



Statens offentliga utredningar  
1992:53  
Finansdepartementet

# Skatt på dieselolja

Betänkande av utredningen om beskattningen av  
dieseldrivna fordon  
Stockholm 1992

Ref ~~18~~  
02



Statens offentliga utredningar

1992:53

Finansdepartementet

# Skatt på dieselolja

Betänkande av utredningen om beskattningen av  
dieseldrivna fordon  
Stockholm 1992

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget, som också på uppdrag av regeringskansliets förvaltningskontor ombesörjer remissutsändningar av dessa publikationer.

Adress: Allmänna Förlaget  
Kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Tel 08/739 96 30  
Telefax: 08/739 95 48

Publikationerna kan också köpas i Informationsbokhandeln, Malm Morgsgatan 5, Stockholm.

# Till statsrådet Bo Lundgren

Med stöd av regeringens bemyndigande den 5 december 1991 förordnades den 11 december samma år generaldirektören Lennart Nilsson att vara särskild utredare med uppdrag att utreda beskattningen av diesel-drivna fordon.

Som experter har deltagit byråchefen Göte Celander, kanslirådet Lennart Hamberg, avdelningsdirektören Lars Lundholm, skattechefen Mats Sjöstrand samt fr.o.m. den 1 maj 1992 kammarrättsassessorn Agneta Bergqvist.

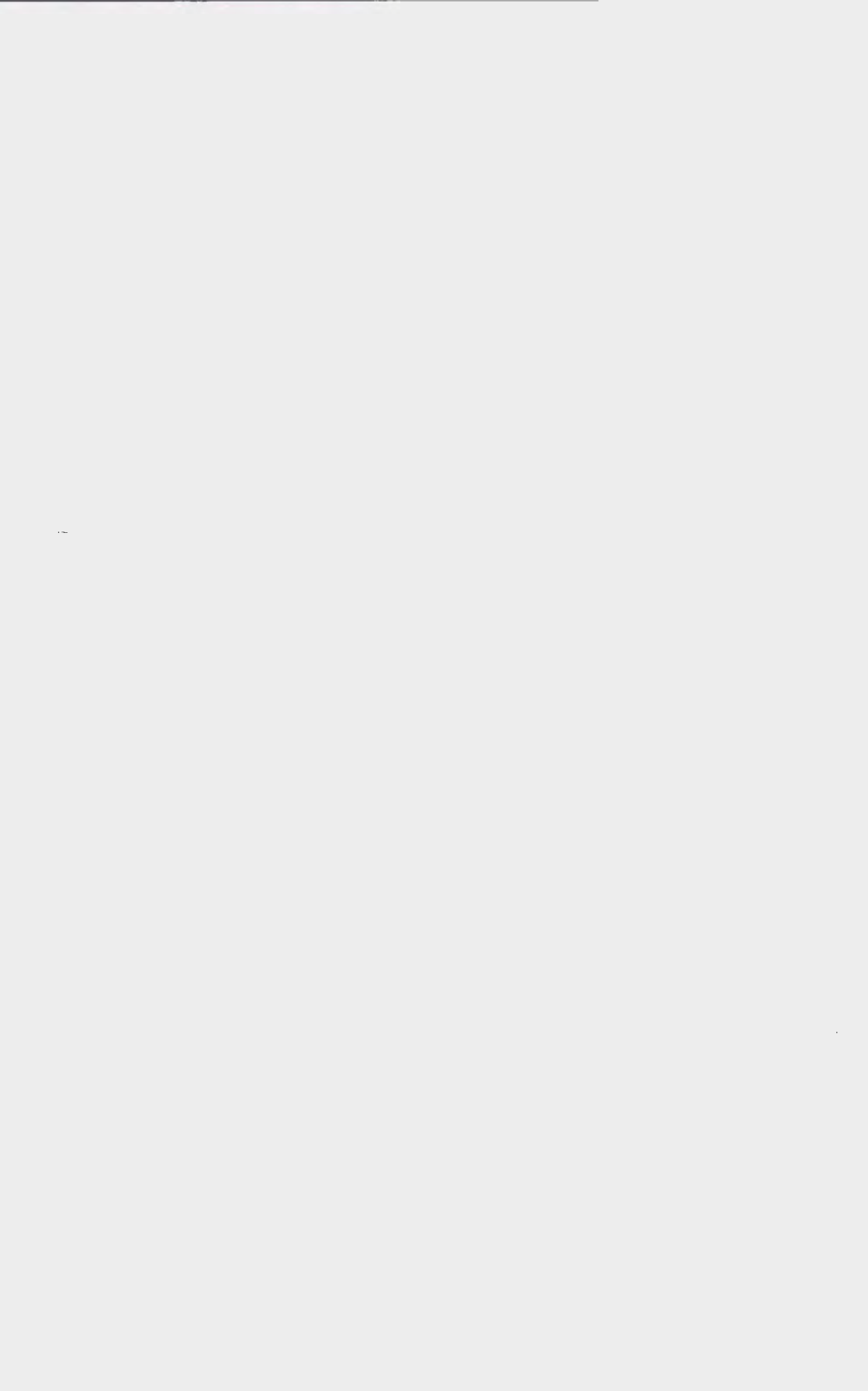
Sekreterare har varit hovrättsassessorn Susanne Åkerfeldt.

Utredningen får härmed efter avslutat arbete överlämna sitt betänkande.

Stockholm i juni 1992

*Lennart Nilsson*

*/ Susanne Åkerfeldt*



# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b>	9
<b>Summary</b>	15
<b>Författningsförslag</b>	19
<b>1 Inledning</b>	45
1.1 Utredningens uppdrag	45
1.2 Utredningens arbete	46
1.3 Vägtrafikbeskattningen	46
1.3.1 Nuvarande bestämmelser — en kortfattad översikt	46
1.3.2 Tidigare brännolja-beskattning	47
1.3.3 Införandet av kilometerskatt	48
<b>2 Vissa skatter på vägtrafiken i andra länder</b>	51
2.1 De nordiska länderna	51
2.1.1 Norge	51
2.1.2 Danmark	53
2.1.3 Island	55
2.1.4 Finland	56
2.2 EG-länderna och vissa andra europeiska länder	57
2.2.1 Inledning	57
2.2.2 Fordonsskatter i de olika EG-länderna	58
2.2.3 Bränsleskatter m.m.	59
2.2.4 Harmonisering inom EG	63
<b>3 Förslag till nytt beskattningssystem</b>	67
3.1 Inledning	67
3.2 Dieseloljeskatt motsvarande gällande skatteuttag	68
3.2.1 Nuvarande kilometerskatteintäkter m.m.	68
3.2.2 Beslutade ändringar av kilometerskatten	69
3.2.3 Förslag till ändringar av kilometerskatten i prop. 1991/92:150	69
3.2.4 Kilometerskatteintäkter som skall motsvaras av uttag av dieseloljeskatt	70
3.3 Omfattningen av en dieseloljeskatt	70

3.4	Dieseloljeskattelagens inverkan på olika användningsområden för dieselolja	71
3.4.1	Inledning	71
3.4.2	Kilometerskattepliktiga fordon	72
3.4.3	Befrielse från skatteplikt enligt gällande bestämmelser	72
3.4.4	Olika användningsområden för dieselolja	74
3.5	Grundberäkning av skattesatsen	76
3.5.1	Uppskattning av dieseloljebesattad oljevolym	76
3.5.2	Skattenivå som motsvarar uttaget av kilometerskatt	77
3.6	Förskjutningar i skattebelastningen mellan olika typer av fordon	77
3.6.1	Exempel	77
3.6.2	Personbilar	80
3.6.3	Bussar	84
3.6.4	Lastbilar och släpvagnar	85
3.7	Justering av skattesatsen	89
3.8	Vissa tekniska frågor	89
3.8.1	Dieseloljeskattelagens uppbyggnad	89
3.8.2	Tjockare oljor undantas från skatteplikt	90
3.8.3	Beskattningen av olika drivmedel och hur den påverkar dieseloljeskatten	90
3.9	Konsekvenser för det svenska näringslivet	91
3.9.1	EG-anpassning av den svenska skattenivån	91
3.9.2	Konkurrensförhållanden mellan olika transportslag	93
3.9.3	Den svenska åkerinäringens konkurrensvillkor	95
3.9.4	Den svenska industrins transportsituation	98
3.9.5	Sammanfattande synpunkter	99
3.10	Miljökonsekvenser	99
4	Märkning av vissa oljeprodukter	101
4.1	Behovet av märkning	101
4.2	Förhållandena i andra europeiska länder	102
4.2.1	Inledning	102
4.2.2	Olika märkningssystem	103
4.2.3	Sammanställning över färg- och märkämen som används i vissa andra länder	103
4.3	Nya märkningssystem	106
4.3.1	Inledning	106
4.3.2	Det irländska märkningssystemet	106
4.3.3	Det nya märkningssystemet i Tyskland	107
4.4	Planer på en gemensam EG-märkning av oljeprodukter	108
4.4.1	Behov av gemensam märkning	108
4.4.2	Pågående utredningsarbete	108
4.5	Utformningen av ett svenskt märkningssystem	109
4.5.1	Märkningsmetoder	109
4.5.2	Val av färg- och märkämen	110

4.6	Kostnaderna för den svenska oljemarknaden	111
4.6.1	Definitioner av olika oljeprodukter	111
4.6.2	Leveransvolym	112
4.6.3	Grundprinciper för kostnadsanalysen	113
4.6.4	SPI:s kostnadskalkyl	114
5	Kontroll- och sanktionsfrågor	119
5.1	Skattskyldiga enligt dieseloljeskattelagen	119
5.1.1	Skattskyldighetens omfattning m.m.	119
5.1.2	Kontroll av de skattskyldiga	119
5.1.3	Tidigare brännolja beskattning	120
5.1.4	Straffpåföljder och särskilda avgifter	121
5.2	Straffrättsliga sanktioner och särskilda avgifter för andra än skattskyldiga	122
5.2.1	Inledning	122
5.2.2	Sanktionssystem i Finland och Tyskland	122
5.2.3	Förslag till straffrättsliga sanktioner	124
5.2.4	Förslag till särskild avgift	125
5.2.5	Övriga frågor	127
5.3	Utländska fordon och införselrestriktioner rörande olja	127
5.3.1	Omfattningen av straffrättsligt ansvar m.m.	127
5.3.2	Olja, som innehåller andra tillsatser än de som föreskrivs enligt svensk bestämmelser	128
5.3.3	Införselrestriktioner rörande olja	128
5.4	Kontroller av motorfordon	128
5.4.1	Fordonskontroller i Finland	128
5.4.2	Fordonskontroller i Tyskland	128
5.4.3	Utformning av fordonskontroller	129
5.5	Fritidsbåtar	130
5.5.1	Sanktioner	130
5.5.2	Kontroller	130
6	Effekterna för olika myndigheter	131
6.1	Inledning	131
6.2	Skatteförvaltningen	131
6.3	Länsstyrelserna	132
6.4	Trafiksäkerhetsverket	132
6.5	Tullverket	133
6.6	Kronofogdemyndigheterna	134
6.7	Polisen m.fl. myndigheter	134
7	Anpassning av fordonsskatten till det svenska vägnätets bärighetsbestämmelser	135
7.1	Inledning	135
7.2	Gällande regler rörande fordonsskatt	135
7.3	EG-harmonisering av bestämmelser rörande fordonsvikt	135
7.4	Anpassning av skatteviktsbestämmelser och fordonsskattesatser till de nya bärighetsreglerna	136

<b>8</b>	<b>Ikraftträdande och övergångsbestämmelser</b>	<b>139</b>
<b>8.1</b>	<b>Tidpunkt för ikraftträdande av de nya bestämmelserna</b>	<b>139</b>
8.1.1	Inledning	139
8.1.2	SPI:s synpunkter	139
8.1.3	Utredningens bedömning	140
<b>8.2</b>	<b>Övergångsbestämmelser</b>	<b>141</b>
8.2.1	Inledning	141
8.2.2	Uttagande av lagerskatt	141
8.2.3	Skyldighet att förse kilometerskattepliktigt fordon med kilometerräknarapparat	142
8.2.4	Beskattningsåtgärder i samband med kilometer- skattens upphörande	143
<b>Bilaga 1</b>	<b>Kommittédirektiv</b>	<b>145</b>

# Sammanfattning

## Nuvarande bestämmelser

Vägtrafiken beskattas i dag med såväl fasta skatter på innehav av fordonen, fordonsskatt, som rörliga skatter på användning av fordonen. Den rörliga skattedelen utgörs för de dieseldrivna fordonen av dels bränsleskatter, dels kilometerskatt. Bränsleskatt utgår i form av allmän energiskatt och koldioxidskatt. Vidare är drivmedel i Sverige belagda med mervärdeskatt.

Kilometerskatt infördes i Sverige 1974. Skatten är beroende av fordonets körsträcka och tas ut med ett visst belopp per tiotal kilometer. Detta belopp varierar beroende på fordonets typ och vikt.

## Förslag till nytt beskattningssystem

Regeringen har i direktiven givit uttryck för att det nu inte finns förutsättningar för att behålla kilometerskattesystemet i Sverige. Skälet till detta är främst ett önskemål om att söka harmonisera den svenska vägtrafikbeskattningen med de gemensamma regler som f.n. är under utarbetande inom EG. Beskattningsåtgärder vid gränspassager av dieseldrivna fordon utgör vidare gränshinder och ett svenskt deltagande i en europeisk transportmarknad kommer att ställa krav på att sådana hinder undanröjs. Sverige är, förutom Norge och Island, det enda land i Europa som har ett system med kilometerskatt. I Norge är f.n. ett förslag om avskaffande av kilometerskatten föremål för behandling i stortinget.

Mitt uppdrag har bestått i att ta fram ett förslag till beskattning av de dieseldrivna fordonen som kan ersätta kilometerskattesystemet. En grundförutsättning för uppdraget har varit att det nya skattesystemet skall vara så avvägt att det uppbördsmissigt motsvarar det nu gällande uttaget av kilometerskatt. Jag har dock vid mina beräkningar tagit hänsyn till de minskningar av kilometerskatteintäkterna, som beräknas bli följden av de sänkningar av kilometerskattesatserna som redan beslutats av riksdagen<sup>1</sup> samt de som föreslagits av regeringen i vårens kompletteringsproposition (prop. 1991/92:150 bilaga I:5).

<sup>1</sup> Se SFS 1991:609 och 610. Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 1993.

Jag föreslår att en särskild dieseloljeskatt införs och att skattesatsen bestäms till 1,40 kr/l. Totalt sett, dvs. även inklusive energi- och koldioxidskatter, skulle således skatten på dieselolja till följd av mitt förslag komma att uppgå till 2,61 kr/l för sådan olja som hänförs till miljöklass 2 och till 2,86 kr/l för olja enligt miljöklass 3<sup>2</sup>. Sådan dieselolja benämner jag i fortsättningen högbeskattad olja i motsats till lågbeskattad olja, för vilken endast energi- och koldioxidskatt tas ut.

Mitt förslag innebär i princip att högbeskattad olja skall användas för drift av de fordon som i dag är kilometerskattepliktiga. Personbilar, bussar och lastbilar skall således drivas med högbeskattad olja, medan rätt kommer att föreligga att driva traktorer och motorredskap med lågbeskattad produkt. För att på ett bättre sätt än i dag skattemässigt jämställa fritidsbåtar med dieselmotor med de som är försedda med bensinmotor, anser jag att även bränsle som används i dieseldrivna fritidsbåtar skall belastas med den särskilda dieseloljeskatten.

### **Förskjutningar i skattebelastningen**

Införande av en dieseloljeskatt kommer, i förhållande till dagens kilometerskatt, att medföra förskjutningar i skattebelastningen mellan olika typer av fordon.

#### *Personbilar*

För personbilarnas del skulle en dieseloljeskatt innebära ett skattemässigt gynnande av de dieseldrivna fordonen i förhållande till de bensindrivna. Det är dock enligt min uppfattning betydelsefullt att den samlade beskattningen av bensin- respektive dieseldrivna personbilar är utformad så att skatten per körd vägsträcka är ungefär lika hög för respektive kategori. I syfte att bibehålla denna princip för dieseldrivna personbilar med normala körsträckor, föreslår jag att fordonsskatten för de dieseldrivna personbilarna höjs till belopp, som är fyra gånger högre än dagens skattesatser. Vissa övergångsbestämmelser bör dock gälla för dieseldrivna personbilar med årsmodellsbeteckning 1992 eller äldre. Jag föreslår att fordonsskatten för dessa personbilar endast höjs till belopp som motsvarar en fördubbling av dagens fordonsskatter.

#### *Bussar*

Kilometerskattesatserna är, vad gäller bussar i förhållande till annan tung trafik, låga och bussägarna kommer därför att få vidkännas en kraftig ökning av sina kostnader när kilometerskattesystemet ersätts med en dieseloljeskatt. I dag är fordonsskatten differentierad efter vilket drivmedel en buss är inrättad för och skattesatserna är högre för de bussar som drivas med dieselolja. Jag föreslår att fordonsskatten för dessa bussar sänks till den nivå som gäller för bl.a. bensindrivna bussar. En

<sup>2</sup> Beloppen angivna med beaktande av förslag till höjningar av koldioxidskatten i prop. 1991/92:150.

lika hög fordonsskatt kommer således att utgå för samtliga bussar, oavsett drivmedel.

Miljöskäl och konkurrenshänsyn talar starkt för att kollektivtrafikens villkor inte bör försämrats. Jag förslår därför att bussägarna skall erhålla ytterligare kompensation för de kostnadshöjningar som drabbar bussar i sådan trafik. Detta sker lämpligen genom en ökning av de generella statsbidragen till kommunerna.

### *Lastbilar och släpvagnar*

En dieseloljeskatt kommer genomsnittligt sett, för samtliga lastbilar och släpvagnar, att innebära ett oförändrat skattetryck. Inom dessa grupper kommer dock förskjutningar av skattebelastningen att ske. Detta beror till stor del på att användningsområdet för ett lastfordon i hög grad påverkar bränsleförbrukningen. I det nuvarande kilometerskattesystemet är beskattningen oberoende av sådana skillnader i användningen.

Den nämnda typerna av förskjutningar i skattebelastningen av lastbilar måste enligt min uppfattning accepteras. Någon möjlighet att kompensera effekterna inom skattesystemets ram finns inte.

I kilometerskattesystemet sker separat debitering av kilometerskatt för lastbil och släpvagn, medan en dieseloljebesättning medför att endast lastbilens bränsleförbrukning kommer att vara föremål för beskattning. Ökningen av en lastbils bränsleförbrukning, när en släpvagn kopplas till bilen, är vanligtvis inte av sådan omfattning att intäkterna från dieseloljeskatten uppgår till det belopp som i dag tas ut i kilometerskatt för släpvagnen. Användningen av fordonskombinationer kommer således att relativt sett gynnas vid en övergång till dieseloljebesättning, medan genomsnittligt sett en viss förskjutning sker till nackdel för transporter som sker med lastbil utan släpvagn. Jag anser dock att ett visst ytterligare incitament till användning av fordonskombinationer kan vara positivt ur transporteffektivitets- och miljösynpunkt. Enligt min mening finns det därför inte skäl att vidta några justeringar av t.ex. fordonsskatteskalorna för släpvagnar för att kompensera dessa effekter.

