beräknats bli 25,5 milj. kr. per år. SPI har räknat med en avskrivningstid på 7 år för tankbilar och 10 år för övrig utrustning. Den totala årliga merkostnaden blir då 223,6 milj. kr.

Vi saknar kompetens att bedöma om dessa beräkningar är realistiska i alla delar. Det förefaller oss som om vissa kostnader särskilt för ombyggnad av bensinstationer och tankfordon kan ha överskattats. Utan att vilja hävda att det är det korrekta beloppet har vi använt oss av ett belopp om 150 milj. kr. per år som mått på oljebolagens ökade kostnader för en brännoljeskatt. Det kan antas att denna kostnad kommer att övervältras på fordonsägarna.

Ansvaret för att all lågbeskattad olja blir märkt skall läggas på oljebolagen. Om fusk visas förekomma vid någon depå bör tillståndet att märka olja där dras in. Till depån kan därefter levereras endast beskattad olja. Om både hög- och lågbeskattad olja skall levereras från depån måste de olika oljorna lagras separat. Straff skall kunna utdömas liksom s. k. företagsbot, som regeringen avser att föreslå skall införas (se prop. 1984/85: 32 s. 53f).

Även om all lågbeskattad olja kommer att vara märkt är det möjligt att använda sådan olja i bilar. Den kommer också att vara lättillgänglig, bl. a. i fastigheternas oljetankar och även på de flesta bensinstationer. Hur vanligt det kommer att bli att fordonsägare gör sig skyldiga till skatteundandragande genom att köra på sådan olja har utredningen ingen uppfattning om. Detta blir bl. a. heroende på kontrollens omfattning. Det måste emellertid finnas kraftfulla sanktioner för att avskräcka från fusk. Förutom straffstadganden bör införas en ekonomisk sanktion, vilket finns även i andra länder. Det bör vara en schabloniserad avgift som närmast blir att jämföra med den som tas ut enligt lagen (1972: 435) om överlastavgift.

### **Ett förbättrat kilometerskattesystem**

En ny typ av kilometerräknare kommer inom en snar framtid ut på marknaden. Det är en liten navmonterad räknare som kan användas på de flesta kilometerskattepliktiga fordonen, även på personbilar och på lastbilar med navreduktion. Denna lilla navmonterade räknare bör vara lika driftsäker och svår att manipulera som den större navmonterade räknaren visat sig vara. Den nya räknaren löser också de problem som kommer att uppstå när uttaget för vajerdrivning på växellådan försvinner vid övergång till

elektroniska hastighetsmätare/färdskrivare. Eftersom en navmonterad räknare är enklare att montera och enligt hittills gjorda erfarenheter fungerar bättre än den vajerdrivna räknaren med dess vajer och fördelningsväxel, skulle en övergång till enbart navmonterad räknare innebära en förbättring av systemet. För att få en snabbare övergång till enbart navmonterade räknare kan föreskrivas att alla nya fordon skall förses med sådan räknare, vidare att alla räknare som byts ut skall ersättas av en sådan räknare.

Vi redovisar i betänkandet också vissa förenklingar som kan göras av systemet.

Kilometerräknarapparatur skall i fortsättningen kunna typbesiktigas, under förutsättning att även fordonet typbesiktigas. I dag sker ca hälften av installationsbesiktningarna i samband med registreringsbesiktning. Övriga räknarbesiktningar görs vid särskilda besiktningar. Om typbesiktning införs slipper man ifrån dessa särskilda besiktningar som innebär kostnader och besvär.

I dag behöver räknarapparaturen besiktigas i vart fall en gång före första kontrollbesiktningen och i många fall två gånger. Antalet besiktningar beror på när fordonet tas i bruk och på slutsiffran i registreringsnumret. Vi föreslår att skyldigheten att besiktiga räknarapparaturen skall begränsas så att den särskilda besiktningen skall ske senast inom 21 månader från det att fordonet blev kilometerskattepliktigt första gången och att det mellan besiktningstillfällena inte får förflyta mer än 21 månader. Då kan fordonsägaren i många fall anpassa tiden för den särskilda besiktningen så att den sammanfaller med tiden för den första kontrollbesiktningen av fordonet eller så att högst en särskild besiktning behöver göras.

Den tidsfrist som i dag gäller för reparation av räknarapparaturen, tre dagar, föreslår vi skall förlängas till fem dagar. Det skulle i praktiken innebära en tidsfrist på en vecka eftersom lördag, söndag eller annan helgdag inte skall inräknas i tidsfristen.

Vi föreslår också att obligatorisk avstämpling och skattedebitering vid ägarbyte skall införas. Då uppnås det principiellt riktiga, att varje fordonsägare skall betala skatt för den sträcka han kört. För att i en framtid kunna minska antalet ordinarie avstämplingar per år till eventuellt endast en i samband med kontrollbesiktningen är det enligt vår uppfattning nödvändigt att avstämpling vid ägarbyte görs.

Vidare bör man genom obligatorisk avstämpling komma ifrån vissa problem som i dag finns vid ägarbyten. Antalet stämpelkort och skattedebiteringar kommer emellertid att öka något, även om vi i förslaget kunnat begränsa ökningen genom att undanta fordon som varit avställda under hela innehavstiden från kravet på avstämpling. Vi föreslår att avstämplingen vid övriga överlåtelse skall göras vid äganderättsövergången och att kortet skall skickas in till länsstyrelsen tillsammans med ägarbytesanmälan. Om stämpelkortet inte kommit in inom en vecka efter det att ägarbytet har registrerats påförs kilometerskatt skönmässigt. Bristande betalning av den skatt som förra ägaren debiteras skall ej medföra brukandeförbud för den nye ägaren.

Kilometerskattmärket skall enligt vårt förslag i fortsättningen skickas

ut till samtliga ägare av kilometerskattepliktiga personbilar. Någon avgift skall inte tas ut för märket, utom för duplettmarke som en fordonsägare beställer då det märke han tidigare fått har förkommit. Märket skall i fortsättningen fästas i nedre vänstra hörnet på främre vindrutan, för att tullpersonalen lättare skall upptäcka det. Märket skall fästas på rutan redan när fordonsägaren får märket, och inte som tidigare först när bilen skall föras utomlands. Vi föreslår också utökade möjligheter att medge avräkning för körsträcka utomlands även om märket saknats.

Om en skattskyldig underlåter att inom föreskriven tid lämna uppgift om fordonets körsträcka för en skatteperiod påförs en förseningsavgift med 100 kr, om han har underlåtit att lämna sådan uppgift även för minst en av de tre tidigare skatteperioderna. Om fordonsägaren i sådant fall påförts förseningsavgift för minst en av de tre närmast föregående skatteperioderna eller anmanats att lämna uppgift om körsträcka men inte gjort det inom föreskriven tid påförs han förseningsavgift med 200 kr. Vi föreslår att förseningsavgiften förenklas så att den skall påföras med oförändrat belopp, 100 kr., om fordonsägaren underlåter att lämna uppgift inom föreskriven tid för två på varandra följande perioder. Vid första förseningen skall erinran skickas ut på samma sätt som i dag. Om fordonsägaren underlåter att lämna uppgift i tid för tre eller flera perioder efter varandra eller inte efterkommer anmaning att lämna uppgift skall förseningsavgift påföras med 200 kr. för varje period.

### Utredningens överväganden och förslag

Vi har i vår jämförelse mellan en kilometerskatt och en differentierad brännoljeskatt utgått ifrån den nuvarande kilometerskatten med de förbättringar som vi föreslagit.

Kritiken mot kilometerskattesystemet har inte riktats mot principen som sådan utan mot att det har ansetts vara byråkratiskt, tungrott, komplicerat och dyrbart. Även om en stor del av kritiken är generell hållen och i viss mån kan misstänkas vara grundad på mindre väl underbyggda åsikter finns det också mycket konkreta inslag i kritiken. Till de senare hör t. ex. kritiken mot driftstörningar av räknarapparaturen, möjligheten att manipulera apparaturen samt att vissa regler är alltför krångliga. Kilometerskattesystemet har emellertid förbättrats efter införandet och bör genom våra förslag, bl. a. fortsatt övergång till navmonterade räknare samt vissa förändringar, kunna förbättras ytterligare.

Vid en samlad bedömning av de skäl som talar för och emot de två alternativa systemen har vi kommit till slutsatsen att kilometerskattesystemet bör behållas. Vi grundar denna uppfattning på följande skäl.

I en situation, där valet står mellan en skatteform som tillämpas sedan många år tillbaka och en annan skatteform som är en för Sveriges del ny konstruktion bör enligt vår uppfattning den nya skatteformen väljas endast om den har uppenbara och odiskutabla fördelar framför den äldre skatteformen. Den genomgång vi har gjort visar att så inte är fallet. Det finns också anledning att här peka på de svårigheter som själva omvandlingen från kilometerskatt till brännoljeskatt skulle orsaka i form av behov av justering av fordonsskatten och särskilda bidrag till busstrafiken.

Kilometerskatten kan bättre än oljeskatten utformas så att den ger uttryck för den kostnadsansvarighetsprincip som enligt statsmakternas beslut skall tillämpas för vägtrafikbeskattningen.

I båda skattesystemen måste användas vissa mekaniska hjälpmedel. Det är självklart en fördel för oljebeskattningsdel att antalet skattskyldiga och antalet märkningsanordningar blir mycket litet i förhållande till antalet kilometerskattepliktiga fordon. När det gäller kontrollfrågorna är skillnaden i antalet skattskyldiga m. m. dock inte av någon avgörande betydelse. I båda systemen måste kontrollen i stor utsträckning inriktas mot trafikanterna. Kilometerskatten erbjuder därvid möjligheter som saknas i ett oljebeskattningsystem att med hjälp av t. ex. körsträckestatistik bedöma rimligheten i lämnade uppgifter. Enligt vår uppfattning innebär också det förhållandet att lågbeskattad olja, som är lämpad för motordrift, kommer att finnas lätt tillgänglig på marknaden både i form av eldningsolja I och i form av motorbrännolja en väsentlig nackdel. Kontrollbehovet är enligt vår mening ungefär lika stort i båda systemen men kontrollmöjligheterna är mindre i oljebeskattningsystemet. De beräkningar vi gjort av de kostnader som de två alternativa skatteformerna skulle orsaka myndigheter och skattskyldiga måste vi konstatera är osäkra. Vi anser oss dock kunna hävda att kostnaderna för de olika systemen inte företer sådana skillnader att det ena systemet är klart att föredra framför det andra. Kostnaderna för fordonsägarna blir ungefär densamma. Kostnaderna för administrationen blir högre för kilometerskatten men man bör i detta sammanhang också beakta att en övergång från kilometerskatt till oljeskatt skulle innebära att arbetsbelastningen flyttas mellan olika myndigheter och att det övergångsvis kommer att medföra extra kostnader för bl. a. övertalig personal. Vi har uppskattat att en övergångstid av fem år är skäligen och att den totala kostnaden överslagsvis kan beräknas till drygt 30 milj. kr. Kostnaden blir störst det första året och minskar sedan för varje år.

För fordonsägarnas del skulle en oljeskatt tveklöst vara enklare att hantera än kilometerskatten. Med hänsyn till de förbättringar av kilometerskattesystemet som har uppnåtts och till de ytterligare förbättringar som vi har funnit kan göras anser vi att denna fördel för oljeskattens del inte är tillräcklig för att uppväga de fördelar för kilometerskatten som vi tidigare har berört.