### **EG och de svenska företagens konkurrenskraft**

EG-länderna har enats om att fr.o.m. den 1 januari 1993 införa en miniminivå för uttag av skatter på sådan dieselolja som används för fordonsdrift. Denna miniminivå motsvarar 1,81 kr/l. En eventuell anpassning av den svenska skattenivån ned till EG:s miniminivå skulle således innebära en sänkning av det totala skatteuttaget på dieselolja med maximalt ca 1 kr/l jämfört med mitt förslag. En sådan sänkning skulle självfallet inverka positivt på de svenska företagens förmåga att konkurrera internationellt, men det bör dock i detta sammanhang noteras att företagens konkurrenskraft även beror på en rad andra faktorer, inte minst arbetskraftskostnaderna.

## Märkning av vissa oljeprodukter

Ett införande av en särskild beskattning av enbart sådan dieselolja, som används för drift av personbilar, bussar och lastbilar (högbeskattad olja), kan ge upphov till förhållandevis stora kontrollproblem. Det nya beskattningssystemet skulle nämligen innebära att likvärdiga oljeprodukter beskattas med olika skattesatser beroende på användningsområdet. För högbeskattad olja kommer en skatt om 2,61 kr/l (miljöklass 2) att tas ut, medan den lågbeskattade oljan, vars huvudsakliga användningsområden är bostadsuppvärmning och traktor- och motorredskapsdrift, endast kommer att beskattas med 1,21 kr/l (miljöklass 2)<sup>3</sup>.

I syfte att förhindra användning av lågbeskattad olja för andra än tillåtna ändamål föreslår jag att vissa särskilda märk- och färgämnen skall tillsättas den lågbeskattade oljan. En sådan märkning förekommer i de flesta andra länder som har differentierad beskattning av oljeprodukter och torde också komma att erfordras vid en framtida EG-harmonisering.

Tillsättningen av märk- och färgämnena får ske senast när oljeprodukterna som de skall ingå i tas ut från lagret på en depå. Det är således de som är skyldiga att betala dieseloljeskatt, dvs. producenter, återförsäljare m.fl., som skall ombesörja att märkningen äger rum.

## Kontroll- och sanktionsfrågor

Även om märkning äger rum av all lågbeskattad olja kommer det att vara möjligt att få tag på och använda sådan olja i de fordon, som skall drivas med högbeskattad olja. Den lågbeskattade oljan kommer att finnas t.ex. i fastigheternas oljetankar, i s.k. farmaraggregat och troligen även på en del bensinstationer; den kommer således att vara förhållandevis lättillgänglig. Mot denna bakgrund anser jag att det är nödvändigt med kraftiga sanktioner, som verkar avhållande på missbruk.

Jag föreslår att det blir straffbart att använda olja, för vilken dieseloljeskatt inte erlagts, för drift av personbilar, bussar eller lastbilar. Samma regler föreslås gälla för fartyg som används för privata ändamål. Straffbarheten inträder så snart bränsletank på motorfordonet eller fartyget innehåller oljeprodukter som är försedda med tillsatsämnen eller oljeprodukter, från vilka tillsatsämnena har avlägsnats. Mitt förslag är att straffsatsen sätts till böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet är att bedöma som grovt föreslår jag att påföljden bestäms till fängelse i högst två år. Straffansvaret skall åvila ägaren av fordonet eller fartyget, men även föraren kan i vissa fall dömas för ansvar.

Även den som avlägsnar färg- eller märkämnena från den lågbeskattade oljan, eller tar annan befattning med sådan olja i avsikt att otillåten användning skall äga rum, kan komma att fällas till ansvar för brott enligt dieseloljeskattelagen.

<sup>3</sup> Beloppen angivna med beaktande av förslag till höjningar av koldioxidskatten i prop. 1991/92:150.

Det finns emellertid skäl att tro att en straffrättslig påföljd knappast i tillräcklig utsträckning kommer att verka avhållande på benägenheten att olagligt använda lågbeskattad olja för drift av fordon eller fritidsbåtar. Jag föreslår därför att en särskild tilläggsavgift bör komma i fråga utöver det straffrättsliga ansvaret. För att dessa avgifter skall få avsedd, avhållande verkan är det nödvändigt att bestämma dem till höga belopp. Jag föreslår att en enhetlig avgift om 20 000 kr skall tas ut för personbilar, medan avgiften för bussar och lastbilar kan variera mellan 20 000 kr och 100 000 kr beroende på fordonets skattevikt. Beträffande fritidsbåtar föreslår jag en styckeavgift om 10 000 kr.

Om någon inom ett år från tidigare tillfälle då han påförts avgift åter är föremål för avgiftsbeläggning, skall avgiften sättas till ett belopp, som är en och en halv gång högre än den avgift som normalt tas ut.

Polisen skall åläggas att utföra de kontroller av fordon, som erfordras för att stävja ett missbruk av dieseloljeskattereglerna. Tullen bör vara tillsynsmyndighet vad gäller fordon som passerar gränserna, medan Kustbevakningen och i vissa fall polisen bör ombesörja kontrollen av fritidsbåtarna.

### **Anpassning av vissa fordonsskattesater till nya bärighetsbestämmelser**

Betänkandet innehåller även förslag till anpassning av fordonsskattesatserna för vissa tunga fordon till de nya bärighetsbestämmelser för de svenska vägarna, som tillämpats sedan den 1 april 1990.

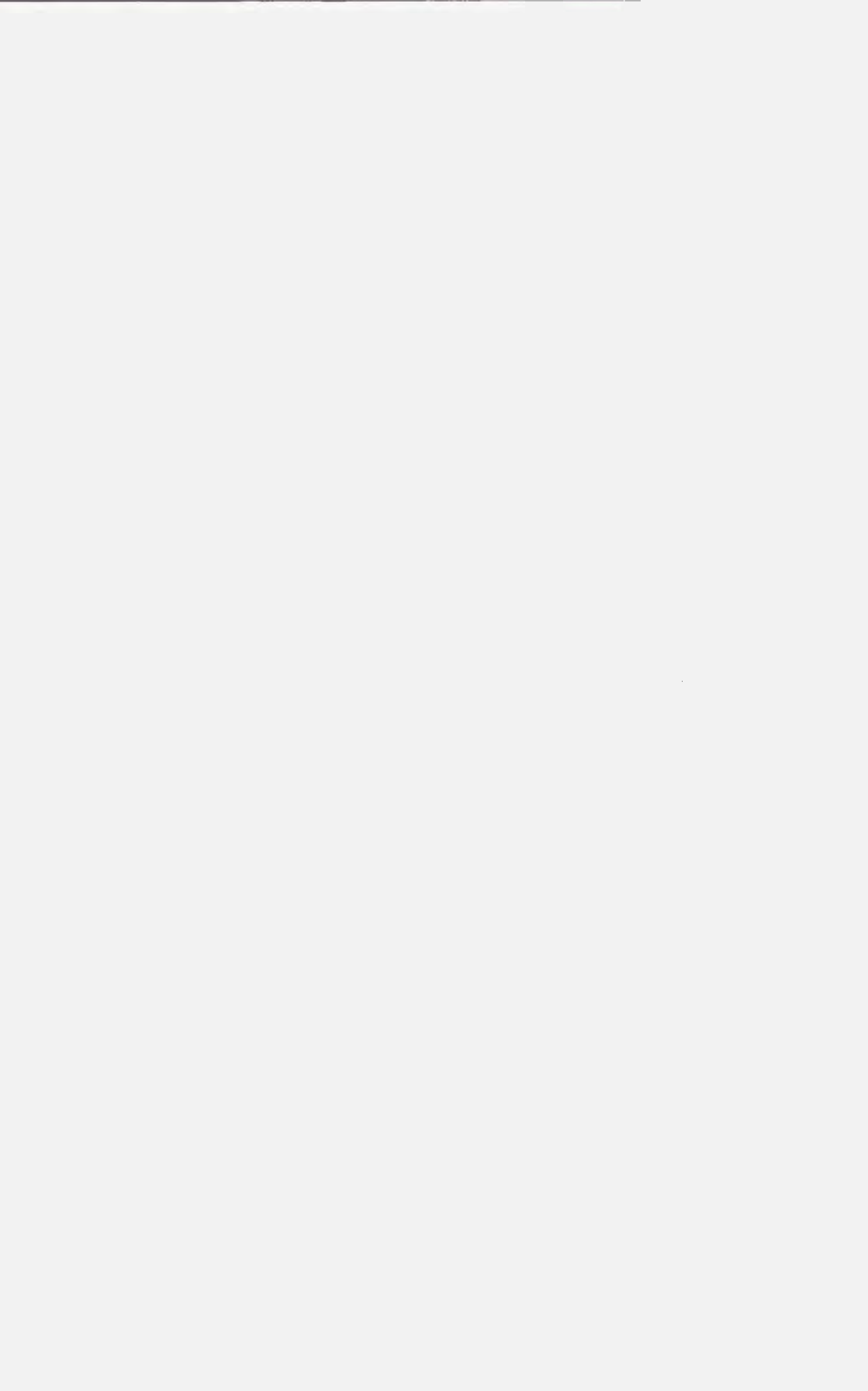
### **Ikraftträdande**

Enligt min bedömning bör det föreslagna skattesystemet kunna tillämpas från den 1 juli 1993.

### **Övergångsbestämmelser**

En särskild lagerskatt bör tas ut samtidigt som dieseloljeskattelagen träder i kraft. Skälet till en sådan skatt är att det kan finnas betydande kvantiteter av obeskattade oljeprodukter i lager hos vissa förbrukare vid denna tidpunkt.

Krav skall inte förligga på installation av kilometerräknarapparat i fordon, som för första gången blir kilometerskattepliktiga efter den 31 december 1992. För äldre fordon, vars apparatur blir obrukbar under tiden januari — juni 1993 kan i vissa fall dispens medges från skyldigheten att ha fordonen utrustade med kilometerräknarapparat. För de nu nämnda fordonen skall debitering av kilometerskatt under perioden fram till den 1 juli 1993 ske på grundval av tidigare registrerade körsträckor, eller om sådan information inte finns tillgänglig, med utgångspunkt från vissa multipler av fordonsskatten för fordonet.



# Summary

## Background

In December 1991, the government decided to appoint a special investigator to review the taxation of dieseldriven vehicles. The need for this investigation came from the government's desire to harmonize the Swedish legislation in this area with the development of internal regulations in the EC.

## Present regulations

The current taxation system on road traffic in Sweden consists of a vehicle tax, based on the ownership of the vehicle, as well as variable taxes collected on the use of the vehicles. The variable taxes applicable on dieseldriven vehicles are energy and carbon dioxide taxes on the diesel oil and a special kilometer tax.

The kilometer tax was introduced in 1974 and is calculated at a fixed rate for the distance driven in Sweden. The tax calculated varies according to the type of vehicle as well as its weight. Diesel oil is subject to value-added tax (VAT), which is calculated on the basis of the price of the oil, including energy and carbon dioxide taxes. The government has recently proposed a reduction of the VAT rate from the current 25 % down to 22 %<sup>1</sup>.

## Excise duty on road diesel oil

In accordance with the terms of reference, the investigation shall present a proposal for a new system of taxation of the dieseldriven vehicles, which can replace the current system of kilometer tax. The new system shall be designed in such a way that it will yield the same government revenue as the kilometer tax.

The investigation recommends that a special excise duty on diesel oil is established and that the tax rate is set on 1,40 SEK/l (approx. 0,23 USD). Oil, which this special excise duty is imposed upon (so called high tax oil), is to be used as propellant in cars, buses and lorries. It will also be required that pleasure boats, equipped with diesel engines, will operate on high tax oil. The total amount of tax on this oil will be,

<sup>1</sup> See government bill 1991/92:150.

when also the energy and carbon dioxide taxes are taken into account, 2,61 SEK/l (approx. 0,44 USD) for high quality diesel oil (taxation class 2) and 2,86 SEK/l (approx. 0,48 USD) for standard diesel oil (taxation class 3)<sup>2</sup>.

Low tax diesel oil (oil, which only the energy and carbon dioxide taxes are imposed upon) can be used in tractors and certain vehicles used on industrial premises.

### **Impacts on taxation of different types of vehicles**

This reform would mean that certain impacts would occur in the tax paid for different types of vehicles.

#### *Cars*

As for owners of dieseldriven cars, an introduction of an excise duty on diesel oil would mean a tax relief compared with today's taxation system. The investigation emphasizes the importance of keeping the total amount of taxes on petrol-driven and dieseldriven cars, which are driven ordinary distances, at an equally high level. In order to maintain this principle, the investigation recommends that the vehicle taxes on dieseldriven cars are increased substantially or to amounts which are four times as high as the rates of today. Temporary regulations concerning cars of 1992 model or older are recommended though; the present rates would only be redubled for those cars.

#### *Buses*

Bus owners would face substantial increases of their costs when the kilometer tax system is abolished. In order to compensate them, the investigation recommends that the vehicle tax rates for dieseldriven buses are reduced and further that bus companies would be granted extra government subsidies for buses used in public transportation.

#### *Heavy goods vehicles*

Depending on the area of use, heavy goods vehicles consume different amounts of fuel. The present kilometer tax is collected independently of the differences in use of the vehicles, while an effect of the proposed reform would be an increase of the tax burden for owners of vehicles, used in areas which require a high consumption of fuel. According to the investigation, this consequence has to be accepted, since there is no way of compensating these effects within the limits of the taxation system.

Lorries and trailers are presently charged with separate amounts of kilometer tax. A system with a special excise duty on diesel oil would mean that only the lorry's consumption of fuel will be subject to taxation.

<sup>2</sup> The given tax rates include the increase of the rate of carbon dioxide tax, proposed by the government this spring (see bill 1991/92:150).

The fuel consumption of a lorry when a trailer is attached normally doesn't increase to such an extent that the extra diesel oil tax will amount to the sum presently being collected in kilometer tax for the trailer. This means that the use of road trains will be somewhat promoted by this tax reform. The investigation points out that an increased use of road trains could be of value to the efficient use of transports as well as from environmental points of view. Accordingly the investigation advises that no adjustments are to be made of the vehicle tax on trailers.

### **EC and the Swedish companies' competitiveness**

The EC countries have come to an agreement regarding a minimum rate of excise duties on road diesel oil, which is to be implemented as from January 1, 1993. The minimum rate is 245 ECU per 1 000 litres of oil, which approximately corresponds to 1,81 SEK/l. An adjustment of the Swedish level of taxation down to the EC minimum rate, would consequently imply a reduction of the total amount of taxes corresponding to about 1 SEK/l compared with the rate, recommended by the investigation. Such a reduction would of course in a positive way affect the Swedish companies' ability to compete with foreign firms. It's however important to point out that the companies' competitiveness also is due to a number of other factors.

### **A fuel marker system**

In order to prevent the use of low tax oil for other than lawful purposes, the investigation recommends that certain chemicals (dyes as well as markers) are to be added to the low tax fuel. Such marker systems are currently used in most European countries and would most likely also be required in view of a future harmonisation with the EC standards.

### **Control issues and sanctions**

The investigation recommends that the use of low tax oil for the operation of cars, buses, lorries and pleasure boats will constitute a criminal offence, carrying a penalty of fines or imprisonment of a maximum of two years. The same penalty will also be applicable for acts, which aim at using oil products for unlawful purposes, for instance extracting markers from oil products.

In order to prevent fraud, the investigation also recommends that apart from the criminal penalty, a special fee will be applicable to those using low tax oil for unlawful purposes. The investigation stresses the importance of fixing this fee at a high, prohibitive, rate. As for cars an unitary fee of 20 000 SEK is recommended, while the fee for buses and lorries could vary from 20 000 SEK to 100 000 SEK depending on the weight of the vehicle. An unitary fee of 10 000 SEK is advised for pleasure boats.

If someone relapses into using low tax oil for unlawful purposes within one year from a previous offence, the investigation recommends that a 50 % higher fee than normal will be applicable.

The police will be responsible for controlling that low tax oil is not used in vehicles when prohibited. The customs authorities are recommended to supervise vehicles passing the borders while the investigation recommends that the Coast Guard, and in some cases the police, will be in charge of exercising the control of pleasure boats.

### **Date when the new system will come into force**

The investigation estimates that the new taxation system could be implemented as from July 1, 1993.

### **Transitional regulations**

In order to prevent that consumers set up a large stock of oil before the date when the new diesel oil tax will be implemented, the investigation advises that a certain, temporary, tax will be collected on oil volymes exceeding 5 000 litres.

Presently, owners of dieseldriven vehicles are required to supply their vehicles with special equipment, which determines the distance driven. The investigation suggests that this requirement should not apply to vehicles, for which liability to pay kilometer tax arise for the first time after December 31, 1992. Older vehicles, whose equipment will cease to operate during the period January to June 1993, can also be exempted from the requirement. The kilometer tax will in these cases be collected by discretionary assessment, using certain standards, until the new taxation system will come into force.

# Författningsförslag

## 1 Förslag till Lag om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter

Härigenom föreskrivs följande.

### Allmänna bestämmelser

1 § Dieseloljeskatt skall betalas till staten enligt denna lag för oljeprodukter som är skattepliktiga enligt lagen (1957:262) om allmän energiskatt. Skatt skall dock inte tas ut om oljeprodukterna har en lägsta flytttemperatur på 15°C.

2 § Skatt tas inte ut för oljeprodukter som är försedda med vissa tillsatsämnen (märkämnerna) som skall göra det möjligt att skilja dessa produkter från andra oljeprodukter. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer beslutar om vilka märkämnerna som skall användas och vilka mängder som skall tillsättas per volymenhet.

Märkämnerna enligt första stycket får tillsättas senast när oljeprodukterna som de skall ingå i tas ut från lagret på en depå utan att tillföras lagret på en annan depå. För oljeprodukter som inte innehåller sådana märkämnerna och som förs in i landet av någon som inte är registrerad som skattskyldig får i stället tullmyndigheten sätta till märkämnerna på begäran av den som för in produkterna. Detsamma gäller om en skattskyldig för in sådana oljeprodukter i de fall dessa inte är avsedda att tillföras en depå.

3 § Bränsletank på personbilar, lastbilar och bussar som är eller bör vara upptagna i bilregistret får inte innehålla oljeprodukter som är försedda med sådana tillsatsämnen som nämns i 2 § om bränsletanken förser motor på fordonet med bränsle. Inte heller bränsletank på fartyg som förser motor på fartyget med bränsle får innehålla sådana oljeprodukter när fartyget används för fritidsändamål eller annat privat ändamål.

Bestämmelserna i första stycket gäller även oljeprodukter, från vilka tillsatsämnen som nämns i 2 § har avlägsnats.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även för fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 38 § bilregisterkungörelsen (1972:599) samt fordon och fartyg som förts in till Sverige för tillfälligt brukande här och inte är registrerade här.

4 § Diesellojleskatt tas ut med 1 400 kronor per kubikmeter.

5 § Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595) och i bilregisterkungörelsen (1972:599).

6 § Bestämmelserna i 6 § första stycket 1, 2, 3 och 5, 7 §, 8 § första stycket 1, 2, 4 och 5 samt andra stycket, 27, 32 och 33 §§ lagen (1957:262) om allmän energiskatt tillämpas i fråga om diesellojleskatt. 33 § lagen om allmän energiskatt gäller dock endast skatter och avgifter som tas ut med stöd av 1 § denna lag. Beträffande avgifter som tas ut med stöd av 14 – 15 §§ denna lag gäller vad som i 19 – 21 §§ särskilt stadgas. Hänvisningarna i 6 § första stycket 3 lagen om allmän energiskatt till 24 § i den lagen skall härvid i stället avse 7 § i denna lag.

7 § I deklaration får avdrag göras för diesellojleskatt på oljeprodukter som

1. i beskattat skick förvärvats för återförsäljning eller förbrukning i egen rörelse,
2. återtagits i samband med återgång av köp,
3. av den skattskyldige eller för hans räkning utförts ur riket eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att förbrukas där,
4. försålts med förlust för den skattskyldige, i den mån förlusten hänförs till bristande betalning från köpare.

Avdrag enligt första stycket 4 får göras med belopp som svarar mot så stor del av skatten som förlusten visas utgöra av varans försäljningspris. Har sådant avdrag gjorts och inflyter därefter betalning skall redovisning åter lämnas för skatten på det bränsle som betalningen avser.

#### **Ansvarsbestämmelser m.m.**

8 § Om bränsletank, som förser motor på personbil, lastbil, buss eller fartyg med bränsle, innehåller oljeprodukter i strid med 3 §, skall ägaren av fordonet eller fartyget dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Om ägaren visar att brottet berott på omständighet som han inte kunnat råda över, är han fri från ansvar.

Om fordonet eller fartyget brukas och dess förare kände till eller bort känna till att bränsletanken innehöll oljeprodukter i strid med 3 § döms även han till straff enligt första stycket. Den som brukar annans fordon eller fartyg utan lov döms i ägarens ställe. Detsamma gäller den som innehar fordonet eller fartyget med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den ägaren har utsett.

9 § Den som från oljeprodukter avlägsnar sådana tillsatsämnen som nämns i 2 § eller på annat sätt tar befattning med oljeprodukter, för vilka diesellojleskatt inte erlagts, i syfte att dessa skall användas i strid med bestämmelserna i 3 § döms, om förfarandet inte utgör led i gärning som är belagd med strängare straff enligt skattebrottslagen (1971:69) till straff enligt 8 §.

10 § Om brott som i 8 § sägs rört betydande värden eller det i annat fall är att anse som grovt skall dömas till fängelse i högst två år.

11 § Ansvarsbestämmelserna för ägare eller brukare av fordon eller fartyg skall i fråga om fordon eller fartyg som tillhör eller brukas av staten eller kommun tillämpas på förarens närmaste förman eller, när det gäller fartyg, befälhavaren. Har förman eller befälhavare gjort vad som ankommer på honom för att hindra att ett brott mot lagen begås men sker detta ändå på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas ansvarsbestämmelserna i stället på den överordnade.

I fråga om fordon eller fartyg som tillhör eller brukas av dödsbo, aktiebolag, ekonomisk förening eller annan juridisk person, skall ansvarsbestämmelserna tillämpas på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen. Om länsstyrelsen på begäran av en juridisk person godtagit en viss fysisk person som bärare av ägares ansvar, skall dock bestämmelserna i stället gälla denne.

12 § För försök eller förberedelse till brott enligt denna lag skall dömas till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

13 § Ett föremål som använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag eller dess värde får förklaras förverkat, om det är nödvändigt för att förebygga brott eller det finns andra särskilda skäl till det.

Förverkande får även i annat fall än som avses i första stycket ske i fråga om föremål som på grund av sin särskilda beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan befaras komma till brottslig användning.

Angående beslag av egendom, som kan antagas vara förverkad enligt första eller andra styckena, gäller bestämmelserna om beslag i rättegångsbalken.

14 § Anträffas oljeprodukter där sådana tillsatsämnen som nämns i 2 § har avlägsnats och för vilka dieseloljeskatt inte erlagts, i annat utrymme än bränsletank som förser motor på personbil, lastbil, buss eller fartyg med bränsle och är det uppenbart att oljeprodukterna avsetts för tillförsel till bränsletank på sådant motorfordon eller fartyg i strid med bestämmelsen i 3 §, påför riksskatteverket den, som ansvarat för att de nämnda tillsatserna avlägsnats, dieseloljeskatt med belopp motsvarande den skatt som skulle ha utgått för oljeprodukterna enligt 4 §.

#### Tillsyn

15 § Tillsynen över efterlevnaden av ansvarsbestämmelserna i denna lag skall utövas av följande myndigheter inom nedan angivna områden.

Myndighet	Tillsynsområde
Polismyndigheterna	Personbilar, bussar och lastbilar
Kustbevakningen	Fartyg
Tullmyndigheterna	Gränskontroll av personbilar, bussar, lastbilar och fartyg till och från utlandet

Tillsyn av fartyg inom område som inte övervakas av kustbevakningen utövas av polismyndigheterna.

16 § För tillsynen enligt 15 § äger tillsynsmyndighet tillträde till låsta utrymmen i fordon och ombord på fartyg. Myndigheten äger rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. För uttagna prov utgår inte någon ersättning.

#### Avgiftsbestämmelser

17 § En särskild avgift tas ut för motorfordon eller fartyg, vars bränsletank innehåller oljeprodukter i strid med 3 §. Avgiften uppgår för personbil till 20 000 kronor och för fartyg till 10 000 kronor. Avgiften beräknas för bussar och lastbilar på följande sätt.

Skattevikt, kilogram	Avgift, kronor
0 — 3 500	20 000
3 501 — 10 000	30 000
10 001 — 15 000	50 000
15 001 — 20 000	75 000
20 001 —	100 000

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatt enligt fordonsskattelagen (1988:327) beräknas.

Avgiften utgår för varje tillfälle, som bränsletank påträffas med oljeprodukter i strid med 3 §.

18 § Har avgift påförts någon och skall sådan avgift påföras honom för ytterligare tillfälle rörande samma fordon eller fartyg inom ett år från det tidigare tillfället, tas avgiften ut med en och en halv gång högre belopp än som följer av 17 §.

19 § Avgift enligt 17 och 18 §§ påförs ägaren till motorfordon och fartyg.

Som ägare av ett fordon anses den som är eller bör vara upptagen i bilregistret som ägare. I fråga om ett fordon eller fartyg som innehas på

grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare. Innehas fordonet i annat fall med nyttjanderätt, anses innehavaren som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare eller anlitar annan förare än ägaren utsett.

Brukar någon annans motorfordon eller fartyg utan lov, påförs brukaren avgiften.

20 § I fråga om motorfordon, som är registrerat här i landet, påförs avgift enligt 17 och 18 §§ genom beslut av länsstyrelsen i det län där den i bilregistret antecknade ägaren av motorfordonet har sin adress enligt registret. I fråga om andra motorfordon samt fartyg påförs avgiften av länsstyrelsen i Stockholms län.

21 § Föreligger synnerliga skäl, kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, i särskilda fall medge nedsättning av eller befrielse från avgift enligt 17 och 18 §§.

22 § Bestämmelserna i 3 § andra stycket och tredje stycket första meningen, 10 § andra stycket, 45 § första stycket, 56, 66 och 85 §§ fordonsskattelagen (1988:327) äger motsvarande tillämpning på avgift enligt denna lag. Allmänt ombud för avgift enligt denna lag är den som förordnats som ombud med stöd av 3 § fjärde stycket fordonsskattelagen.

23 § Bestämmelserna i 3 kap. 7 – 15 §§, 8 kap. 8 § samt 9 kap. 3 § lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter får tillämpas även för att inhämta upplysningar till ledning för beslutet om avgift enligt 17 – 18 §§ denna lag. Beslut om upplysning som skall inhämtas får fattas, utom av länsstyrelsen, av riksskatteverket.

24 § Länsstyrelsens beslut enligt 20 § överklagas hos kammarrätten. Skrivelsen med överklagandet skall ha kommit in till länsstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet. För allmänna ombudet räknas dock tiden från beslutets dag. I fråga om överklagande tillämpas vidare 8 kap. 1 § andra stycket, 2 § andra stycket samt 3 – 5 §§ lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1993.

## 2 Förslag till Lag om lagerskatt på vissa oljeprodukter

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Den som vid ikraftträdandet av denna lag inte är registrerad som skattskyldig enligt 7 § lagen (1957:262) om allmän energiskatt och som då innehar oljeprodukter som blir skattepliktiga enligt lagen (1992:000) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter den 1 juli 1993 skall till staten betala lagerskatt enligt denna lag. Även den som är registrerad enligt lagen om allmän energiskatt och som innehar sådana oljeprodukter skall betala lagerskatt enligt denna lag.

2 § Skatt tas ut för oljeprodukter som blir skattepliktiga enligt lagen (1992:000) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter den 1 juli 1993 och för vilka skattskyldighet inte kommer att inträda enligt 8 § första stycket 1 lagen om allmän energiskatt. Skatt tas inte ut för oljeprodukter som är avsedda att förbrukas för andra ändamål än framdrivande av sådana motorfordon som avses i 3 § lagen om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter.

3 § Lagerskatt tas ut endast för den del av den innehavda mängden oljeprodukter som omfattar mer än 5 000 liter eller, i fråga om den som driver detaljhandel med skattepliktiga oljeprodukter, 5 000 liter för varje särskilt försäljningsställe.

4 § Lagerskatt tas ut med 1 400 kronor per kubikmeter.

5 § Den som är skyldig att betala lagerskatt skall lämna en deklARATION till riksskatteverket om sitt innehav av skattepliktiga oljeprodukter. Deklarationen skall ta upp de lagrade oljeprodukternas art och kvantitet, lagringsplatserna, den använda mätningemetoden och lagerskattens belopp.

Deklaration skall ha kommit in till riksskatteverket senast den 25 september 1993. Lagerskatten skall senast samma dag vara inbetald till verket.

Deklaration skall avges på heder och samvete samt upprättas på blankett enligt formulär som fastställs av riksskatteverket.

6 § Lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter gäller i fråga om lagerskatt. Därvid iakttas följande. 2 kap. 1 – 9 §§, 5 kap. 1 § första och andra styckena, 3-5 §§ och 9 §, 6 kap. samt 7 kap. 5 § skall inte tillämpas. Vad som föreskrivs i 4 kap. 2 § första stycket skall gälla om deklARATION har kommit in senast den 25 september 1993. Restavgift enligt 5 kap. 8 § 1 skall tas ut om skattebeloppet inte har betalats senast den 25 september 1993. Ränta enligt 5 kap. 12 § första stycket 1 utgår från den 25 september 1993.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1993.

## 3 Förslag till

## Lag om ändring i lagen (1988:327) om vägtrafikskatt

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1988:327)

dels att 8, 26-35, 40, 48-50, 52, 71-73 och 75-77 §§ samt bilaga 2 till

lagen skall upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast efter 11, 25 a, 47 och 70 §§ skall utgå,

dels att i 1, 4, 5, 36, 42, 56, 64, 66-68 och 84 §§ ordet "vägtrafikskatt" i olika böjningsformer skall bytas ut mot "fordonsskatt" i motsvarande form,

dels att i 7, 12-18, 24, 51, 65 och 66 §§ samt rubriken närmast före 69 § ordet "fordonsskatt" i olika böjningsformer skall bytas ut mot "skatt" i motsvarande form,

dels att nuvarande bilaga 3 till lagen skall betecknas bilaga 2,

dels att rubriken till lagen skall lyda "Fordonsskattelag"

dels att rubriken närmast före 74 § skall lyda "Förutsättningar för återbetalning"

dels att 1, 2, 5, 9, 36, 42, 46, 53, 55, 64, 66, 69, 74, 79, 83 och 88 §§ samt bilaga 1 till lagen skall ha följande lydelse.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 1 §

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

Fordonsskatt skall betalas till staten enligt denna lag.

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

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

Med dieselolja avses i denna lag de produkter som är skattepliktiga enligt 1 § lagen (1992:000) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter.

## 2 §

Bestämmelserna om skatt i denna lag, med undantag av bestämmelserna i 64 och 88 §§, gäller också för skattetillägg, förseningsavgift, ränta och restavgift.

Bestämmelserna om skatt i denna lag, med undantag av bestämmelserna i 64 och 88 §§, gäller också för skattetillägg, ränta och restavgift.

## Nuvarande lydelse

## 5 §

Med skattevikt avses den vikt efter vilken vägtrafikskatt beräknas. Skattevikten utgör för

personbil, motorcykel, traktor eller motorredskap

tjänstevikten

buss, lastbil, tung terrängvagn, terrängsläp eller annan släpvagn än påhängsvagn

totalvikten, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för

## påhängsvagn

*högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck*

den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för *högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck*.

Kan en buss, lastbil, tung terrängvagn, terrängsläp eller släpvagn föras med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger högst totalvikt för fordonet. I fråga om lastbil som kan föras med anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med sådan anordning.

*Föreslagen lydelse*

## 5 §

Med skattevikt avses den vikt efter vilken *fordonsskatt* beräknas.

Skattevikten utgör för

personbil, motorcykel, traktor eller motorredskap

tjänstevikten

buss, lastbil, tung terrängvagn, terrängsläp eller annan släpvagn än påhängsvagn

totalvikten, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som *hänförs till bärighetsklass 1 enligt 106 § vägtrafikkungörelsen (1972:603)*

## påhängsvagn

den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som *hänförs till bärighetsklass 1 enligt 106 § vägtrafikkungörelsen*.

Kan en buss, lastbil, tung terrängvagn, terrängsläp eller släpvagn föras med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger högst totalvikt för fordonet. I fråga om lastbil som kan föras med anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med sådan anordning.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 9 §

Motorcyklar, personbilar, lastbilar eller bussar som enligt bilregistret har årsmodellsbeteckning 1950 eller äldre är inte skattepliktiga.

Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kilogram är inte skattepliktiga, om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller bussar

Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kilogram är inte skattepliktiga, om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller bussar

## Nuvarande lydelse

som inte är bensin- eller gasoldrivna eller av sådana fordon som avses i 21 § andra stycket 2.

## Föreslagen lydelse

som kan drivas med dieselloja eller av sådana fordon som avses i 21 § andra stycket 2.

## 36 §

Vägtrafikskatt beslutas, om inte annat följer av 37-41 §§, genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret. Om det i bilregistret saknas uppgifter som behövs för bestämmandet av skatten, bestäms den enligt föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Den som är missnöjd med ett beslut enligt första stycket kan begära omprövning enligt 37-39 §§.

Regeringen föreskriver vilken myndighet som svarar för beslut om skatt enligt första stycket.

Fordonskatt beslutas, om inte annat följer av 37-39 §§ och 41 §, genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret. Om det i bilregistret saknas uppgifter som behövs för bestämmandet av skatten, bestäms den enligt föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

## 42 §

Beskattningsmyndigheten skall genom beslut om efterbeskattning fastställa den ytterligare vägtrafikskatt som skall betalas i de fall skatt har undandragits genom att

1. ett fordon har brukats i strid mot vad som är föreskrivet om registrering och avställning av fordon,

2. föreskriven anmälan till registreringsmyndigheten inte har gjorts,

3. oriktig uppgift har lämnats i anmälan eller ansökan till registrerings- eller beskattningsmyndigheten eller annars under förfarandet till ledning för beskattningen,

4. fordonet inte har undergått föreskriven registreringsbesiktning efter ändring som avses i 15 § eller 32 §,

5. uppgift om körsträcka för kilometerskattepliktigt fordon inte har lämnats i vederbörlig ordning eller oriktig uppgift har lämnats om körsträckan,

6. ett kilometerskattepliktigt fordon har brukats i strid mot 26 § andra stycket, eller

7. oriktig uppgift har lämnats i mål om skatt.

Vid efterbeskattning får 41 § tillämpas.

Beskattningsmyndigheten skall genom beslut om efterbeskattning fastställa den ytterligare fordonskatt som skall betalas i de fall skatt har undandragits genom att

1. ett fordon har brukats i strid mot vad som är föreskrivet om registrering och avställning av fordon,

2. föreskriven anmälan till registreringsmyndigheten inte har gjorts,

3. oriktig uppgift har lämnats i anmälan eller ansökan till registrerings- eller beskattningsmyndigheten eller annars under förfarandet till ledning för beskattningen,

4. fordonet inte har undergått föreskriven registreringsbesiktning efter ändring som avses i 15 § eller 32 §,

5. uppgift om körsträcka för kilometerskattepliktigt fordon inte har lämnats i vederbörlig ordning eller oriktig uppgift har lämnats om körsträckan,

6. ett kilometerskattepliktigt fordon har brukats i strid mot 26 § andra stycket, eller

7. oriktig uppgift har lämnats i mål om skatt.

5. oriktig uppgift har lämnats i mål om skatt.

## 46 §

Har den som är skattskyldig undandragit skatt på sätt som anges i 42 §, skall han i samband med

Har den som är skattskyldig undandragit skatt på sätt som anges i 42 §, skall han i samband med

*Nuvarande lydelse*

beslut enligt 37, 38 eller 40 § eller vid beslut om efterbeskattning påföras en särskild avgift (skattetillägg). Skattetillägget är tjugo procent av det skattebelopp som undandragits.

Om den skattskyldige i mål om skatt skriftligen lämnat uppgift som befinns oriktig, skall han påföras skattetillägg med tjugo procent av den skatt som inte skulle ha påförts, om den oriktiga uppgiften godtagits.

*Föreslagen lydelse*

beslut enligt 37 eller 38 § eller vid beslut om efterbeskattning påföras en särskild avgift (skattetillägg). Skattetillägget är tjugo procent av det skattebelopp som undandragits.

## 53 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från 51 och 52 §§ för vissa grupper av fordon.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från 51 § för vissa grupper av fordon.

## 55 §

Skatt som har fastställts enligt 37-42 §§ eller genom beslut om rättelse enligt 45 § första stycket skall betalas inom den tid som beskattningsmyndigheten bestämmer.

Skatt som har fastställts enligt 37-39 §§, 41-42 §§ eller genom beslut om rättelse enligt 45 § första stycket skall betalas inom den tid som beskattningsmyndigheten bestämmer.