Vårt förslag är alltså att kilometerskattesystemet bör behållas t. v. och att de förändringar som vi föreslagit genomförs.

## Sammanställning av remissyttranden över vägtrafikskatteutredningens betänkande (DsFi 1984: 22) Översyn av vägtrafikbeskattningen, del 6. Kilometerskatt eller brännoljeskatt?

### 1. Remissinstanserna

Efter remiss har yttranden inkommit från rikspolisstyrelsen (RPS), statskontoret, vägverket, trafiksäkerhetsverket (TSV), transportrådet (TPR), generaltullstyrelsen (GTS), riksskatteverket (RSV), statens naturvårdsverk (SNV), kommerskollegium, statens energiverk, statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), länsstyrelsernas organisationsnämnd (LON), hovrätten för Västra Sverige, kammarrätten i Sundsvall, länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Kristianstads, Hallands, Göteborgs och Bohus, Örebro, Kopparbergs och Norrbottens län, postverket, Landsorganisationen i Sverige (LO), Motorbranschens riksförbund (MRF), Motormännens riksförbund (M), AB Svensk bilprovning, Svenska busstrafikförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Petroleum institutet (SPI), Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Bilindustriföreningen, Sveriges industriförbund, Sveriges speditörförbund och Tjänstemännens centralorganisation (TCO).

Länsstyrelsen i Örebro län har bifogat yttranden från Örebro läns åkeriförening och från TSV:s distriktskontor i Karlstad. Volvo Flygmotor AB har inkommit med synpunkter på betänkandet.

### 2. Allmänt om remissutfallet

Majoriteten av remissinstanser delar utredningens uppfattning att kilometerskattesystemet bör behållas t. v. Av den uppfattningen är RPS, vägverket, TSV, TPR, RSV, RRV, Kammarrätten i Sundsvall, länsstyrelserna i Södermanlands, Kristianstads, Hallands, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs och Norrbottens län, LO, Svenska busstrafikförbundet, SLTF, SPI, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges industriförbund, Sveriges Speditörförbund och TCO.

SNV, statens energiverk, Statskontoret, LON, länsstyrelsen i Örebro län och M anser däremot att övervägande skäl talar för att kilometerskattesystemet slopas.

Några av de övriga remissinstanserna har inte klart tagit ställning för eller emot ett avskaffande av kilometerskatten. Hovrätten för Västra Sverige anser att utredningens beräkningar av kostnaderna för en ev. brännoljebesättning är osäkra och att ett säkrare beslutsunderlag hade erfordrats. Hovrätten ansluter sig dock, under förutsättning att utredningens beräkningar är huvudsakligen rättvisande, till bedömningen att kilometerskattesystemet inte bör slopas i varje fall på kort sikt. Länsstyrelsen i Stockholms län anför kritik mot kilometerskattesystemet men uppger sig övertygad om att det under rådande förutsättningar inte går att slopa kilometerskatten. Bilindustriföreningen har också invändningar mot kilometerskat-

tesystemet och menar bl. a. att fordonsägarna bör kompenseras för sitt besvär och sina kostnader genom lägre skattesatser.

RSV, som bestämt motsätter sig införandet av en brännolja beskattning, är således positivt till att kilometerskattesystemet behålls. Men RSV förordar en närmare undersökning av möjligheten att ersätta kilometerskatten för personbilarna, utom taxi, med en förhöjd fordonsskatt. Även GTS, som i övrigt inte tar ställning till vilket system som bör väljas, samt länsstyrelserna i Södermanlands län och i Kristianstads län förordar att alternativet med enbart fast skatt på personbilarna studeras närmare. TSV delar utredningens uppfattning att kilometerskattesystemet bör behållas, men menar att genomgripande förändringar är nödvändiga. TSV anser att tiden är mogen för mer kraftfulla åtgärder för att förenkla och förbättra kilometerskattesystemet än vad utredningen har föreslagit.

### 3. Kilometerskatt eller brännolja skatt

#### 3.1 Vägkostnadsansvar m. m.

En del remissinstanser instämmer i utredningens uppfattning att kilometerskatten bättre än en brännolja skatt kan anpassas till principen om skatteuttag efter de kostnader som förorsakas av trafiken. Sådana synpunkter anförs av *vägverket*, *TPR*, *RRV*, *länsstyrelsen i Norrbottens län* och *Svenska transportarbetareförbundet*. Enligt *TPR* är kilometerskatten ett lämpligt instrument för att anpassa beskattningen till kostnadsansvarighetsprincipen, och *TPR* anför vidare:

Genom en kilometerskatt kan man också på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt avväga nivåerna på skatteuttagen för olika trafikantkategorier. Ur detta perspektiv har kilometerskatten en fördel framför brännolja skatten. Kostnaden för busstrafiken skulle t. ex. öka kraftigt med ett system baserat på brännolja skatt.

Mot bakgrund av att det aktuella trafikpolitiska beslutet i huvudsak inriktas mot en beskattning enligt kostnadsansvarighetsprincipen finner *TPR* det riktigt att förorda det system som ger bäst möjligheter att anpassa avgiftsuttaget på ett sätt som tillgodoser olika trafikpolitiska behov. Som tidigare har framgått anser *TPR* att kilometerskatten bättre svarar mot önskemål av denna art än ett system baserat på brännolja skatt.

*Statskontoret* håller med utredningen om att en brännolja skatt inte kan bli ett exakt instrument för att tillämpa 1979 års trafikpolitiska beslut. Enligt *statskontoret* har emellertid uttaget av kilometerskatt i praktiken inte fullt ut styrts av kostnadsansvarighetsprincipen. Liknande synpunkter anförs av *statens energiverk* som anser att kilometerskattens fördel i detta avseende förefaller vara av mer teoretisk än praktisk natur. *LON* anser att det borde vara möjligt att anpassa en brännolja skatt så att även denna ger uttryck för en kostnadsansvarighetsprincip.