## 64 §

Ett skattepliktigt fordon får inte användas, om *vägrafikskatten* inte har betalats inom den tid som har bestämts enligt denna lag. Fordonet får dock användas, om det är fråga om

Ett skattepliktigt fordon får inte användas, om *fordonsskatten* inte har betalats inom den tid som har bestämts enligt denna lag. Fordonet får dock användas, om det är fråga om

1. skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret,
2. skatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 42 § eller avser ytterligare skatt som beslutats efter ägarbytet,
3. *kilometerskatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som inte har förfallit till betalning vid ägarbytet,*
4. skatt för vilken anstånd med betalningen föreligger.

3. skatt för vilken anstånd med betalningen föreligger.

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

## 66 §

Betalas inte skatten i rätt tid skall den drivas in.

Bestämmelserna i uppbördslagen (1953:272) om indrivning, avkortning och avskrivning gäller även

Bestämmelserna i uppbördslagen (1953:272) om indrivning, avkortning och avskrivning gäller även

## Nuvarande lydelse

skatt enligt denna lag. Vad som sägs i 58 § 2 mom. första stycket och 67 § första stycket uppbördslagen om skattemyndighet skall därvid i stället gälla beskattningsmyndigheten. *Fordonsskatt* som skulle ha betalats men inte har erlagts får avkortas genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret. Vid återbetalning av skatt skall avräknas endast sådan till betalning förfallen *fordonsskatt eller kilometerskatt* som inte erlagts, restavgift och skattetillägg som belöper på sådan skatt, *förseningsavgift enligt 48 §* samt sådana avgifter enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) som uppbärs i samband med uppbörd av *vägtrafikskatt*. I fråga om avräkningen skall 37, 38, 45 och 84 §§ tillämpas.

Införelse enligt 15 kap. utsköningsbalken får äga rum vid indrivning av skatten.

## 69 §

*Om det för kilometerskattepliktig buss, lastbil eller släpvagn som använts utomlands har utgått skatt eller avgift där för trafik med eller innehav av fordonet, får beskattningsmyndigheten, efter ansökan, medge återbetalning av fordonsskatt för varje dygn för vilket skatt eller avgift har erlagts i utlandet. Skatten betalas tillbaka med ett belopp per dygn som motsvarar 3 procent av skatten för den månad under vilken användningen skett. Motsvarande gäller när ett sådant fordon använts i Norge och det har utgått kilometerskatt där för fordonet.*

## Föreslagen lydelse

skatt enligt denna lag. Vad som sägs i 58 § 2 mom. första stycket och 67 § första stycket uppbördslagen om skattemyndighet skall därvid i stället gälla beskattningsmyndigheten. *Skatt* som skulle ha betalats men inte har erlagts får avkortas genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret. Vid återbetalning av skatt skall avräknas endast sådan till betalning förfallen *skatt* som inte erlagts, restavgift och skattetillägg som belöper på sådan skatt samt sådana avgifter enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) som uppbärs i samband med uppbörd av *fordonsskatt*. I fråga om avräkningen skall 37, 38, 45 och 84 §§ tillämpas.

*För buss eller lastbil som kan drivas med dieselolja eller för släpvagn som dras av sådant fordon som använts utomlands där skatt eller avgift tagits ut för trafik med eller innehav av fordonet, får beskattningsmyndigheten, efter ansökan, medge återbetalning av skatt för varje dygn för vilket skatt eller avgift har erlagts i utlandet. Skatten betalas tillbaka med ett belopp per dygn som motsvarar 3 procent av skatten för den månad under vilken användningen skett.*

## 74 §

Som förutsättning för återbetalning eller avräkning enligt 69 eller 71 § gäller att uppgifter om användningen utomlands lämnas i enlighet med de föreskrifter som regeringen meddelar. Beskattningsmyndigheten får på ansökan av fordonsägaren ändå medge

Som förutsättning för återbetalning enligt 69 § gäller att uppgifter om användningen utomlands lämnas i enlighet med de föreskrifter som regeringen meddelar. Beskattningsmyndigheten får på ansökan av fordonsägaren ändå medge återbetalning, om det finns

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

återbetalning *eller avräkning*, om särskilda skäl.  
det finns särskilda skäl.

I fråga om fordon som regelmässigt förs ut ur eller in i landet flera gånger per dygn får beskattningsmyndigheten på begäran av den skattskyldige medge att uppgifter enligt första stycket inte behöver lämnas.

## 79 §

Brukas ett fordon i strid mot 64 § sedan fordonets registrerings skyltar har tagits om hand enligt 78 §, döms ägaren till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms ägaren till ett avställt fordon som brukas, om fordonets registrerings skyltar har tagits om hand enligt 78 § och brukandeförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 64 § om fordonet hade varit skattepliktigt.

Brukas ett fordon på annat sätt i strid mot 26 § *andra stycket* eller 64 §, döms ägaren till penningböter.

Brukas ett fordon på annat sätt i strid mot 64 §, döms ägaren till penningböter.

Om ägaren visar att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades, är han fri från ansvar.

## 83 §

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter som är ägnade att leda till att skatten enligt 69 eller 71 § betalas tillbaka *eller avräknas* med för högt belopp döms till böter eller fängelse i högst sex månader, om ej gärningen är belagd med strängare straff i skattebrottslagen (1971:69).

Detsamma gäller den som med avsikt att skatt skall återbetalas *eller avräknas* med för högt belopp underlåter att lämna uppgifter enligt 74 §.

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter som är ägnade att leda till att skatten enligt 69 eller 71 § betalas tillbaka med för högt belopp döms till böter eller fängelse i högst sex månader, om ej gärningen är belagd med strängare straff i skattebrottslagen (1971:69).

Detsamma gäller den som med avsikt att skatt skall återbetalas med för högt belopp underlåter att lämna uppgifter enligt 74 §.

## 88 §

Om det finns synnerliga skäl, kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge nedsättning av eller befrielse från skatt enligt denna lag eller medge att traktor, som enligt denna lag skall höra till klass I, hänförs till klass II. *Regeringen eller den myndighet som regeringen be-*

Om det finns synnerliga skäl, kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge nedsättning av eller befrielse från skatt enligt denna lag eller medge att traktor, som enligt denna lag skall höra till klass I, hänförs till klass II. Medges nedsättning av eller befrielse från skatt, får med-

*Nuvarande lydelse*

*stämmer kan också, om det finns synnerliga skäl, besluta om befrielse från kilometerskatteplikt och om att förhöjd fordonsskatt i stället skall påföras. Medges nedsättning av eller befrielse från skatt, får medgivandet avse även på skatten belöpande skattetillägg, förseningsavgift, ränta och restavgift.*

*Föreslagen lydelse*

givandet avse även på skatten belöpande skattetillägg, ränta och restavgift.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1988:327)****Fordonsskatt**  
*Nuvarande lydelse*

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram 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	<i>Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol</i>	0- 1 600	355 0
		1 601- 3 000	391 36
		3 001-	895 0
2	<i>Annan buss</i>	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	<i>Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol</i>	0- 1 600	355 0
		1 601- 3 000	391 36
		3 001-	895 0
2	<i>Annan lastbil</i>		
	2.1 med anordning för påhängs- vagn med två hjul- axlar	0- 1 600	540 0
		1 601- 3 000	565 25
		3 001-10 000	915 85
		10 001-14 000	6 865 193
		14 001-	14 585 339
	med tre eller flera hjul- axlar	0- 1 600	540 0
		1 601- 3 000	565 25
		3 001-11 000	915 95
		11 001-15 000	8 515 115
		15 001-18 000	13 115 135
		18 001-23 000	17 165 246
		23 001-27 000	29 465 210
		27 001-	37 865 0

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
<b>2.2 utan anordning för påhängs- vagn</b>			
med två hjul- axlar	0- 1 600	355	0
	1 601- 3 000	391	36
	3 001- 6 000	895	27
	6 001-10 000	1 705	38
	10 001-14 000	3 225	111
	14 001-17 000	7 665	199
	17 001-	13 635	260
med tre eller flera hjul- axlar	0- 1 600	355	0
	1 601- 3 000	391	36
	3 001-11 000	895	21
	11 001-15 000	2 575	88
	15 001-18 000	6 095	155
	18 001-27 000	10 745	194
	27 001-	28 205	0
<b>E Traktorer m.m.</b>			
<b>1 Traktor klass I (trafiktraktor) som inrättats för drift med annat drivmedel än dieselolja</b>			
	0- 1 300	370	0
	1 301- 3 000	425	55
	3 001- 7 000	1 360	95
	7 001-	5 160	168
<b>2 Traktor klass I (trafiktraktor) som inrättats för drift med dieselolja</b>			
	0- 1 300	680	0
	1 301- 3 000	790	110
	3 001- 7 000	2 660	180
	7 001-	9 860	320
<b>3 Traktor klass II (jordbrukstraktor)</b>			
	0-	225	0
<b>4 Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-3</b>			
	2 001-	1 000	0
<b>5 Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 3 med två hjulaxlar</b>			
	2 001- 6 000	300	35
	6 001-14 000	1 700	70
	14 001-	7 300	200
med tre eller flera hjul- axlar	2 001- 6 000	300	30
	6 001-14 000	1 500	50
	14 001-18 000	5 500	130
	18 001-	10 700	170

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundrat- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
<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 <i>bensin- eller gasoldriven bil</i> <sup>1</sup> med en hjulaxel	3 001-	580	11
	med två hjul- axlar	3 001-13 000 13 001-	580 1 480	9 0
	med tre eller flera hjul- axlar	3 001-13 000 13 001-	580 1 180	6 0
3	<i>Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar och andra släpvagnar</i> med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som <i>inte är bensin- eller gasoldriven</i> , om det är fråga om			
	3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001- 5 000 5 001- 8 000 8 001-	630 2 730 6 750	105 134 248
	med två eller flera hjul- axlar	3 001- 8 000 8 001-11 000 11 001-14 000 14 001-	610 3 360 6 210 10 500	55 95 143 200
	3.2 andra släp- vagnar med en hjul- axel	3 001- 8 000 8 001-	320 2 670	47 80
	med två hjul- axlar	3 001- 8 000 8 001-11 000 11 001-14 000 14 001-17 000 17 001-	310 1 810 3 250 5 410 8 260	30 48 72 95 105

<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.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
med tre eller flera hjul- axlar	3 001-11 000	300	19
	11 001-17 000	1 820	37
	17 001-25 000	4 040	62
	25 001-32 000	9 000	81
	32 001-	14 670	0
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller ett motorredskap <sup>2</sup> som beskattas som en trafiktraktor, samt släpvagnar eller terrängsläp som dras av en tung terrängvagn som beskattas enligt E 5			
med en hjulaxel	3 001- 8 000	550	45
	8 001-	2 800	120
med två hjul- axlar	3 001- 8 000	550	20
	8 001-11 000	1 550	50
	11 001-17 000	3 050	170
	17 001-	13 250	250
med tre eller flera hjul- axlar	3 001-11 000	550	20
	11 001-14 000	2 150	40
	14 001-20 000	3 350	75
	20 001-25 000	7 850	105
	25 001-30 000	13 100	120
	30 001-35 000	19 100	45
	35 001-	21 350	0

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse**Föreslagen lydelse*

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram 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>			
1	Personbil som inte kan drivas med diesololja	0- 900	355 0
		901-	445 90
2	Personbil som kan drivas med diesel- olja och		
	2.1 som enligt bil- registret har års- modellsbeteckning 1992 eller äldre	0- 900	710 0
		901-	890 180
	2.2 annan personbil	0- 900	1 420 0
		901-	1 780 360
<b>C Bussar</b>			
		0- 1 600	355 0
		1 601- 3 000	391 36
		3 001-	895 0
<b>D Lastbilar</b>			
1	Lastbil som inte kan drivas med diesololja	0- 1 600	355 0
		1 601- 3 000	391 36
		3 001-	895 0
2	Lastbil som kan drivas med diesololja		
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjul- axlar	0- 1 600	540 0
		1 601- 3 000	565 25
		3 001-10 000	915 85
		10 001-14 000	6 865 193
		14 001-	14 585 339
	med tre eller flera hjul- axlar	0- 1 600	540 0
		1 601- 3 000	565 25
		3 001-11 000	915 95
		11 001-15 000	8 515 115
		15 001-18 000	13 115 135
		18 001-23 000	17 165 246
		23 001-	29 465 210

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
<b>2.2 utan anordning för påhängsvagn med två hjul- axlar</b>			
	0- 1 600	355	0
	1 601- 3 000	391	36
	3 001- 6 000	895	27
	6 001-10 000	1 705	38
	10 001-14 000	3 225	111
	14 001-17 000	7 665	199
	17 001-	13 635	260
<b>med tre eller flera hjul- axlar</b>			
	0- 1 600	355	0
	1 601- 3 000	391	36
	3 001-11 000	895	21
	11 001-15 000	2 575	88
	15 001-18 000	6 095	155
	18 001-	10 745	194
<b>E Traktorer m.m.</b>			
<b>1 Traktor klass I (trafiktraktor) som inte kan drivas med dieselolja</b>			
	0- 1 300	370	0
	1 301- 3 000	425	55
	3 001- 7 000	1 360	95
	7 001-	5 160	168
<b>2 Traktor klass I (trafiktraktor) som kan drivas med dieselolja</b>			
	0- 1 300	680	0
	1 301- 3 000	790	110
	3 001- 7 000	2 660	180
	7 001-	9 860	320
<b>3 Traktor klass II (jordbrukstraktor)</b>			
	0-	225	0
<b>4 Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-3</b>			
	2 001-	1 000	0
<b>5 Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 3 med två hjulaxlar</b>			
	2 001- 6 000	300	35
	6 001-14 000	1 700	70
	14 001-	7 300	200
<b>med tre eller flera hjul- axlar</b>			
	2 001- 6 000	300	30
	6 001-14 000	1 500	50
	14 001-18 000	5 500	130
	18 001-	10 700	170
<b>F Släpvagnar</b>			
<b>1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram</b>			
	0- 1 000	150	0
	1 001- 3 000	170	21

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil <sup>1</sup> som inte kan drivas med dieselolja med en hjulaxel	3 001-	580 11
	med två hjul- axlar	3 001-13 000 13 001-	580 9 1 480 0
	med tre eller flera hjul- axlar	3 001-13 000 13 001-	580 6 1 180 0
3	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om 3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001- 5 000 5 001- 8 000 8 001-	630 105 2 730 134 6 750 248
	med två eller flera hjul- axlar	3 001- 8 000 8 001-11 000 11 001-14 000 14 001-	610 55 3 360 95 6 210 143 10 500 200
	3.2 andra släp- vagnar med en hjul- axel	3 001- 8 000 8 001-	320 47 2 670 80
	med två hjul- axlar	3 001- 8 000 8 001-11 000 11 001-14 000 14 001-17 000 17 001-	310 30 1 810 48 3 250 72 5 410 95 8 260 105
	med tre eller flera hjul- axlar	3 001-11 000 11 001-17 000 17 001-25 000 25 001-	300 19 1 820 37 4 040 62 9 000 81

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

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller ett motorredskap <sup>2</sup> som beskattas som en trafiktraktor, samt släpvagnar eller terrängsläp som dras av en tung terrängvagn som beskattas enligt E 5 med en hjulaxel	3 001- 8 000	550	45	
	8 001-	2 800	120	
	med två hjul- axlar	3 001- 8 000	550	20
		8 001-11 000	1 550	50
		11 001-17 000	3 050	170
		17 001-	13 250	250
	med tre eller flera hjul- axlar	3 001-11 000	550	20
		11 001-14 000	2 150	40
		14 001-20 000	3 350	75
		20 001-25 000	7 850	105
		25 001-30 000	13 100	120
	30 001-	19 100	45	

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1993.

2. Bestämmelser om kilometerskatt gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tid före ikraftträdandet.

3. Skyldig att betala kilometerskatt för fordon, som har varit kilometer-skattepliktigt under någon del av tiden mellan närmast föregående avstämpling som har legat till grund för beräkning av kilometerskatt och utgången av juni månad 1993, är den som ägde fordonet vid ingången av juli månad 1993.

4. Regeringen får förordna att den sista uppbörden av kilometerskatt får avse annan tid än skatteperiod.

5. Närmare föreskrifter om uppbörd i samband med upphörandet av bestämmelserna om kilometerskatt meddelas av regeringen eller den

<sup>2</sup> Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av bil som är dieseldriven tas skatt ut enligt 3.



#### 4 Förslag till lag om ändring i lagen (1988:327) om vägtrafikskatt

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1988:327) att det skall införas en ny paragraf av följande lydelse.

**26 a §** Skyldighet enligt 26 § att förse kilometerskattepliktigt fordon med kilometerräknarapparat skall inte gälla fordon, som första gången blir kilometerskattepliktigt efter utgången av december månad 1992.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

## 5 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon

*dels* att 6 och 7 §§ samt bilaga 2 till lagen skall upphöra att gälla,

*dels* att rubrikerna närmast efter 1 och 5 §§ skall utgå,

*dels* att i 1 och 8 §§ ordet "vägtrafikskatt" i olika böjningsformer skall bytas ut mot "fordonsskatt" i motsvarande form,

*dels* att i 2-4 §§ ordet "fordonsskatt" i olika böjningsformer skall bytas ut mot "skatt" i motsvarande form,

*dels* att nuvarande bilaga 1 till lagen skall betecknas bilaga,

*dels* att rubriken till lagen skall lyda "lagen om fordonsskatt på utländska fordon"

*dels* att 1, 2, 11 och 14 §§ samt bilaga till lagen skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 1 §

För lastbilar, bussar och andra släpvagnar än påhängsvagnar, som dras av lastbilar eller bussar, skall betalas *fordonsskatt och kilometer-skatt* enligt denna lag, om fordonen har förts in till Sverige för tillfälligt brukande här och inte är registrerade här.

För lastbilar, bussar och andra släpvagnar än påhängsvagnar, som dras av lastbilar eller bussar, skall betalas *skatt* enligt denna lag, om fordonen har förts in till Sverige för tillfälligt brukande här och inte är registrerade här.

Skatt tas ut endast för fordon med Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i *vägtrafikskattelagen* (1988:327).

en totalvikt över 6 000 kilogram. Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i *fordonsskattelagen* (1988:327).

## 2 §

Fordonsskattens storlek framgår av *bilaga 1* till denna lag.

Fordonsskattens storlek framgår av *bilagan* till denna lag.

## 11 §

Saknas införselhandling i fall som avses i 10 §, skall *kilometer-skatt debiteras efter en körsträcka om 400 kilometer för varje påbörjat dygn fordonet befunnit sig här i landet. Är det uppenbart att körsträckan varit längre, skall dock den verkliga körsträckan läggas till grund för debiteringen.* Kan antalet dygn fordonet befunnit sig här inte

Saknas införselhandling i fall som avses i 10 § *och* kan antalet dygn fordonet befunnit sig här inte utredas, skall vid debitering av *skatt* vistelsens längd uppskattas efter vad som är skäligt.

*Nuvarande lydelse*

utredas, skall vid debitering av *fordonsskatt och kilometerskatt* vistelsens längd uppskattas efter vad som är skäligt.

Tullmyndighet får, om det finns särskilda skäl, debitera kilometer-skatt efter en kortare körsträcka än som anges i första stycket första meningen.

*Föreslagen lydelse*

## 14 §

Har införselhandling utfärdats och kan den inte företes i fall som avses i 9 § andra stycket eller i 10 §, skall den som svarar för fordonet dömas till penningböter.

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet till tullmyndighet lämnar en felaktig uppgift om *ett fordons väglängdmätarställning eller om annat* förhållande som är av betydelse för fastställande av skatt enligt denna lag, skall dömas till böter eller fängelse i högst sex månader, om gärningen inte är belagd med straff i skattebrottslagen (1971:69).

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet till tullmyndighet lämnar en felaktig uppgift om förhållande som är av betydelse för fastställande av skatt enligt denna lag, skall dömas till böter eller fängelse i högst sex månader, om gärningen inte är belagd med straff i skattebrottslagen (1971:69).

**Bilaga 1 till lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon***Nuvarande lydelse*  
**Fordonsskatt**

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för påbörjat dygn
Lastbilar, bussar eller släpvagnar, kopplade till eller avsedda att kopp- las till lastbilar eller bussar	6 001- 10 000 10 001- 15 000 15 001- 20 000 20 001-	12 22 42 63

**Bilaga till lagen (1988:328) om fordonsskatt på utländska fordon***Föreslagen lydelse*  
**Fordonsskatt**

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för påbörjat dygn
1. Bussar	6 001-	2,50
2. Lastbilar	6 001- 10 000	12,00
eller släpvagnar, kopplade till eller avsedda att kopp- las till lastbilar eller bussar	10 001- 15 000 15 001- 20 000 20 001-	22,00 42,00 63,00

# 1 Inledning

## 1.1 Utredningens uppdrag

I december 1991 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare (Fi 1991:07) för att utreda frågan om beskattningen av dieseldrivna fordon.

Den huvudsakliga uppgiften är enligt direktiven (dir. 1991:106)<sup>1</sup> att ta fram ett förslag till beskattningsform för de dieseldrivna fordonen som kan ersätta det nuvarande kilometerskattesystemet. Inriktningen bör därvid vara att lägga om beskattningen så att den bättre motsvarar vad som förekommer i andra länder och inte ger upphov till gränshinder. Vidare bör förslaget innebära en teknisk anpassning till den beskattning som kommer att gälla inom EG.

Förslaget bör innefatta en särskild beskattning av sådan diesellojja som används av fordon som i dag är kilometerskattepliktiga. Därvid skall de kontrollproblem en sådan beskattning kan ge upphov till särskilt belysas och förslag lämnas om märkning av vissa oljeprodukter. En sådan märkning förekommer i andra länder med särskild skatt på diesellojja. Utredningen bör också överväga vilket sanktionssystem som krävs för att en diesellojjeskattning skall vara effektiv.

Som en förutsättning för utredningsuppdraget gäller att ett oljeskatte-system skall vara så avvägt att det uppbördsmissigt motsvarar det nu gällande skatteuttaget. Regeringen uttalar dock i direktiven att den svenska beskattningsnivån på sikt bör överensstämja med vad som gäller inom EG. Utredaren skall därför även belysa vilka effekter en sådan anpassning till EG:s skattenivå skulle få, varvid såväl den svenska åkerinäringens konkurrensvillkor som konkurrensförhållandena mellan olika transportslag bör uppmärksammas. Även effekterna för den svenska industrin i stort samt miljökonsekvenserna bör enligt direktiven omfattas av analysen.

En övergång till diesellojjeskatt skulle innebära vissa förskjutningar i skattebelastningen mellan olika typer av fordon och i direktiven anges att utredningen skall överväga om detta bör motivera ändringar i uttaget av fordonsskatt. Det ingår även i uppdraget att ta fram ett förslag till hur fordonsskatten kan anpassas till de nya bärighetsbestämmelser för det svenska vägnätet som infördes i vägtrafikkungörelsen (1972:603) den 1 april 1990.

<sup>1</sup> Se bilaga 1

I direktiven betonas vikten av att en övergång till ett nytt beskattningssystem kan ske så snart som möjligt och utredningen har i uppdrag att undersöka förutsättningarna för att genomföra övergången den 1 januari 1993.

Utredningen har att beakta vad som sägs i direktiven (dir. 1984:5) angående utredningsförslagets inriktning, nämligen att alla förslag skall kunna genomföras med oförändrade eller minskade resurser och i direktiven (dir. 1988:43) om att EG-aspekter skall beaktas i utredningsarbetet.

## 1.2 Utredningens arbete

Under utredningsarbetet har sammanträffanden ägt rum med företrädare för Haldex Aktiebolag, ODAB Svensk Oljedistribution Aktiebolag, Skogsindustrins Transportkommitté, Svenska Busstrafikförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Petroleum Institutet (SPI), Svenska åkeriförbundet och Sveriges Industriförbund. Vidare har utredningen varit i kontakt med företrädare för Kommunikationsdepartementet, Miljö- och naturresursdepartementet samt Rikspolisstyrelsen.

Representanter för utredningen har besökt Finland och Tyskland och erhållit information om de beskattningssystem som tillämpas i dessa länder.

På uppdrag av utredningen har SPI beräknat kostnaderna för den svenska oljebranschen om en diesellojebesättning skulle införas. Företrädare för det irländska konsultföretaget Dowling Marker Systems har informerat utredningen om olika tänkbara system för märkning av oljeprodukter.

## 1.3 Vägtrafikbesättningen

### 1.3.1 Nuvarande bestämmelser – en kortfattad översikt

Vägtrafiken beskattas i dag med såväl fasta skatter på innehav av fordon, fordonsskatt, som rörliga skatter på användning av fordonen. Den rörliga skattedelen utgörs för bensindrivna fordon av bensinskatt och koldioxidskatt (enligt lagarna 1961:372 och 1990:582). För dieseldrivna fordon tas rörlig skatt ut i form av dels bränsleskatter, dels kilometerskatt. Bränsleskatterna består av allmän energiskatt, svavelskatt (se lagarna 1957:262 och 1990:708) samt den tidigare nämnda koldioxidskatten. Svavelhalterna i de oljor som används för fordonsdrift är dock så låga att någon svavelskatt inte utgår för dessa produkter. Kilometerskatten tas ut med stöd av bestämmelserna i vägtrafikskattelagen (1988:327, VSL), som också innehåller reglerna om fordonsskatt.

Drivmedel och andra energiprodukter är i Sverige belagda med mervärdeskatt och beskattningsvärdet utgörs av vederlaget, saluvärdet eller inköpsvärdet av produkten, inklusive andra statliga skatter och

avgifter än mervärdeskatt. De ovan nämnda punktskatterna, dvs. bensinskatt och andra bränsleskatter, räknas således in i underlaget för beräkningen av mervärdeskatten. Mervärdeskatten uppgår f.n., med några undantag där skattesatsen är 18 %, till 25 %. Regeringen har dock i prop. 1991/92:150 föreslagit att den skall sänkas till 22 % fr.o.m. den 1 januari 1993.

Fordonsskatt skall betalas för motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar, traktorer, motorredskap och släpvagnar. Påhängsvagnar är dock inte skattepliktiga om de dras uteslutande av kilometerskattepliktigt fordon. Fordonsskattens storlek varierar med fordonsslag, skattevikt, drivmedel och fordonets konstruktion.

Kilometerskatten är beroende av fordonets körsträcka och tas ut med ett visst belopp per tiotal kilometer. Skattesatserna är utformade efter fordonsslag och skattevikt. Kilometerskatten infördes den 1 januari 1974 för dieseldrivna personbilar, lastbilar och bussar och utvidgades den 1 juni 1976 till att avse även tyngre släpvagnar (skattevikt över 3 000 kg), som är avsedda att dras av kilometerskattepliktiga fordon. Påhängsvagnar, med skattevikt över 3 000 kg, undantogs dock från och med den 1 januari 1985 från beskattning i de fall då de dras av kilometerskattepliktigt fordon och i stället höjdes skattesatserna för dragbilarna.

Kilometerskatt skall även betalas för vissa utländska fordon som tillfälligt används här i landet. Det rör sig om dieseldrivna lastbilar och bussar samt andra släpvagnar än påhängsvagnar, om de är avsedda att dras av dieseldriven lastbil eller dieseldriven buss. Bestämmelser om detta finns i lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon.

Motorcyklar, personbilar, lastbilar eller bussar som har årsmodellbeteckning 1950 eller äldre är undantagna från skyldighet att erlägga vägtrafikskatt. Detsamma gäller diplomafordon, militärfordon samt vissa fordon som uteslutande eller så gott som uteslutande används vid räddningstjänst. Handikappade kunde tidigare erhålla befrielse från skyldigheten att betala vägtrafikskatt. Denna möjlighet har numera upphört, men den som medgetts befrielse enligt äldre bestämmelser får ha kvar den så länge fordonet behålls, dock längst till och med utgången av september 1995. Nedsättning av eller befrielse från vägtrafikskatt kan, om synnerliga skäl föreligger, även medges i andra fall.

Utöver de nu nämnda skatterna uttas även vissa andra skatter på vägtrafiken. Det rör sig om försäljningsskatt på motorfordon och saluvagnsskatt för fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 38 § bilregisterkungörelsen (1972:599).

### 1.3.2 Tidigare brännolja beskattning

Skatt på brännolja (dieselolja) infördes i Sverige 1937. Skattskyldig var den som var antecknad i bilregistret som ägare av ett dieseldrivet fordon. Beskattningsmyndigheter var länsstyrelserna och överståthållarämbetet. De resurser som stod till myndigheternas förfogande var dock helt otillräckliga, vilket med tiden ledde till att beskattningen undergrävdes.

En viss omläggning av beskattningen genomfördes därför 1955, varvid bl.a. funktionen som beskattningsmyndighet övertogs av Kontrollstyrelsen. Även enligt de nya bestämmelserna var fordonsägarna skattskyldiga. Trots omläggningen fortsatte dock skattebortfallet att vara förhållandevis betydande.

En ny reform av beskattningen genomfördes 1962, då förordningen (1961:653) om brännolja (BSF) trädde i kraft. Enligt BSF skulle, utöver den energiskatt som generellt togs ut för oljeprodukter, skatt utgå på sådan brännolja (dieselolja) som var avsedd att användas i vägfordon. Skyldiga att erlagga skatt var registrerade tillverkare, leverantörer och förbrukare och skatten uppgick till mellan 0,31 och 0,34 kr per liter, beroende på vilken kategori den skattskyldige tillhörde. Skatten beräknades på grundval av ingivna deklarerationer efter fakturerad volym, med rätt till vissa avdrag. Beskattningsmyndighet var Kontrollstyrelsen, vars uppgifter sedermera övertogs av Riksskatteverket.

Dieselolja som var avsedd för motordrift fick lämnas ut från tillverkare eller leverantör i obeskattat skick, endast om köparen var registrerad som skattskyldig förbrukare eller om det var uppenbart för leverantören att oljan inte skulle användas för motorfordonsdrift. Riksskatteverket medgav att obeskattad vara fick levereras till köpare som på heder och samvete försäkrade att han inte förfogade över dieseldrivet motorfordon.

Ordningen med försäkran om användningssätt i samband med inköp av dieselolja ledde snabbt till omfattande problem genom att t.ex. falska försäkringar blev mycket vanliga. Ett annat problem hängde samman med att obeskattad lätt eldningsolja och dieselolja var (och fortfarande är) i princip tekniskt likvärdiga produkter. Ett tämligen omfattande skatteundrandragande torde ha förekommit genom olaglig användning av lätt eldningsolja i stället för dieselolja.

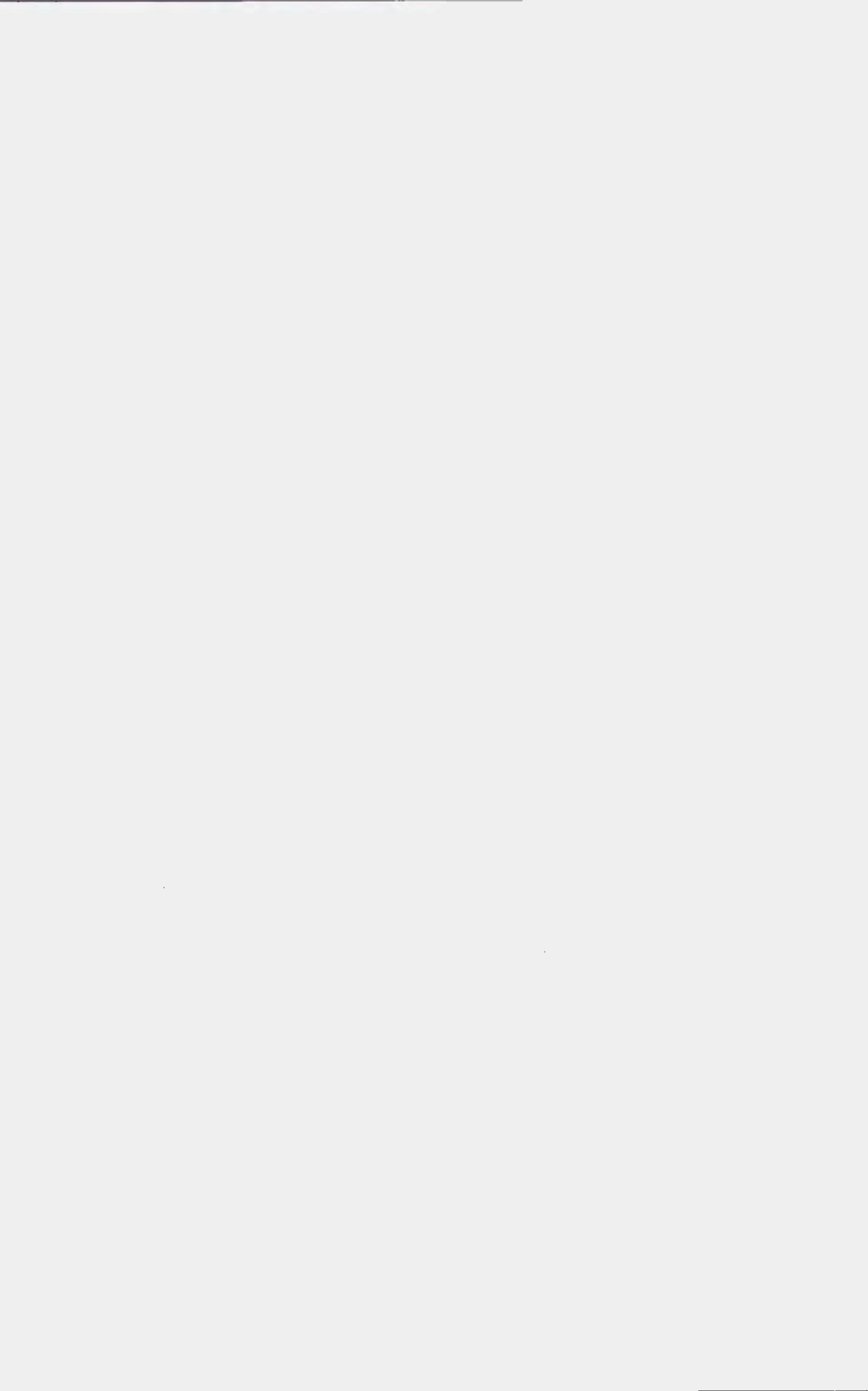
### 1.3.3 Införandet av kilometerskatt

Bilskatteutredningen tillsattes 1965 och fick bl.a. till uppgift att utreda vilka andra skatter än de dåvarande fordons- och drivmedelskatterna som skulle kunna användas för beskattningen av vägtrafiken. Efter förslag från utredningen (SOU 1969:45 och 1972:42) ersattes brännoljeskatten 1974 med det nu gällande systemet med kilometerskatt.

Statsmakterna angav i huvudsak tre skäl för att övergå från den tidigare brännoljeskatten till en ny beskattningsform. Kilometerskatten skulle erbjuda de bästa möjligheterna till en anpassning av beskattningen efter den s.k. kostnadsansvarighetsprincipen för uttaget av skatter på vägtrafiken, som statsmakterna hade antagit 1963. Kilometerskatten skulle vidare på ett effektivare sätt än en brännoljeskatt kunna avgränsa beskattningen till vägsektorn. Slutligen ansågs de kontrollproblem och det skatteundrandragande som förekommit med brännoljeskatten kunna avhjälpas med ett införande av kilometerskatt.

När kilometerskatten hade tillämpats under några år beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare, som fick till uppdrag att göra en teknisk översyn av vägtrafikbeskattningen och därvid bl.a. utvärdera

kilometerskatten och bedöma alternativa skatteformer. Utredningen förordade i ett delbetänkande (Ds Fi 1984:22) dock att kilometerskattesystemet skulle behållas. Även riksdagen gick på samma linje vid sin behandling av frågan och beslöt endast om vissa mindre ändringar i systemet (prop. 1985/86:92, SkU 31, rskr. 190).



## 2 Vissa skatter på vägtrafiken i andra länder

### 2.1 De nordiska länderna

#### 2.1.1 Norge<sup>1</sup>

##### Nuvarande bestämmelser

###### *Kilometerskatt*

Norge införde ett system med kilometerskatt 1959. Sådan skatt tas ut på dieseldrivna personbilar och lastbilar samt släpvagnar med en totalvikt som överstiger 2 000 kg. Traktorer, motorredskap samt bussar i yrkesmässig trafik är undantagna från beskattning. Detsamma gäller gasol- och eldrivna bilar samt utlandsregistrerade personbilar, varubilar och bussar. Skattesatsen för personbilar ligger i nivå med vad som tas ut i det svenska kilometerskattesystemet, medan skattesatserna för tunga lastfordon är väsentligt högre än vad som gäller i Sverige. Det skall dock noteras att Norge helt saknar fordonsskatt. Reducerade skattesatser, för körsträckor utöver 30 000 km per år, gäller för fordon vars totalvikt överstiger 2 000 kg. Även fordon med flera axlar erhåller viss nedsättning av skatten.

Huvudregeln är att kilometerskatt skall tas ut på all körning som äger rum i Norge, d.v.s. såväl norska som utländska fordon omfattas av skattskyldigheten. De norska myndigheterna har dock träffat avtal med ett flertal länder, däribland Tyskland, Frankrike och Italien, om att fordon från dessa länder får köra avgiftsfritt i Norge.

###### *Bränsleskatter*

En särskild avgift tas ut på mineraloljor. Vidare införde Norge den 1 januari 1991 särskilda koldioxidavgifter på bl.a. eldnings- och diesellojla samt bensin. Avgifterna för vägdiesel, dvs. diesellojla för fordonsdrift, och lätt eldningsolja uppgår till 0,58 kr/l, varav 0,30 kr utgör mineraloljeavgift och 0,28 kr koldioxidavgift. Härtill kommer en svavelavgift om 0,06 kr/l. Totalt uppgår således skatten till 0,64 kr/l.

<sup>1</sup> Skattesatserna anges i svenska kronor.

Skatt på bensin utgår med totalt 3,92 kr/l för blyad bensin och 3,32 kr/l för blyfri bensin. Av beloppen utgör 0,74 kr/l koldioxidskatt.