*SNV* är också tveksam till kilometerskattesystemets fördelar i detta avseende och anför:

Det framgår ej entydigt av utredningens delbetänkade vilka faktorer som vägts in i kostnadsansvarighetsbegreppet ovan, men uppenbarligen har samhällets kostnader för väghållningen vägt tungt. Genom att kilometerskatten utgår efter körsträcka och låter sig anpassas efter totalvikt och axelarrangemang kan man någorlunda väl genom denna skatteform fördela skatteuttaget i proportion till belastningen på vägarna. I övriga avseenden ter sig utredningens preferens för kilometerskatt ej lika välgrundad.

Naturvårdsverket finner det otillfredsställande att andra trafikrelaterade samhällskostnader än de för vägunderhåll, exempelvis hälso- och miljöeffekter, i framställningen ej behandlats som komponenter i marginalkostnaden som skall ge utslag i fördelningen av skatteuttaget mellan olika fordonskategorier.

— — —

Eftersom uppsläppet av luftföroreningar genom avgaserna, i synnerhet vid stadstrafikkörmönster, har ett starkare samband med drivmedelsförbrukningen än med körsträckan för samma typ av bränsle, skulle ett system baserat på brännoljeskatt bättre än en kilometerskatt kunna ge ett skatteuttag i proportion till samhällets marginalkostnader för avgasernas hälso- och miljöeffekter.

### 3.2 Kontrollfrågor

Utredningens uppfattning att kilometerskatten jämfört med en brännoljeskatt har vissa fördelar ur kontrollsynpunkt dels av *TPR*, *GTS*, *RSV*, *RRV*, och *Svenska transportarbetareförbundet*.

*TPR* menar att skatteundragande inom kilometerskatten ofta kan konstateras i efterhand. Möjligheterna att i efterhand konstatera försök till skatteundragande vid en eventuell brännoljeskatt är däremot mycket begränsade. *Svenska transportarbetareförbundet* anser att en brännoljeskatt torde vara i det närmaste ogörlig att kontrollera. *RSV* motsätter sig bestämt införandet av en brännoljeskatt och anför:

Det största problemet med en brännoljeskatt sammanhänger med det förhållandet att olja, som endast är belagd med energiskatt (lågbeskattad olja), också kan användas för motordrift och att sådan olja kommer att finnas lätt tillgänglig på marknaden, både i form av eldningsolja (Eo 1) och i form av motorbrännolja. För att förebygga den möjlighet till skatteundragande som följer av detta, blir det nödvändigt att införa ett särskilt märkningssystem så att den högbeskattade motorbrännoljan kan skiljas från lågbeskattad motorbrännolja och eldningsolja. Även om rigorösa kontrollåtgärder kommer att kringgärda distributionen och handeln med de olika oljeslagen anser *RSV*, att det skulle komma att finnas uppenbara risker för förväxlingar mellan den låg- och högbeskattade oljan. Att utreda hur sådana förväxlingar kunnat äga rum bedömer *RSV* kunna bli en vanlig men i det närmaste omöjlig uppgift.

Den lågbeskattade oljans lättillgänglighet inbjuder vidare till en otillåten användning. Polisens vilja och möjlighet att delta i spanings- och utredningsarbetet skulle då komma att vara av avgörande betydelse. Kontrollarbetet måste nämligen inriktas på att undersöka innehållet i bränsletankarna i sådana fordon som är i trafik, kontrollera att fordon inte försetts med dubbla bränsletankar m. m. dylikt. I de fall då bränslet har den otillåtna märkningen, eller endast bär mindre spår därav, kan det följande utred-

ningararbetet – på grund av olika tänkbara invändningar och förklaringar – bli ganska vansklig och utgången osäker.

Prop. 1985/86: 92

— — —  
Med en brännoljeskatt skulle det vara svårt – för att inte säga omöjligt – att i efterhand beräkna hur mycket av en otillåten olja som har kommit till användning i ett visst fall av fusk. Den nuvarande kilometerskatten har i detta avseende den fördelen, att det ofta med en ganska stor grad av säkerhet är möjligt att räkna fram i vilken omfattning ett fordon har körts med en kilometerräknare som varit satt ur funktion. Det är också möjligt att med hjälp av körsträckestatistik bedöma rimligheten i lämnade uppgifter. Att möjligheterna att kontrollera och beräkna graden av skatteundandragandet är avgjort sämre med en brännoljeskatt utgör, enligt RSVs mening, en betydande nackdel.

GTS anser att en övergång till en brännoljeskatt skulle innebära en övergång från ett för tullverkets del väl fungerande kilometerskattesystem till ett krångligare och mindre tillförlitligt kontrollsystem avseende befrielse från och uppbörd av brännoljeskatt.

GTS anför vidare:

En återgång till en brännoljeskattning och det system för kontroll av den som i så fall erfordras skulle mot bakgrunden av tidigare erfarenheter av en sådan beskattningsform tvinga tulltjänstemännen att åter pejla och mäta innehåll i drivmedelstankar och att leta efter dolda sådana utrymmen. Dessa lags kontroller är erfarenhetsmässigt mycket svåra att genomföra på ett enkelt och tidsbesparande sätt. Någon mätutrustning för kvantitetskontroll av drivmedelstankar finns inte. Tidigare försök att konstruera sådana hjälpmedel har misslyckats. Kvantitetskontrollerna måste verkställas vid fordonens inpassering i riket. Detta medför en ytterligare belastning av tullkontrollen i ett skede som redan i nuläget är ansträngt. Härtil kommer att arbetsuppgiften med mängdkontroll av brännolja får anses som ett miljöproblem och behandlas därefter. Uppbörderna av brännoljeskatt kompliceras vidare av att samtidigt även skall debiteras och redovisas allmän energiskatt och särskild avgift för oljeprodukter och kol.

Länsstyrelsen i Örebro län tror däremot att en effektiv kontroll av laglydigheten blir betydligt lättare och också billigare att genomföra i ett oljeskattningssystem än i kilometerskattesystemet. Kontrollen kan lättare genomföras, varför risken för upptäckt också ökar, vilket minskar benägenheten till fusk.

Statskontoret är tveksamt till om utredningens slutsatser är riktiga. Statskontoret anför:

Utredningens egen statistik visar uppseendeväckande höga siffror för ingrepp i kilometerräknarna. Tillsammans med de uppgifter som lämnas om polisens upptäckt av manipulerade räknare indikerar detta att det i dagens system förekommer ett omfattande skatteundandragande. Det är svårt att ha en uppfattning om storleken, men det sakunderlag som föreligger pekar på att kilometerskattesystemet knappast är "vattentätt". Detta gäller även med beaktande av att nya typer av räknare i framtiden kommer att vara driftsäkrare och svårare att manipulera.

Å andra sidan överskatter sannolikt utredningen kontrollproblemen i ett brännoljeskattesystem. I takt med att villapannor ersätts med andra upp-

värmningssystem kommer t. ex. eldningsolja 1 att bli mindre tillgänglig. Utredningens uppfattning att tillgången till lågbeskattad olja vid bensinstationerna kommer att medföra risker för omfattande fusk är enligt vår uppfattning felaktig, eftersom systemet mycket väl kan utformas så att sådan olja överhuvudtaget inte behöver saluföras på bensinstationerna. Den löpande kontroll som polisen utför på fordon i trafik torde vara tekniskt enklare i ett brännoljeskattesystem och kan därför göras mer frekvent. Kraftfulla sanktioner mot fusk kan naturligtvis ytterligare bidra till att skatteundandragandet blir lågt.

RPS menar att ett brännoljeskattesystem skulle vara enklare för polisen att övervaka. Med hänsyn till de förbättringar som genomförts och föreslås genomförda i kilometerskattesystemet förordar RPS ändå att kilometerskatten behålls.

### 3.3 Kostnadsaspekter

Åtskilliga remissinstanser är tveksamma till utredningens bedömning att kostnaderna för kilometerskatten resp. en brännoljeskatt inte företer sådana skillnader att det ena systemet är klart att föredra framför det andra.

Mest kritiskt är *statskontoret* som menar att utredningen tagit alltför lätt på kostnadsargumentet. Statsverket sparar 29 milj. kr. per år på förenklad administration vid en brännoljeskatt, och detta bör enligt statskontoret medföra att brännoljeskatten bör väljas när inget av de två systemen i övrigt har klara fördelar framför det andra. Statskontoret avvisar utredningens argument att övertalighetsproblem skulle uppstå hos länsstyrelserna vid en övergång till brännoljeskatt. Statskontoret anser att också fordonsägarnas kostnader talar för en brännoljeskatt, och menar att kostnaderna för en brännoljeskatt kan begränsas. Statskontoret anför:

Vid beräkningarna har SPI, i ett för kalkylen väsentligt avseende, utgått ifrån att flertalet bensinstationer i ett brännoljeskattningssystem skulle behöva tillhandahålla såväl omärkt högbeskattad motorbrännolja som lågbeskattad märkt olja. Detta medför enligt institutet ett investeringsbehov på bl. a. 385 milj. kr. för anskaffande av extra tankar m. m. vid bensinstationerna. Vi har varit i kontakt med Petroleumhandelns riksförbund för att utröna i vilken omfattning traktorer och motorredskap tankar på vanliga bensinstationer. Enligt vad vi då erfarit förekommer detta ytterligt sällan när dessa förbrukarkategorier nästan undantagslöst disponerar egna s. k. gårdscisterner. 385 milj. kr. bör sålunda tas bort från investeringskalkylen, vilket i sin tur medför en sänkning av de totala årskostnaderna med ca 90 milj. kr. Vi utgår ifrån att befrielse från brännoljeskatt skall förbehållas traktorer och motorredskap, men att andra undantag (t. ex. drivning av kylaggregat på lastbilar) inte skall göras.

Aven övriga kostnader i kalkylen synes ha tagits upp med för höga belopp. Enligt vår uppskattning kommer de årliga merkostnaderna för oljeföretagen, vilka i senare led kan föras över på fordonsägarna, inte att överskrida 100 milj. kr. För detta talar bl. a. de uppgifter som utredningen lämnat om kostnaderna för införandet av motsvarande märkningssystem i Finland.

Liknande synpunkter anförs också av LON.

*Statens energiverk* anser att det finns en påtaglig risk för att kostnaderna för en brännoljeskatt överskattats och att en brännoljeskatt förefaller ge lägre totala systemkostnader. *Länsstyrelsen i Örebro län* anser att kostnaden för fordonsägarna blir mindre i ett brännoljeskattesystem och att de administrativa vinsterna med att slopa kilometerskatten också skulle vara betydande. *M* anser att utredningen beräknat fordonsägarnas kostnader för kilometerskatten för lågt. Även *Svenska åkeriförbundet* anser att fordonsägarnas kostnader för kilometerskatten har underskattats.

*SPI* menar däremot att utredningen beräknat kostnaderna för en brännoljeskatt för lågt, utredningen har inte bort pruta på de kostnadsberäkningar som *SPI* redovisat. Enligt *SPI* kan en minskning av antalet depåer, där märkning skulle ske, inte utan vidare tas till intäkt för att reducera de totala årskostnaderna. Förändringen kan mycket väl innebära att kostnaderna skulle öka. En minskning av antalet stationer, där både märkt och omärkt olja skulle tillhandahållas skulle innebära en lägre servicegrad och medföra högre kostnader för förbrukarna.