Mervärdeskatt tas ut på oljeprodukter. Skattesatsen uppgår till 20 %.

## Förslag till ändringar av beskattningssystemet

### *Avskaffande av kilometerskatten*

Den norska regeringen gav 1987 en arbetsgrupp i uppdrag att utreda frågan om avskaffande av kilometerskatten och lämna förslag till alternativa skattesystem. Den internationella utvecklingen var huvudorsaken till att de norska myndigheterna ansåg att kilometerskatten borde slopas. Norge har, som nämnts ovan, fått efterge sina krav gällande kilometerskatten gentemot vissa andra länder och detta har missgynnade den norska åkerinäringen.

Arbetsgruppen lade fram sin utredning i juni 1989 och förordade där att en kombination av bränsle- och fordonsskatter skulle ersätta kilometerskattesystemet.

I förslaget till statsbudget för 1992 lade den norska regeringen under hösten 1991 fram ett förslag om att ersätta kilometerskattesystemet med dels en särskild avgift på vägdiesel, dels en fordonsskatt på tyngre lastbilar och släpvagnar. Vid behandlingen av budgetförslaget uttalade stortinget visserligen sitt stöd för ett införande av det föreslagna skattesystemet, men beslöt dock att en eventuell skatteomläggning inte kunde komma till stånd förrän regeringen även lagt fram ett förslag till lösning av de kontroll- och sanktionsproblem som det nya systemet kunde medföra.

Regeringen har därefter den 30 april 1992 förelagt stortinget en proposition, som innehåller ett mer komplett förslag till ändringar av beskattningen av de dieseldrivna fordonen och stortinget väntas ta ställning till förslaget före sommaren 1992. Regeringen anser att det är önskvärt att skatteomläggningen kan äga rum under början av år 1993.

Förslaget innebär i korthet följande.

Kilometerskatten ersätts med en särskild dieselavgift om 2,05 kr/l. Vidare införs en fast, årlig fordonsskatt ("vektårsavgift") för lastbilar respektive släpvagnar vars totalvikt överstiger 13 000 kg. Skattesatserna varierar efter fordonets vikt och axelkonstruktion och fordonsskatten kommer maximalt att uppgå till 10 200 kr för lastbilar och 13 900 kr för släpvagnar.

Regeringen föreslår att Finans- och tulldepartementet skall ges rätt att utforma föreskrifter om märkning av vissa, lägre beskattade, oljeprodukter. Märkt olja skall få användas för drift av traktorer och motorredskap samt för andra ändamål än fordonsdrift.

Uppbörderna av det nya skattesystemet beräknas ge lika stora intäkter, från de fordon som i dag är kilometerskattepliktiga, som kilometerskatten inbringar.

Huvuddelen av de norska bussarna omfattas, som nämnts ovan, i dag inte av kilometerskattesystemet. Enligt förslaget kommer emellertid skyldighet föreligga att använda olja, som är belagd med dieselavgift, för drift av bussar och kostnaderna för busstrafiken kommer således att öka till följd av skatteomläggningen. Enligt regeringens uppfattning skulle detta dock medföra oönskade effekter för kollektivtrafikens konkurrenskraft i förhållande till t.ex. privatbilismen och regeringen avser därför att lämna ägarna till bussar, som används i kollektivtrafik, kompensation för de ökade kostnaderna. Detta skall ske genom höjningar av de allmänna bidrag som i dag lämnas kollektivtrafiken.

#### *Ändring av mineralolja- och bensinavgifter*

Regeringen har den 8 maj 1992, i avsikt att stödja den norska industrin, förelagt stortinget ett förslag till sänkningar av mineraloljaavgifterna. Mineraloljaavgiften för bl.a. vägdiesel skall således enligt förslaget generellt sänkas med 0,14 kr/l. De minskade skatteintäkter som blir följden av sänkningen skall kompenseras genom en höjning av bensinavgiften med 0,28 kr/l för såväl blyad som blyfri bensin.

### 2.1.2 Danmark<sup>2</sup>

#### **Nuvarande bestämmelser**

##### *Bränsleskatter*

Danmark har under maj 1992 infört en särskild koldioxidavgift, som tas ut på bl.a. diesel- och eldningsolja med 0,25 kr/l. Innan koldioxidavgiften trädde i kraft beskattades såväl dieselolja som lätt eldningsolja med 1,64 kr/l. I samband med införandet av koldioxidavgiften sänktes dock punktskatten på dessa bränslen till 1,39 kr/l. Det samlade skatteuttaget kvarstår således oförändrat.

Oljeprodukter är belagda med mervärdeskatt och skattesatsen uppgår till 25 %. Avdragsrätt för bl.a. skatter på oljeprodukter medges emellertid inom mervärdeskattesystemet för flertalet mervärdeskattskyldiga. Avdraget omfattar således både mervärdeskatten och punktskattorna på oljeprodukter. Tidigare medgavs full avdragsrätt för punktskattorna, men fr.o.m den 1 juli 1991 är avdraget begränsat till 0,62 kr/l för sådan olja som används för drift av registreringspliktiga motorfordon. Vissa särregler gäller dock för fordon i kollektivtrafik. Huvudregeln för motorfordon är tillämplig på de bussar i linjetrafik, som använder tung dieselolja, medan de bussar som drivs med lätt dieselolja äger rätt till avdrag för hela skattesumman med tillägg av 0,19 kr/l. Tillägget utgör en kompensation för merkostnaden för lätt dieselolja. Övriga fordon i kollektivtrafik kompenseras fullt ut för erlagd bränsleskatt.

Blyad bensin beskattas med 2,71 kr/l och blyfri bensin med 2,10 kr/l. Koldioxidavgift tas inte ut på bensin.

<sup>2</sup> Skattesatserna anges i svenska kronor.

### *Fordonsskatt*

Fordonsskatt tas ut på motorfordon i form av dels vaegtafgift, dels udligningsavgift. Vaegtafgiften är en årlig, fast skatt som utgår för samtliga registeringspliktiga fordon, med undantag för bl.a. bussar i linjetrafik. För t.ex. en personbil i viktclassen 1 101 – 1 300 kg uppgår den f.n. till ungefär 2 800 kr.

Alla personbilar, som drivs med annat än bensin, påförs även en tilläggsskatt, den s.k. udligningsavgiften. Denna är en kompensation för den högre bensinskatten. En personbil i den tidigare nämnda viktclassen påförs f.n. en avgift om ca 690 kr per år. Tidigare utgick udligningsavgiften även på icke bensindrivna bussar, lastbilar och släpvagnar. Fr.o.m. den 1 juli 1991 undantas dock bussar samt lastbilar och släpvagnar med en totalvikt överstigande 3 000 kg från beskattning.

### *Förslag till ändringar av beskattningssystemet*

Den 26 mars 1992 lade den danske skatteministern, i syfte att anpassa det nuvarande beskattningssystemet till EG:s inre marknad, fram ett förslag till folketinget om ändringar av beskattningen av de dieseldrivna fordonen. Enligt förslaget skall skattemässig skillnad göras mellan sådan dieselolja som används för fordonsdrift och annan dieselolja. Den dieselolja som används för fordonsdrift delas vidare upp i två klasser, allmän och lätt dieselolja. Även den lätta dieseloljan kommer emellertid att bestå av två kategorier, nämligen lätt diesel och ultralätt diesel. Oljeskatten är lika för båda kategorierna, men användning av ultralätt diesel berättigar till återbäring av skatten. Den ultralätta dieseloljan, som är den mest miljövänliga produkten, finns dock f.n. endast tillgänglig i begränsad omfattning på den danska marknaden och dess användning reserveras därför för bussar i linjetrafik.

Förslaget, som förelås träda i kraft den 1 juli 1992, innebär följande. Allmän vägdiesel beskattas med 1,66 kr/l, medan skatten på lätt diesel uppgår till 1,56 kr/l. Dieselolja för andra ändamål än fordonsdrift beskattas med 1,39 kr/l. De bussar som använder ultralätt diesel äger rätt till återbäring av oljeskatten med tillägg av 0,28 kr/l. Tillägget utgör en kompensation för den beräknade merkostnaden vid inköp av ultralätt diesel.

Den ovan nämnda avdragsrätten för mervärdesskatteskyldiga begränsas enligt förslaget till 0,52 kr/l, för att helt falla bort den 1 januari 1993. Bussar i linjetrafik kommer dock även i fortsättningen att erhålla återbäring av erlagd skatt och belastas således i realiteten inte av dieselolje- och koldioxidavgifter.

Skatten på vägdiesel består således i Danmark av dels dieseloljeavgift, dels koldioxidavgift. Om de föreslagna ändringarna av skattesatserna, som jag nyss redogjort för, träder i kraft den 1 juli 1992 kommer den totala skatten på vägdiesel därefter att uppgå till 1,91 kr/l för allmän diesel och 1,81 kr/l för lätt diesel.

Folketinget väntas fatta beslut rörande de nya skattesatserna under senare delen av maj 1992.

I avsikt att kompensera de danska åkeri- och bussnäringarna för de kostnadsökningar som följer av den ändrade beskattningen av oljeprodukter, föreslår skatteministern att vaegtaftgifterna kraftigt sänks för turistbussar och lastbilar.

De föreslagna ändringar av skattesatserna kommer att innebära att skillnaden i skatt mellan lätt diesel och blyfri bensin minskar. Skatteministern föreslår därför att udlignsavgiften för personbilar sänks med 25 %.

### 2.1.3 Island<sup>3</sup>

#### Nuvarande bestämmelser

##### *Bränsleskatter*

Dieseloilja är, förutom 50 % tull, belagd med mervärdesskatt. Detsamma gäller bensin. Vad gäller bensin tillkommer dock även en särskild bensinavgift, som utgår med 2,22 kr/l. Någon skillnad i skatt beroende på om bensinen är blyad eller blyfri föreligger inte.

Eldningsolja används inte i Island, där vatten från de heta källorna är en viktig energikälla och bl.a. svarar för all uppvärmning.

##### *Fordonsskatt och kilometerskatt*

En fast årlig fordonsavgift, den s.k. kiloavgiften, utgår för samtliga motorfordon, oavsett vilket drivmedel som används. Avgiften beräknas efter fordonets vikt och utgår med 0,40 kr/kg i viktclasserna upp till 1 000 kg och med 0,60 kr/kg därutöver. Skatt betalas dock inte för vikter, som överstiger 2 400 kg.

Vad gäller dieseldrivna fordon föreligger, för fordon vars totalvikt understiger 4 000 kg, möjlighet att välja att betala en fast avgift eller kilometerskatt. För de fordon, som körs långa sträckor, kan det vara lönsamt att betala den fasta avgiften. Skyldighet att erlagga kilometerskatt föreligger dock om fordonsvikten överstiger 4 000 kg. Kilometerskatten utgår med mellan 6 kr och 21 kr/mil, beroende på på fordonets vikt.

#### Ändring av beskattningen

De isländska myndigheterna överväger f.n. att avskaffa kilometerskatte-systemet och i stället införa en annan typ av beskattning av de dieseldrivna fordonen. Vad som närmast torde komma i fråga är att belägga vägdiesel med en särskild punktskatt.

<sup>3</sup> Skattesatserna anges i svenska kronor

## 2.1.4 Finland

### Nuvarande bestämmelser

#### *Bränsleskatter*

Punktskatt (accis) utgår på olika bränsleprodukter i form av dels grundaccis, dels tilläggsaccis. Fiskala hänsyn ligger bakom grundaccisen, medan miljöskäl motiverat införandet av tilläggsaccisen. Grund- och tilläggsacciserna uppgår för dieselolja till 1,02 kr/l respektive 0,36 kr/l. Lätt eldningsolja beskattas endast med tilläggsaccis, som för denna produkt uppgår till 0,028 kr/l. Utöver bränsleaccis tas även en särskild säkerhetsupplagringavgift ut för oljeprodukter. Denna uppgår för dieselolja och lätt eldningsolja till 0,031 kr/l.

Endast grundaccis om 2,24 kr/l utgår på blyfri bensen, medan blyad bensen beskattas med såväl grund- som tilläggsaccis om totalt 2,84 kr/l. Säkerhetsupplagringavgift om ca 0,055 kr/l tillkommer. Bränsleprodukter omfattas av den finska omsättningsskatten, vars skattesats uppgår till 22 %.

#### *Fordonsskatt*

Motorfordonsskatt skall erläggas för icke bensindrivna fordon och utgår i form av egentlig fordonsskatt (även kallad dieselskatt) och tilläggsskatt.

De fordonskategorier, för vilka egentlig fordonsskatt utgår, är personbilar, paketbilar, lastbilar och vissa s.k. specialbilar. Skatten bestäms med ledning av fordonstyp och totalvikt samt beträffande lastbilar även med hänsyn till axel- och boggikonstruktion samt om påhångs- eller släpvagn får kopplas till fordonet. Fordonsskatten uppgår, för t.ex. en personbil i viktlassen 1 200 kg, till 1 770 kr/år.

#### *Skyldighet att betala tilläggsskatt*

Om motorfordon som är avsett att drivas med bensen, dieselolja eller motorfotogen i stället drivs med lindrigare beskattat bränsle, t.ex. lätt eldningsolja i stället för dieselolja, är fordonsägaren skyldig att betala tilläggsskatt. Denna debiteras för kalenderår och uppgår, för de motorfordon för vilka egentlig fordonsskatt skall betalas eller för vilka skatten kan räknas ut med hänsyn till fordonets art, till ett belopp motsvarande 20 gånger fordonsskatten, dock minst 6 600 kr. Tilläggsskatten för buss och trafiktraktor utgör 80 000 kr. Det är också möjligt att betala tilläggsskatt i form av s.k. dagavgift enbart för de dagar som en jordbrukstraktor används som trafiktraktor.

Motorredskap, jordbrukstraktorer och vissa andra typer av fordon är befriade från skyldighet att erlägga tilläggsskatt och kan således drivas med lågbeskattat bränsle. Tilläggsskatt tas inte heller ut av utländska fordon.

Om ett fordon, utan att ägaren i förväg erlagt tilläggsskatt, påträffas med lågbeskattat bränsle i tanken sker efterbeskattning. Ett skattebelopp motsvarande upp till tre gånger gällande tilläggsskatt kan då påföras den

skattskyldige, men vanligtvis utnyttjas inte denna förhöjningsmöjlighet utan endast sedvanlig tilläggsskatt påförs.

### Förslag till ny lag om bränsleavgift

Finland planerar att, som komplement till reglerna om tilläggsskatt, även införa en särskild bränsleavgift. Enighet råder mellan de olika regeringspartierna om införandet av denna avgift, och regeringen väntas inom kort förelägga riksdagen ett lagförslag i frågan.

Bränsleskatten skall betalas om bränsle som beskattas lindrigare än dieselmotor används i en med dieselmotor försedd personbil, paketbil, buss eller lastbil och skall — till skillnad från tilläggsskatten — tillämpas såväl på fordon som är registrerade i Finland som på utländska fordon. Fordonets ägare kommer att bli skyldig att anmäla till bilregistermyndigheten om han har för avsikt att använda den lindrigare beskattade bränsletypen. Bränsleavgift påförs för så många dagar som det lindrigare beskattade bränslet enligt anmälan skall användas i fordonet.

Om det vid kontroll konstateras att lindrigare beskattat bränsle använts i fordonet under annan tid än som angivits i anmälan — eller om anmälan inte gjorts — uppbärs bränsleavgift för så många dagar som fordonet utan avbrott befunnit sig i Finland fram till den dag då användningen konstaterades, dock högst 60 dagar per gång.

Bränsleavgiften föreslås uppgå till, för personbil 330 kr, för paketbil 660 kr, för buss 1 000 kr samt för lastbil 1 330 kr, allt per dag. Om anmälan om användning av lindrigare beskattat bränsle inte gjorts utgår en förhöjd avgift, motsvarande tre gånger den normala bränsleavgiften.

## 2.2 EG-länderna och vissa andra europeiska länder

### 2.2.1 Inledning

De olika länderna inom EG uppvisar betydande skillnader i fråga om uttag av skatter på vägtrafiken. Det är framför allt skattenivåerna som skiljer. Vanligen förkommer dels fasta skatter av samma typ som den svenska fordonsskatten, dels bränsleskatter. I fem av länderna tas även särskilda avgifter ut för körning på vissa motorvägar o.dyl.(vägtullar).

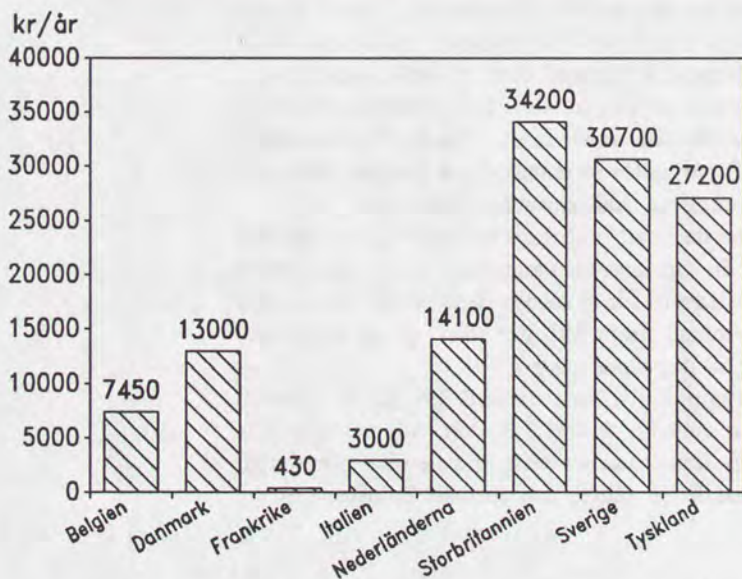
Drivmedel är belagda med mervärdeskatt i alla EG-länder. Vid sidan härav förekommer punktskatter på olika typer av oljeprodukter. Miljörelaterade skatter på bränslen finns, förutom i flera av de nordiska länderna, för närvarande endast i Nederländerna. Det är dock vanligt att skatten på bensin är differentierad med hänsyn till blyinnehållet. Införandet av miljöavgifter har dock under en längre tid varit föremål för diskussioner såväl i flera enskilda länder som inom EG och EG-kommissionen har i slutet av maj 1992 presenterat ett förslag till strategi i fråga om begränsning av koldioxidutsläpp och effektivisering av energiförbrukningen. Jag kommer i avsnitt 2.2.4 att närmare redogöra för detta förslag.

## 2.2.2 Fordonsskatter i de olika EG-länderna

### Inledning

Samtliga EG-länder har någon form av system med fast, årlig fordonsskatt för personbilar, bussar och lastfordon. Skattenivåerna varierar dock, som närmare framgår av figur 2.1, betydligt mellan de olika länderna och även beräkningsgrunderna för skatten är utformade på olika sätt.

Figur 2.1 Fordonsskattenivåer i vissa europeiska länder 1991, lastbil och släp 40 tons totalvikt



Källa: Svenska Åkeriförbundet

### Personbilar

Vad först gäller personbilar beräknas fordonsskatten i Irland, Luxemburg och Tyskland efter cylindervolym, medan Belgien, Frankrike, Grekland, Italien och Spanien fastställer skatten efter bilens motoreffekt. Fordonens vikt ligger till grund för beskattningen i Danmark och Nederländerna, dock att skatten i Nederländerna även är beroende av vilket bränsle som är avsett att användas i fordonet samt i vilken region av landet fordonet är registrerat. Portugal använder sig av en kombination av vikt- och cylindervolymregler och även bränsletyp och fordonsålder inverkar på skattens storlek. Storbritannien är det enda land som tar ut en enhetlig styckeskatt för personbilar och skåpbilar.

I Tyskland erhålls nedsättning av fordonsskatten för personbilar under en viss period om fordonet utrustats med katalytisk avgasrening. Reglerna gäller såväl bensin- som dieseldrivna bilar, även om de närmare bestämmelserna beträffande tidsbegränsning, nedsättningens storlek m. m. varierar något. Nederländerna har ett liknande system med reducering av fordonsskatten för miljövänliga personbilar.

De tyska myndigheterna hoppas vidare att under senare delen av 1990-talet kunna gå över till att differentiera fordonsskatten efter bilarnas miljöegenskaper och således låta sammansättningen av fordonets avgasutsläpp vara avgörande för skattenivån. Arbete med att utarbeta förslag om detta pågår för närvarande i Tyskland.

### Bussar

Motoreffekten är i två länder — Belgien och Frankrike — även avgörande för beskattningen av bussar, medan dessa fordon i flertalet länder, nämligen Danmark, Luxemburg, Nederländerna, Portugal och Tyskland, beskattas efter vikt. I Nederländerna är dock skatten, liksom beträffande personbilar, även beroende av bränsle och region. Grekland, Irland, Spanien och Storbritannien bestämmer skatten efter antalet sittplatser i bussen.

### Lastfordon

Frankrike lägger också vad gäller lastfordon i princip motoreffekten till grund för beskattningen (den graderade skatten), men har beträffande fordon vars totalvikt överstiger 16 000 kg i stället infört en s.k. axelskatt. Denna beräknas efter fordonets eller fordonskombinationens lastförmåga och antal axlar. I övriga EG-länder sker skatteberäkningen för samtliga lastfordon efter fordonets vikt. I Storbritannien och Tyskland inverkar även antalet axlar på skattens storlek. Portugal tar också hänsyn till storleken av det område där fordonet får brukas yrkesmässigt ("authorized operating zone"). Belgien medger en viss skattenedsättning för fordon, som är äldre än fem år.

Vad gäller det franska beskattningssystemet kan tilläggas att den närmare beräkningen av den graderade fordonsskatten, förutom motoreffekten, även tar hänsyn till fordonets ålder och i vilket av landets distrikt fordonet är registrerat.

## 2.2.3 Bränsleskatter m.m.

### Inledning

Nedan beskrivs huvuddragen i de enskilda EG-ländernas beskattning av oljeprodukter, med angivande av storleken av punktskatter på vägdiesel och den kemiskt sett ofta identiska produkten lätt eldningsolja. Beskrivningen inkluderar också uppgifter om aktuella bensinskatter och mervärdesskattesatser. Vad gäller Danmark hänvisas dock till framställningen ovan. Redogörelsen omfattar även två icke medlemsländer, nämligen Schweiz och Österrike<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> De angivna beloppen för Belgien avser förhållandena per 1992-04-01. Skattesatserna inom övriga EG-länder är, vad gäller vägdiesel och blyfri bensin aktuella per 1992-02-17 samt beträffande mervärdesskattesatserna per 1992-02-20. Övriga siffror är, då annat ej anges, angivna per 1991-12-31.

Skattenivåerna på dieselolja för motorfordonsdrift, s.k. vägdiesel, i flertalet västeuropeiska länder sammanfattas avslutningsvis i ett jämförande diagram i figur 2.2. De i figuren angivna skattebeloppen inkluderar såväl särskilda bränsleskatter som miljöskatter och vissa andra avgifter, t.ex. obligatorisk lagerhållningsavgift, som utgår på dieselolja.

### **Belgien**

Skatten på vägdiesel uppgår till 1,99 kr/l. Punktskatt tas inte ut på eldningsolja.

Bensin beskattas med 2,90 kr/l (blyad) respektive 2,50 kr/l (blyfri).

Mervärdeskattesatsen är 19,5 %.

### **Frankrike**

Vägdiesel beskattas med 1,78 kr/l. Skatten på lätt eldningsolja är 0,44 kr/l. Härutöver tillkommer avgifter till det franska petroleuminstitutet och ett nationellt energisparande med 0,009 kr respektive 0,001 kr, allt per liter.

Blyad bensin beskattas med 3,40 kr/l och blyfri bensin med 3,01 kr/l. Vidare uttas bidrag med totalt cirka 0,03 kr/l till en olje- och naturgasfond samt till det franska petroleuminstitutet och det nationella energisparandet.

Mervärdeskatt uttas för oljeprodukter med 18,6 %.

### **Grekland**

Skattesatsen för vägdiesel är 1,32 kr/l, medan blyfri bensin beskattas med 1,27 kr/l.

### **Irland**

Skatt på vägdiesel utgår med 2,16 kr/l. Lätt eldningsolja beskattas med 0,37 kr/l<sup>5</sup>.

Skatten på bensin uppgår till 2,96 kr/l för blyad och till 2,69 kr/l för blyfri bensin.

Mervärdeskatt uttas med 10 % på eldningsolja och med 21 % på dieselolja och bensin.

### **Italien**

Skatten på såväl vägdiesel som lätt eldningsolja uppgår till 3,01 kr/l.

Bensinskatten uppgår till 4,41 kr/l för blyad och till 4,11 kr/l för blyfri bensin.

Mervärdeskattesatsen uppgår till 19 %.

<sup>5</sup> Uppgiften aktuell per 1991-01-01.

## Luxemburg

Vägdiesel beskattas med 1,09 kr/l, medan skatten på blyfri bensin uppgår till 1,82 kr/l.

Den generella nivån på mervärdesskatten har nyligen höjts från 12 % till 15 %. Tidigare har en lägre skattesats om 6 % utgått på blyfri bensin, men uppgift saknas om denna skattereduktion kvarstår efter momshöjningen.

## Nederländerna

I Nederländerna utgår dels miljöavgifter på olika typer av bränslen, således såväl oljeprodukter som t.ex. kol och naturgas, dels punktskatter på mineraloljor.

Vad först gäller miljöavgifterna beräknas dessa sedan 1990 till 50 % på bränslets energiinnehåll och till 50 % på dess kolinnehåll. Avgiften för vägdiesel uppgår till 0,14 kr/l, medan lätt eldningsolja beskattas med 0,03 kr/l. Avgiften för blyad bensin är 0,22 kr/l, medan pålägget för blyfri bensin är 0,08 kr/l. I avsikt att minska användningen av lågoktanig, blyad bensin tillkommer, vad gäller bensin med lägre oktantal än 97, en avgift om 0,23 kr/l. För blyfri bensin understigande 95 oktan utgår en motsvarande avgift med 0,10 kr/l.

Förbrukare av olja och kol, som reducerar sina utsläpp av svaveldioxid till mindre än 400 g/m<sup>3</sup> och uppnår en avsvavling om minst 85 %, äger rätt att återfå 7,25 kr per 1 000 kg olja eller kol.

Mineraloljeskatten på vägdiesel är 1,39 kr/l och på lätt eldningsolja 0,33 kr/l. De olika bensintyperna beskattas med 3,37 kr/l (blyad) respektive 3,13 kr/l (blyfri). Härtill kommer en avgift, som är avsedd för att trygga en viss lagerhållning av oljeprodukter. Denna uppgår, för samtliga nämnda oljeprodukter, till 0,04 kr/l.

Beträffande den blyade bensinen tillkommer — utöver mineraloljeskatten — för närvarande en tillfällig avgift ("temporary surcharge") om 0,07 kr/l.

Totalt utgår således avgifter på vägdiesel i Nederländerna med 1,57 kr/l, medan motsvarande siffra för lätt eldningsolja är 0,40 kr/l.

Mervärdesskatt tas ut efter en skattesats på 18,5 %.

## Portugal

Skatten på vägdiesel uppgår till 2,21 kr/l, medan blyfri bensin beskattas med 3,45 kr/l.

Mervärdesskatt utgår med 17 %.

## Schweiz

Vägdiesel beskattas med 2,30 kr/l. Vidare uttas en beredskapsavgift om 0,07 kr/l. Skatten på lätt eldningsolja uppgår till 0,01 kr/l. Härtill kommer en beredskapsavgift om 0,11 kr/liter.

Bensin beskattas med 2,35 kr/l (blyad) och 2,01 kr/l (blyfri). Beredskapsavgift om 0,09 kr/l tillkommer även för dessa produkter.

Omsättningsskatt utgår med 6,2 % på drivmedel, men inte på övriga oljeprodukter.

### **Spanien**

Skatten på vägdiesel är 1,85 kr/l. Lätt eldningsolja beskattas med 0,58 kr/l.

Bensinskatten uppgår till 2,80 kr/l för blyad bensin, medan blyfri bensin beskattas med 2,49 kr/l.

Mervärdeskattesatsen uppgår till 13 %.

### **Storbritannien**

Vägdiesel beskattas med 2,29 kr/l. Skatten på lätt eldningsolja är 0,13 kr/l.

Skattesatserna för bensin är 2,70 kr/l (blyad) respektive 2,34 kr/l (blyfri).

Mervärdeskatt utgår ej på eldningsolja, men dock på bensin och dieselolja efter en skattesats om 17,5 %.

### **Tyskland**

Vägdiesel beskattas med 1,97 kr/l. Skatten på lätt eldningsolja är 0,34 kr/l. Dessutom utgår en beredskapsavgift om ca 0,03 kr/l på lätt eldningsolja.

Tyskland har f.n. inga miljörelaterade avgifter, men frågan om införande av t.ex. koldioxid- och svaveldioxidavgifter är föremål för diskussion såväl i den offentliga debatten som inom det tyska regeringskansliet.

Blyad bensin beskattas med 3,34 kr/l, medan motsvarande siffra för blyfri bensin är 2,98 kr/l.

Mervärdeskatten på samtliga oljeprodukter är 14 %<sup>6</sup>.

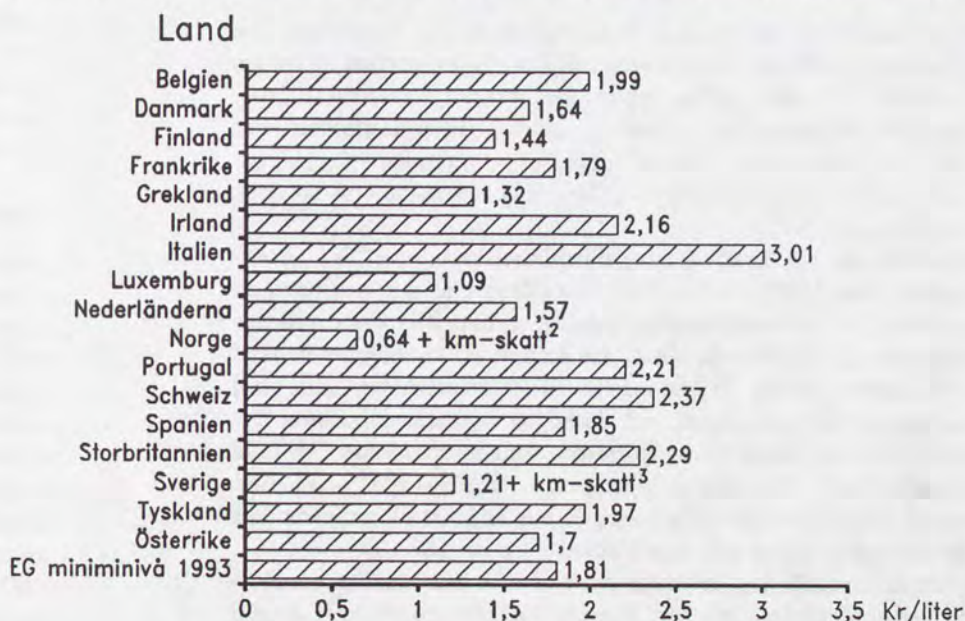
### **Österrike**

Vägdiesel beskattas med 1,58 kr/l. Vidare tillkommer en lagerhållningsavgift om 0,12 kr/l. Skatten på lätt eldningsolja uppgår till 0,25 kr/l. Lagerhållningsavgiften utgör 0,06 kr/l.

Bensin beskattas med 1,99 kr/l (blyad) respektive 1,75 kr/l (blyfri). Liksom för övriga oljeprodukter tillkommer lagerhållningsavgiften. Denna uppgår för bensin till 0,11 kr/l.

Mervärdeskatt utgår med 20 %.

<sup>6</sup> 15 % fr.o.m. den 1 januari 1993.

Figur 2.2 Punktskatter på dieselolja för motorfordonsdrift (vägdiesel) i olika europeiska länder<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Den svenska skatten är given med beaktande av den föreslagna höjningen av koldioxidskatten i prop. 1991/92:150. Siffrorna för Schweiz och Österrike per 1991-12-31 och för övriga länder per 1992-02-17.

<sup>2</sup> Kilometerskatt = ca 2 kr/l.

<sup>3</sup> Energi- och koldioxidskatt, miljöklass 2. Oljeprodukter delas i Sverige skattemässigt in i olika miljöklasser, varav miljöklass 1 – som dock ännu förekommer i mycket begränsad omfattning – är den mest miljövänliga produkten. Energi- och koldioxidskatterna uppgår för olja enligt miljöklass 1 till 1,01 kr/l samt för olja enligt miljöklass 3 till 1,46 kr/l. Skattesatserna är angivna med beaktande av de föreslagna höjningarna av koldioxidskatten i prop. 1991/92:150. – Kilometerskatt tillkommer med ca 1,75 kr/l.

Källor: EG-kommissionen, Concawe (oljebolagens europeiska miljö- och hälsoskyddsorganisation)

## 2.2.4 Harmonisering inom EG

### Inledning

Inom EG pågår f.n. ett omfattande arbete med att söka samordna såväl de indirekta skatterna som miljöpolitiken. Vad gäller harmoniseringen av de olika ländernas vägtrafikskatter lade EG-kommissionen i november 1990 fram ett förslag till reglering avseende lastfordon. I korthet innebär förslaget att fordonstrafiken skall täcka samtliga direkta kostnader för vägnätet. Av praktiska skäl skall skatterna tas ut nationellt. I ett längre perspektiv kan dock någon form av territorialprincip komma att tillämpas, dvs. att beskattningen knyts mer direkt till den vägsträcka som utnyttjas. I ett framtida system skall även hänsyn tas till indirekta kostnader av trafiken, såsom miljöförstöring, olyckor och buller, vid beräkningen av fordonsskatterna.

**Fordonsskatt m.m.**

I princip innebär kommissionens förslag att de rörliga vägstnaderna skall täckas av punktskatter på drivmedel. En viss proportion av övriga vägstnader bör sedan tas ut genom fordonsskatt i respektive land. Genom att differentiera denna skatt för olika typer av lastfordon efter vikt och antal axlar uppnår man att det fordon som orsakar störst slitage på vägen betalar högst avgift. De föreslagna skatteskalorna är dock mycket grova.

Kommissionen har lämnat förslag till minimiskattesatser för fordonsskatt under åren 1992 - 1994. För tiden därefter är det meningen att minimiskatten skall fastställas med ledning av uppgifter om de rörliga vägstnaderna i medlemsländerna. Avsikten är att fordonsskatten skall täcka skillnaden mellan de genomsnittliga vägstnaderna, som skall betalas genom drivmedelsskatt, och de högre vägstnaderna som den tunga trafiken förorsakar. Enligt förslaget skall fordonsskatten år 1992 enbart motsvara 15 % av de kostnader som drivmedelsskatten inte täcker. Skatten skall sedan successivt höjas så att den år 2000 tillsammans med drivmedelsskatten täcker samtliga kostnader för vägnätet.

Kommissionens förslag innefattar skattetabeller för samtliga fordons-typer. Den fordonsskattesats som föreslås för t.ex. en 38 tons dragbil med påhängsvagn skulle, för 1992, uppgå till cirka 9 400 kr samt för de båda nästföljande åren 12 500 kr respektive 15 600 kr. Det är i samtliga fall fråga om miniminivåer, som länderna vid behov får överskrida.

Vägavgifter finns i dag i fem EG-länder och motsvarar i viss mån kostnaderna för det vägavsnitt fordonet använder. För att en lastbil som betalar vägavgift inte skall behöva betala vägens kostnad två gånger föreslår kommissionen att länderna skall kunna medge att fordonsskatten reduceras i motsvarande grad.

Kommissionens förslag rörande fordonsskatter har dock ännu inte lett till något beslut av EG:s ministerråd och det förefaller inte sannolikt att de olika staterna inom en nära framtid skall kunna träffa en överenskommelse om fordonsskattesystemets utformning.

**Bränsleskatter m.m.**

I juni 1991 enades ministerrådet om att låta kommissionen utarbeta direktiv som skulle innehålla minimiskattesatser för bl.a. bensin och dieselolja för fordonsdrift, s.k. vägdiesel. Vad gäller vägdiesel har medlemsländerna nu enats om att fr.o.m den 1 januari 1993 — då den gemensamma marknaden skall införas — anpassa sina skatter till en miniminivå om 245 ECU per 1 000 liter olja, vilket motsvarar ungefär 1,81 kr/l. Enighet föreligger även beträffande miniminivåer för uttag av bensinskatt. Dessa motsvarar 2,49 kr/l för blyad bensin och 2,12 kr/l för blyfri bensin. Grekland och Luxemburg har dock medgivits visst anstånd med anpassning till de beslutade normerna.

S.k. målnivåer, mot vilka de olika länderna på sikt skall anpassa vissa av sina punktskatter, diskuteras inom EG och vad gäller bensin har kommissionen lämnat förslag om nivåer motsvarande 3,33 kr/l (blyad)

och 2,96 kr/l (blyfri). Något beslut har dock ännu inte fattats i ministerrådet om sådana målnivåer.

Drivmedel är, som nämnts ovan, belagda med mervärdeskatt i samtliga EG-länder. Ministerrådet enades 1991 även om en miniminivå om 15 % för ländernas mervärdeskattesatser, dock med möjlighet till reducering för vissa varugrupper.

### Energi- och koldioxidskatt

Arbete har under en längre tid pågått inom EG i syfte att åstadkomma gemensamma energi- och koldioxidskatter för olika typer av bränslen. I september 1991 publicerade kommissionen ett dokument där en strategi i fråga om begränsning av koldioxidutsläpp och effektivisering av energiförbrukningen presenterades. Förslaget var närmast att se som ett underlag för de fortsatta diskussionerna. EG:s miljöministrar enades i oktober samma år om att ett behov förelåg av en särskild energi- och koldioxidskatt, men uppfattningarna varierade bl.a. om lämplig nivå för skatten. Kommissionen fick i uppdrag att utarbeta ett mer detaljerat förslag till direktiv i frågan.