*Svenska transportarbetareförbundet* menar att investeringskostnaderna för en brännoljeskatt menligt skulle påverka den redan hårt prövade oljebranschen. Detta kan befaras medföra nedläggningar av fler försäljningsställen.

*RRV* anser att, med reservation i gjorda kostnadsberäkningar, blir de sammanlagda kostnaderna ungefär likvärdiga i de båda alternativen. Den lägre förvaltningskostnaden för brännoljeskatten torde enligt *RRV* bli svår att i praktiken realisera genom personalminskningar. För statsverkets del skulle ett införande av en brännoljeskatt medföra en årlig, bestående positiv ränteeffekt eftersom brännoljeskatten avses betalas varje månad. Denna kostnad torde dock oljebolagen komma att lägga på konsumenterna. *RRV* pekar på att det finns möjligheter att förkorta kredittiden även för kilometerskatten för att på så sätt uppnå en bestående positiv ränteeffekt för statsverket. Ett sådant förfarande torde dock enligt *RRV* medföra en ökad administration både för berörda myndigheter och fordonsägare.

### 3.4 Energispar- och miljöaspekter

*TPR* instämmer i utredningens uppfattning att ett kilometerskattesystem kan begränsa värdet av energihushållningsinsatser jämfört med ett system baserat på brännoljeskatt. Emellertid är enligt *TPR* denna nackdel inte av sådan betydelse att det enbart av detta skäl finns anledning att frångå den nuvarande beskattningsformen. Väsentliga energibesparingar inom lastbilstrafiken kan uppnås genom transportplanerande åtgärder. Härigenom kan energibesparingar åstadkommas i form av minskat trafikarbete. Ett kilometerskattesystem verkar inte hämmande härvidlag. *TPR* anför vidare:

Tillämpning av kilometerskattesystemet innebär vidare att ett särskilt kilometerskatteregister behöver upprätthållas där uppgift om körsträckor för dieseldrivna fordon ajourhålls. Tillgång till detta register medför en rad

fördelar från planeringssynpunkt. Bl. a. kan vid eventuell drivmedelransonering tilldelning till olika fordonskategorier beräknas utifrån uppgifter från detta register.

Ur energiekonomisk synvinkel kan dessutom effekterna av genomförda insatser och andra förändringar lättare analyseras med tillgång till sådan energi- och körsträckestatistik. Detsamma gäller den allmänna transportstatistik som bildar underlag för planering och utarbetande av transportprognoser.

*Statens energiverk* anser att eftersom en oljeskatt uppmuntrar sparande av drivmedel och en kilometerskatt sparande av kilometer och det finns ett starkt samband mellan drivmedelsförbrukning och körsträcka torde skillnaderna ur energihushållningssynpunkt inte bli särskilt stora mellan de två skattesystemen. *Statens energiverk* menar att det ur energipolitisk synvinkel finns mycket som talar för en enhetlig beskattning av bensin, dieselolja och eldningsolja I. Med en enhetlig beskattning på dieselolja och eldningsolja I skulle gränsdragnings- och märkningsproblemen försvinna.

*SNV* anför att genom en brännoljeskatt ökar möjligheterna att styra utvecklingen mot en bättre miljö. Man skulle således kunna differentiera skatten beroende på bränslets miljöegenskaper. Vidare får man incitament till utveckling av bränslesnålare fordon, vilket normalt leder till lägre utsläpp av luftföroreningar. De ekonomiska fördelarna med att i stället för konventionell teknik använda bränslebesparande energilagringssystem, som utvecklats för bruk i stadsbussar, skulle vid en övergång till en brännoljeskatt öka. I takt med att sådan bränslebesparande teknik vinner ökat intag på marknaden erhålls också en minskad omgivningspåverkan genom avgaser. *SNV* anser att det är en brist att utredningen inte vägt in de olika fordonsslagens kostnadsansvar för de hälso- och miljöeffekter de orsakar. Utredningen behöver kompletteras på denna punkt genom att t. ex. utnyttja de kostnadsuppskattningar som en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet redovisat förra året. Målsättningen i detta arbete bör enligt *SNV* vara att utveckla en skatteform som väger in hälso- och miljöaspekterna på ett någorlunda rättvist sätt och som undanröjer nuvarande obalans mellan uttag av rörliga skatter och samhällsekonomisk marginalkostnad. Utgående från arbetsgruppens rapport är denna obalans särskilt stor för tätortstrafiken.

*Statskontoret* påpekar att med en brännoljeskatt blir det ekonomiskt intressant för bussföretagen att investera i energibesparande och miljövänlig teknik.

### 3.5 Övriga synpunkter på val av skattesystem

Några remissinstanser kritiserar kilometerskattesystemet för dess komplexitet och det arbete det förorsakar de skattskyldiga.

Synpunkter på att kilometerskatten är krånglig framförs således av bl. a. *TSV* och *länsstyrelserna i Stockholms och Kristianstads län*. Dessa anser ändå att systemet bör behållas men att alla möjligheter till förenklingar bör tillvaratas. Särskilda förslag om detta har lämnats (avsnitt 4 och 5.1). *Bilindustriföreningen* anser att kilometerskatten är otymplig och att detta i

kombination med de ökade skatterna har lett till att marknaden för personbilsdieslar är på väg att försvinna i Sverige. Bilindustriföreningen anser att bilägarna bör kompenseras för besväret med kilometerskatten genom lägre skattesatser.

*Länsstyrelsen i Örebro län och M* är kraftigt kritiska till de besvär som bilägarna förorsakas av kilometerskatten. Länsstyrelsen anser att kilometerskattesystemet alltfjämt är mycket komplicerat att tillämpa för de skattskyldiga. Utredningens förslag medför endast marginella förenklingar och i vissa stycken utökad byråkrati. Olägenheterna med kilometerskatt är så påtagliga för fordonsägarna att det finns starka skäl att överväga systemets slopande. Dessutom har enligt länsstyrelsen dieselägarna i dag ett påtagligt högre skattetryck än bensinbilsägarna. Länsstyrelsen anför vidare:

Kilometerskattesystemet är svårt för länsstyrelsen att försvara. Det bör gå att förändra och som länsstyrelsen ser det är skatten vid pumpen tveklöst bästa formen för såväl kilometerskatt som fordonskatt. Det gäller bara att inte vara låst vid ett inkört, komplicerat byråkratiskt system utan vara öppen för stora förenklingar. Vill man skapa byråkratisk sysselsättning är nuvarande system bra, men då ska man öppet säga det. Rationellt är det inte.

*M* anför:

Kilometerskattesystemet, som nu varit i bruk i 11 år, har styrkt *M* i den uppfattning, som framgår ovan, att hela systemet är en administrativ otymplighet som snarast bör avskaffas. Detta inte minst med hänsyn till att också utredningsmannen kommit fram till att en oljeskatt tveklöst skulle vara enklare att hantera för fordonsägaren än kilometerskatten.

#### 4 Särskilt om kilometerskatt för personbilar

Flera remissinstanser menar att det bör övervägas om inte kilometerskatten för personbilar kan ersättas av en förhöjd fordonskatt.

*RSV* har i sitt remissyttrande utförligt behandlat detta alternativ och anför bl. a:

*RSV* anser i likhet med utredningen att en fast skatt för alla dieseldrivna fordon inte är något realistiskt alternativ. Däremot anser verket att förslaget att ersätta kilometerskatten med en fast skatt för enbart dieseldrivna personbilar i icke yrkesmässig trafik är ett alternativ som borde analyseras närmare. Förslaget har många fördelar från de synpunkter som *RSV* har att företräda. De dieseldrivna personbilarna utgör en så stor andel som hälften av samtliga kilometerskattepliktiga fordon. Det är vidare denna del som orsakar mest kostnader och arbete från kontrollsynpunkt, samtidigt som skatten i de enskilda fallen uppgår till låga belopp.

— — —

Att slopa kilometerskatten för personbilar och i stället ha en fast skatt innebär att systemet förenklas i flera avseenden; över 120 000 fordonsägare befrias från allt besvär som har med kilometerräknarens funktion att göra, de befrias från arbetet med de särskilda avstämplingskortet i olika sammanhang och riskerar inte heller att utsättas för det integritetsintrång som en revision innebär bara av det skälet att de är ägare till en dieseldriven personbil. Ett sådant alternativ ligger i linje med de förenklingssträvanden

som RSV driver inom sitt verksamhetsområde. Sådana strävanden innebär att man får släppa kravet på millimeterrättvisa till förmån för schabloniseringar. Den rättvisa som i det enskilda fallet går förlorad, då skatten som i detta fall blir starkt schabloniserad, får då bl. a. vägas mot enkelheten i systemet och de minskade fuskmöjligheterna. Resultatet härav kan, enligt RSVs mening, innebära årliga kostnadsbesparingar av storleksordningen 15 – 18 Mkr. För de berörda fordonsägarna skulle den sammanlagda vinsten kunna skattas till ca 50 Mkr per år.

— — —

Sammanfattningsvis anser RSV att det, från de synpunkter som verket har att företräda, skulle innebära stora fördelar om kilometerskatten för personbilar, utom taxi, slopades och ersattes med en höjd fordonsskatt. Eftersom utredningen – mot bakgrunden av att den enligt direktiven haft att utgå från vissa principer för kostnadsuttaget för vägtrafiken – inte belyst alla de konsekvenser som följer av en omläggning till fast skatt, krävs det, vilket också har framgått av det tidigare anförda, att ett sådant alternativ blir föremål för ett närmare studium innan ett ställningstagande kan göras. RSV föreslår därför att alternativet med en fast skatt för de dieseldrivna personbilarna, utom taxi och annan yrkesmässig trafik, utreds. Bland frågor som närmare bör övervägas – utöver vad som ovan nämnts – är möjligheten att fördela skattechöjningen över en längre tid, förslagsvis tre år.

Liknade synpunkter anföras av *GTS* och av *Länsstyrelserna i Södermanlands län* och i *Kristianstads län*.

## 5. Ändringar i kilometerskattesystemet

### 5.1 Allmänt

*TSV* anser att tiden är mogen för mera kraftfulla åtgärder för att förenkla och förbättra kilometerskattesystemet än vad utredningen föreslagit. Genomgripande förändringar är enligt *TSV* nödvändiga. *TSV* anför:

Som framgår av betänkandet pågår ett utvecklingsarbete av kilometerräknarapparaturer i riksskatteverkets regi. Därvid har dock riksskatteverket i sina kravspecifikationer utgått från att räknaren skall vara stämplande för att kunna fungera i systemet som det är utformat nu. Detta innebär en bindning till mekaniska lösningar, vilket kan ifrågasättas i en tid då all utveckling av betydelse inom administrationssektorn sker på elektronikens område. Det är också tveksamt om det går att konstruera en stämplande räknare som är manipulationssäker. Räknarens innanmäte där den stämplande anordningen med nödvändighet befinner sig måste ju kunna nås utifrån, om inte annat med ett stämpelkort.

Verket anser att varje möjlighet att komma ifrån den vidlyftiga hanteringen med avstämplingskort måste prövas skyndsamt. Enligt verkets mening förefaller det därmed naturligtast att ta kommunernas system för uppbörd av konsumtionsavgifter som utgångspunkt för ett förenklat uppbördssystem för kilometerbeskattningen. Detta skulle i sina huvuddrag innebära påföring av skatt under året med hjälp av schabloner eller deklarerade, av fordonsägarna uppskattade körsträckor och en slutlig påföring årligen som bygger på en kontrollerad avläsning av den i fordonets kilometerräknare registrerade körsträckan. En sådan ordning öppnar möjligheter till betydande förenklingar för såväl enskilda som myndigheter.

Redan 1977 föreslog verket att en övergång till ett sådant system borde ske. Frågan föll då på räknarapparaturens bristfälliga konstruktion och lättheten att fuskas genom att manipulera mätaren. Vad som nu redovisas i betänkandet rörande utvecklingen av ny kilometerräknarapparat visar att detta praktiska hinder inte längre kan anses föreligga.

Trafiksäkerhetsverket förordar således att ett nytt system för påföring av kilometerskatt utreds med det snaraste. Systemet bör byggas upp utan avstämplingskort och med i huvudfallet en årligen kontrollerad körsträckuppgift. Vidare bör intresset i första hand inriktas på generell övergång till en kilometerräknare som är elektronisk. I och för sig kan ett system med preliminär påföring av kilometerskatt införas också med en mekanisk - stämplande - räknare, under förutsättning att en helt säker sådan kan tas fram.

Även *hovrätten för Västra Sverige, länsstyrelsen i Södermanlands län* och i *Kristianstads län* samt *M* anser att det bör räcka med 1 avstämpling per år.

## 5.2 Av utredningen föreslagna ändringar

Utredningens förslag till olika förenklingar och förbättringar inom kilometerskattesystemet mottas i allmänhet positivt av remissinstanserna.

I fråga om förslaget till *avstämpling av kilometerräknare vid ägarbyte* är dock vissa länsstyrelser tveksamma eller negativa. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* avstyrker förslaget, dels därför att antalet stämpelkort och skattedebiteringar, merarbete med ofullständiga anmälningar samt prövning av ytterligare skönsdebiteringar med stor sannolikhet kommer att medföra mer arbete för länsstyrelserna än vad telefonförfrågningar om upplupen skatt innebär, dels därför att det inte innebär några förenklingar för fordonsägarna.

Länsstyrelsen anser också att om avstämpling vid ägarbyte införs måste avstämpling ske vid alla ägarbyten. Att som utredningen föreslagit undanta vissa ägarbyten där bilhandlare är inblandade skulle enligt länsstyrelsen skapa osäkerhet. Liknande synpunkter framförs av *länsstyrelsen i Södermanlands län*.

Övriga länsstyrelser påpekar att förslaget kommer att medföra en ökad arbetsbelastning för länsstyrelserna. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* menar att resurser saknas för att genomföra förslaget om inte samtidigt kilometerskatteplikten för personbilarna slopas.

*Länsstyrelserna i Södermanlands län* och i *Göteborgs- och Bohus län* avstyrker förslaget till ändrade *besiktningstider* för kilometerräknarapparat. Enligt länsstyrelserna gör förslaget de redan nu svåröverskådliga reglerna ännu mer komplicerade. *ASB* menar att utredningens förslag till typbesiktning av kilometerräknarapparat i vissa avseenden kan förenklas.

Föreslagna ändringar när det gäller *kilometerskattmärket* godtas av de flesta av remissinstanserna. *Länsstyrelsen i Örebro län* och i *Kopparbergs län* anser dock att märket kan avskaffas helt. *RSV* och *Länsstyrelsen i Göteborgs- och Bohus län* avstyrker förslaget till ändrad placering av

märket. *Kammarrätten i Sundsvall* anser bl. a. att underlåtelsen att ha kilometerskattemärke på en bil bör vara straffsanktionerad.

*Länsstyrelsen i Göteborgs- och Bohus län* anser att *förseningsavgifterna* inom kilometerskatten helt kan slopas.

Utredningens förslag att på sikt endast tillåta *navräknare*, där sådana kan monteras, tillstyrks av *RSV*, som anser att även vissa äldre vajerdrivna räknare bör bytas ut, och av *länsstyrelsen i Södermanlands län*. Flera länsstyrelser påtalar vikten av att arbetet på nya räknare påskyndas. *Bilindustriföreningen* anför dock att på vissa personbilar kan navräknare inte användas utan betydande konstruktionsändringar, som blir orimliga med hänsyn till den lilla svenska marknaden. Bilindustriföreningen avstyrker ett obligatorium.

### 5.3 Övriga förslag till ändringar

*Svenska åkeriförbundet* och *Bilindustriföreningen* anser att kravet på myndighetsplombering av kilometerräknare efter reparation kan slopas.

*Motorbranschens riksförbund* och *Bilindustriföreningen* hemställer att brukandeförbudsreglerna ändras så att avbetalningssäljare inte drabbas av avbetalningsköparens vägtrafikskatteskuld.

*M* och *Svenska åkeriförbundet* anser att det ur rättssäkerhetssynpunkt inte är acceptabelt att avstämplingskort skall ha kommit in till TSV en viss sista dag, eftersom fordonsägare inte kan rå för förseningar i postgången.

*Länsstyrelsen i Örebro län* anser att, om kilometerskattesystemet skall bestå, krav bör införas bl. a. om att väglängdmätare skall finnas på fordon.

*Kammarrätten i Sundsvall* anser att besvärordningen i ärenden om kilometerskatt bör övervägas. Enligt kammarrätten skulle länsrätt kunna införas som besvärinstans.

*TPR*, *GTS* och *kommerskollegium* anser att möjligheterna till en harmonisering av olika länders beskattningssystem bör studeras. *M* anser att rätt till avräkning av kilometerskatt vid körning med personbil i Norge och Finland bör införas.