Omfattande diskussioner har förts och i slutet av maj 1992 har kommissionen offentliggjort ett förslag till direktiv rörande en kombinerad energi- och koldioxidskatt. Kommissionen har hittills uttalat att en förutsättning för att den kombinerade energi- och koldioxidskatten skall införas är att andra industriländer — dvs. främst USA och Japan — inför en liknande skatt. Vissa medlemsländer har dock förordat att EG inför energi- och koldioxidskatten oberoende av andra industriländers ståndpunkt i frågan.

Kommissionens förslag innebär i huvudsak följande.

Den kombinerade energi- och koldioxidskatten skall utgå på alla energislag — förutom förnybara energikällor — och baseras dels på energiinnehållet dels på utsläpp av koldioxid vid förbränning. Hälften av skatten skall beräknas efter koldioxidutsläppen och hälften efter energiinnehållet. Förnybara energikällor undantas från energiskattedelen (och blir därmed skattefria då de inte heller belastas med någon koldioxidskatt) liksom energivaror som används som råvaror inom industrin.

Det anses vara av vikt att företagens och hushållens anpassningskostnader minimeras och att de således får möjlighet att gradvis anpassa sig till den nya skatten. Skatten bör därför införas successivt. Enligt förslaget skall skatten införas från den 1 januari 1993 och skattenivån skall då ligga på nivån 3 USD/fat olja, vilket beträffande dieselolja motsvarar ca 0,12 kr/l. Skatten skall därefter öka med 1 USD/år för att år 2000 uppnå en nivå av 10 USD/fat, vilket ungefär motsvarar 0,39 kr/l. Det kan således konstateras att de föreslagna nivåerna ligger väsentligt lägre än vad som tas ut i energi- och koldioxidskatt i Sverige. Det rör sig dock om miniminivåer, varför det således skulle vara tillåtet för de olika länderna att ta ut högre skatter.

Under diskussionerna har det betonats att den nya skatten måste kompletteras med skattesänkningar på andra områden, så att skattetrycket inte höjs till följd av införandet av energi- och koldioxidskatten. De enskilda medlemsländerna skall dock äga rätt att själva bestämma över utformningen av dessa skattesänkningar.

Innan ministerrådet kan ta upp kommissionens förslag till formell behandling, skall EG-parlamentet yttra sig över det. Ett beslut i ministerrådet kan därför väntas först i början av 1993.

## 3 Förslag till nytt beskattningssystem

### 3.1 Inledning

Systemet med kilometerskatt har ofta kritiserats för att vara tekniskt komplicerat och administrativt tungrott. För fordonsägarnas del innebär kilometerskatten kostnader för anskaffning, underhåll och besiktningar av apparaturen. Avstämpningsrutiner m.m. kan också vara resurskrävande, särskilt för dem som äger ett stort antal fordon. Kilometerskatten medför även mycket arbete för de myndigheter som är sysselsatta med den, nämligen Riksskatteverket och vissa skattemyndigheter, Trafiksäkerhetsverket, Tullverket, länsstyrelserna samt kronofogdemyndigheterna.

Den utredning som gjordes i mitten av 1980-talet belyste de olika problemen och ställde mot nackdelarna med kilometerskatten bl.a. att en återgång till ett dieseloljeskattesystem skulle kräva betydande investeringar hos oljebolagen och oljedistributörerna. Vidare ansåg utredningen att märkning av vissa oljeprodukter borde införas för att en dieseloljeskatt skulle kunna fungera på ett acceptabelt sätt. Utredningen gick dock inte in på frågan om kilometerskattens lämplighet ur ett internationellt perspektiv.

Det nuvarande kilometerskattesystemet medför att beskattningsåtgärder skall vidtas vid varje gränspassage av dieseldrivna fordon, såväl svenska som utländska. Arbetet med beskattningen medför, särskilt med tanke på att trafiken över gränserna ökat kraftigt under senare år, hinder i trafiken och ett svenskt deltagande i en gemensam europeisk transportmarknad ställer krav på att sådana hinder undanröjs.

Inom EG pågår för närvarande, som utvecklats i avsnitt 2.2.4, ett arbete med att anta gemensamma regler för hur beskattningen av den tunga vägtrafiken skall vara utformad i framtiden. Dessa, som med stor sannolikhet kommer att bestå av en kombination av fordons- och drivmedelsskatter samt eventuella motorvägsavgifter, kan inte väntas ge utrymme för de olika medlemsländerna att behålla eller införa andra skatteformer för vägtrafiken. I Europa har, förutom Sverige, endast Norge och Island system med kilometerskatt. I Norge har dock regeringen under våren 1992 förelagt stortinget ett förslag om avskaffande av kilometerskatten och även i Island föreligger planer på att ersätta kilometerskatten med en annan form av beskattning.

Regeringen har i direktiven, med hänvisning till det pågående harmoniseringsarbetet i Europa och till utvecklingen av den gränsöverskridande

trafiken, givit uttryck för att det inte längre finns förutsättningar att behålla kilometerskattesystemet i Sverige. Utredningen har därför erhållit i uppdrag att ta fram ett förslag till beskattningsform för de dieseldrivna fordonen som kan ersätta kilometerskattesystemet. Vad som i första hand blir aktuellt är att införa en särskild skatt på dieselolja, men även ändringar i fordonsskatteuttaget kan av olika anledningar, som närmare utvecklas i följande avsnitt, komma att bli nödvändiga.

## 3.2 Diesellojjeskatt motsvarande gällande skatteuttag

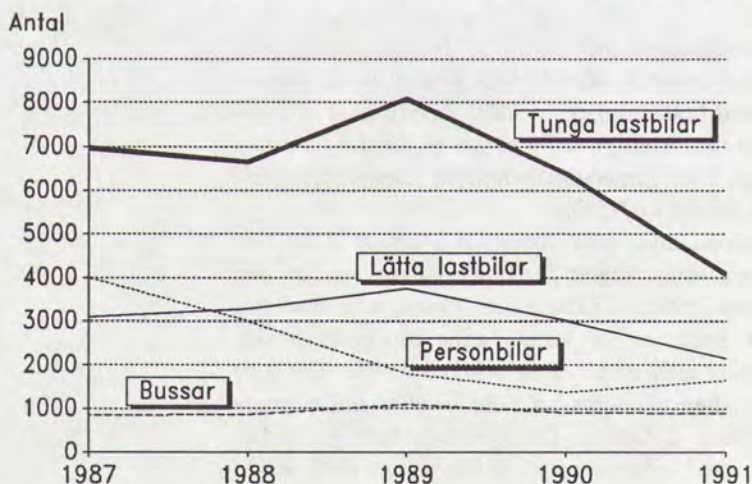
### 3.2.1 Nuvarande kilometerskatteintäkter m.m.

En grundförutsättning för utredningsuppdraget är att förslaget rörande skatt på dieselolja skall vara så avvägt att det motsvarar det nu gällande uttaget av kilometerskatt.

Statens totala intäkter av kilometerskatten uppgick kalenderåret 1991 till 3 095 mkr<sup>1</sup>. Av intäkterna härrörde 216 mkr från utländska fordons körning i Sverige.

Som nämnts inledningsvis utgår kilometerskatt i dag för dieseldrivna personbilar, lastbilar och bussar samt för tyngre släpvagnar som dras av sådana motorfordon. Det totala antalet kilometerskattepliktiga fordon, för vilka registrering av körsträcka skett under perioden 1 januari 1991 – 1 januari 1992, uppgick till 274 789, varav 107 021 personbilar, 15 234 bussar, 127 077 lastbilar och 25 457 släpvagnar. Av det totala antalet fordon var ca 70 % i trafik under hela året<sup>2</sup>.

Figur 3.1 Antalet nyregistrerade dieseldrivna fordon under åren 1987 – 1991



Källa: AB Bilstatistik

<sup>1</sup> Debiteringar ./ restititioner enligt Trafiksäkerhetsverkets statistik med tillägg av Tullverkets uppbörd.

<sup>2</sup> Källa: Trafiksäkerhetsverkets körsträckestatistik över kilometerskattepliktiga fordon under perioden 1991-01-01–1992-01-01.

Det kan noteras att antalet nyregistrerade dieseldrivna personbilar och lastbilar väsentligt har minskat under senare år, vilket närmare framgår av figur 3.1. Anledningen härtill torde främst vara den allmänna nedgången i den ekonomiska konjunkturen.

### 3.2.2 Beslutade ändringar av kilometerskatten

Riksdagen har beslutat om vissa sänkningar av kilometerskatten, vilka träder i kraft den 1 januari 1993 (se SFS 1991:609 och 610). Det rör sig om sänkningar av skattesatserna för bussar och lastbilar med ca 10 %, med undantag för de allra lättaste fordonen, och omläggningen medför att de totala intäkterna från kilometerskatten kommer att minska med ca 200 mkr/år.

Bakgrunden till ändringarna är i huvudsak följande. Nya personbilar, lastbilar och bussar som omfattas av krav på avgasgodkännande delas, enligt regler i bilavgaslagen (1986:1386), från den 1 januari 1992 in i miljöklasser. Miljöklass 3 motsvarar de grundläggande avgaskraven, medan högre krav gäller för indelning i klasserna 1 och 2. Försäljnings-skatt införs för tyngre, dieseldrivna lastbilar och bussar som tillhör någon av miljöklasserna 2 och 3 i avsikt att främja introduktionen av fordon med bättre miljöegenskaper. Ändringarna träder i kraft den 1 juli 1992 såvitt avser 1993 års bilmodeller och i övrigt den 1 januari 1993. De ökade skatteintäkterna — ca 600 miljoner kr under den första treårsperioden efter det att systemet införts — används för att generellt sänka beskattningen av buss- och lastbilstrafiken med följd att skattetrycket totalt sett hålls oförändrat.

### 3.2.3 Förslag till ändringar av kilometerskatten i prop. 1991/92:150

Regeringen har i kompletteringspropositionen (prop. 1991/92:150 bilaga I:5) föreslagit att energiskatten helt slopas för industrin och växthusnäringen samt att koldioxidskatten sänks för dessa grupper. Denna omläggning av energibeskattningen föreslås finansieras bl.a. genom en höjning av den generella nivån på koldioxidskatten. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1993.

Vad gäller oljeprodukter uppgår i dag koldioxidskatten till 720 kr/m<sup>3</sup>, vilket motsvarar 0,72 kr/l. Enligt regeringens förslag skall den generella nivån på koldioxidskatten höjas till 920 kr/m<sup>3</sup>, medan en lägre nivå om 230 kr/m<sup>3</sup> skall införas för sådan olja som används inom industri och växthusnäring.

Bensin skall enligt förslaget beskattas med en koldioxidskatt om 0,74 kr/l oavsett användningsområde, vilket är en höjning med 0,16 kr/l från nuvarande 0,58 kr/l.

Enligt lagen (1957:262) om allmän energiskatt delas oljor in i tre olika miljöklasser, miljöklass 1, 2 och 3, beroende på oljeprodukternas innehåll av bl.a. aromatiska kolväten och destillationsintervall. För klassning enligt miljöklass 1 gäller de strängaste kraven på positiva miljöegenskaper.

Enligt förslaget skall energiskatten, som i dag utgår med 0,54 kr/l för olja enligt miljöklass 3, 0,29 kr/l för miljöklass 2 och 0,09 kr/l för olja klassad enligt miljöklass 1, bibehållas för samtliga oljeprodukter, dock att industrin och växthusnäringen erhåller rätt till kompensation för skatten i dess helhet.

Regeringens förslag innebär således att den sammanlagda skatten på oljeprodukter — för andra ändamål än inom industrin och växthusnäringen — höjs med 0,20 kr/l. För miljöklass 2 innebär detta en höjning från 1,01 kr/l till 1,21 kr/l.

Den sammanlagda skatten för den tunga trafiken skulle komma att höjas till följd av höjningen av koldioxidskatten. Regeringen anser att en sådan höjning skulle innebära en stor nackdel ur konkurrenssynpunkt för Sverige och föreslår därför att den höjda koldioxidskatten motsvaras av en sänkt kilometerskatt för de tunga fordonen (såväl bussar som lastbilar och släpvagnar).

De föreslagna sänkningarna av kilometerskattesatserna skulle innebära en minskning av skatteintäkterna med ca 510 mkr.

Jag har valt att i betänkandet generellt utgå från att regeringens förslag till ändringar av koldioxid- och kilometerskatterna kommer att vinna bifall vid den förestående riksdagsbehandlingen och har således vid beräkningarna av bl.a. erforderlig nivå på dieseloljeskatten tagit hänsyn till de sänkningar av kilometerskatteintäkterna som regeringens förslag skulle innebära.

### 3.2.4 Kilometerskatteintäkter som skall motsvaras av uttag av dieseloljeskatt

Kilometerskatteintäkterna uppgick, som nämnts, till 3 095 mkr under kalenderåret 1991. Redan beslutade sänkningar av kilometerskattesatserna beräknas minska intäkterna från skatten med 200 mkr/år och ett genomförande av regeringens förslag i kompletteringspropositionen kommer att medföra en ytterligare nedgång i intäkterna om 510 mkr/år. Sammantaget innebär detta att mitt förslag till ny beskattning för de dieseldrivna fordonen, för att medföra oförändrat skatteuttag, skall innebära årliga skatteintäkter i storleksordningen 2 400 mkr.

## 3.3 Omfattningen av en dieseloljeskatt

En möjlighet, som på ett effektivt sätt skulle avhjälpa olika avgränsningsproblem, vore att belägga såväl all dieselolja som den jämförbara och ibland identiska produkten lätt eldningsolja med en lika hög skatt. Det italienska beskattningssystemet är utformat på detta sätt och även Danmark har hittills haft lika hög beskattning på dessa produkter. Enligt Svenska Petroleum Institutet (SPI) levererades 1991 totalt 5 850 000 m<sup>3</sup> diesel- och eldningsolja till den svenska marknaden. En beräkning med ledning av denna oljevolymer ger vid handen att en skatthöjning om 0,40 kr/l på all diesel- och eldningsolja skulle motsvara kilometerskatteintäkterna.

En utgångspunkt för utredningen är dock enligt direktiven att en övergång till beskattning av dieselolja i huvudsak inte skall medföra några förändringar i beskattningen av sådana oljeprodukter som inte används till kilometerskattepliktiga fordon. Även om det från kontrollsynpunkt skulle vara fördelaktigt med en lika hög beskattningsnivå på de jämförbara oljeprodukterna, anser jag att det är helt orealistiskt att föreslå en sådan ändring av beskattningen. Anledningen är såväl att vissa förbrukarkategorier skulle drabbas av mycket kraftiga ökning av skattetrycket som att skattesystemets uppbyggnad väsentligt skulle förändras.

En låg, enhetlig, skatt på all eldningsolja och dieselolja skulle också skilja sig från det beskattningssystem som kommer att införas i EG-länderna från 1993. Bl.a. skulle beskattningsnivån i Sverige för dieselolja i sådant fall komma att ligga under den i EG överenskomna miniminivån för vägdiesel. Jag utgår därför från att en dieseloljebesiktning enbart skall avse dieseloljeprodukter och inte lätt eldningsolja.

Den årliga snittförbrukningen av dieselolja i Sverige kan, med ledning av uppgifter om den faktiska förbrukningen under åren 1990 och 1991 samt prognoser för de två nästkommande åren<sup>3</sup>, beräknas till ungefär 2 650 000 m<sup>3</sup>.

Om en höjd skatt på all dieselolja införs för att kompensera bortfallet av kilometerskatteintäkterna, skulle en höjning om ca 0,90 kr/l bli nödvändig. Detta förutsätter dock att sådan dieselolja som används för drift av t.ex. traktorer, arbetsmaskiner och fartyg, beskattas på samma sätt som den dieselolja som brukas i lastbilar och andra fordon för vilka i dag skyldighet föreligger att betala kilometerskatt.

Jag anser, mot bakgrund av vad som angetts i direktiven, att det i huvudsak endast är sådan olja, som används för drift av motorfordon, som bör beläggas med en särskild dieseloljeskatt. I följande avsnitt kommer jag att närmare redogöra för vilka fordon som i dag omfattas av kilometerskatteplikt och redovisa förslag till vilka fordon, vars bränsletankar inte skall få innehålla olja för vilken inte dieseloljeskatt utan endast energi- och koldioxidskatt har erlagts. Sådan olja benämns i det följande lågbeskattad olja, medan högbeskattad olja avser sådan olja för vilken dieseloljeskatt har uttagits.

## 3.4 Dieseloljeskattelagens inverkan på olika användningsområden för dieselolja

### 3.4.1 Inledning

Enligt direktiven bör den särskilda beskattningen omfatta sådan dieselolja som används i fordon som i dag är kilometerskattepliktiga. En bedömning skall dock göras om kontrollskäl eller andra omständigheter bör föranleda avsteg från en sådan princip.

<sup>3</sup> Källa: NUTEK (Närings- och teknikutvecklingsverket)

### 3.4.2 Kilometerskattepliktiga fordon

#### Skatteplikt

Bestämmelser om skatteplikt finns i vägtrafikskattelagen (1988:327, VSL). Enligt den lagen skall vägtrafikskatt betalas till staten i form av fordonsskatt och kilometerskatt.

För personbilar, lastbilar och bussar som drivs med dieselloja skall förutom fordonsskatt också kilometerskatt erläggas om de är eller bör vara upptagna i bilregistret och inte är avställda. Släpvagnar med en skattevikt över 3 000 kg som dras av sådana motorfordon är också kilometerskattepliktiga. Undantag görs dock för påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kg om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar och bussar som inte är bensin- eller gasol drivna. Undantag från skatteplikt görs också för motorcyklar, personbilar, lastbilar och bussar som enligt bilregistret har årsmodellbeteckning 1950 eller äldre.

#### Registreringsplikt

Bestämmelser om registreringsplikt finns i bilregisterkungörelsen (1972:599, BRK). För att få brukas måste de kilometerskattepliktiga fordonen vara registrerade. Undantag från registreringsplikt görs dock för fordon som används uteslutande inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område. Den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med de aktuella fordonen får med stöd av en saluvagnslicens bruka dem även om de är oregistrerade eller avställda.

Militärfordon omfattas inte av BRK.

### 3.4.3 Befrielse från skatteplikt enligt gällande bestämmelser

Det finns några undantag från vägtrafikskatt som beror på vem som innehar ett fordon eller hur det används. Sammanlagt finns i dag 11 450 fordon för vilka dispens från skatteplikten givits genom beslut av Riksskatteverket.

#### Handikappade

Den 1 oktober 1988 upphörde möjligheten för handikappade att få befrielse från vägtrafikskatt. Den som har medgetts befrielse enligt äldre bestämmelser får dock ha kvar befrielsen så länge fordonet behålls, dock längst till utgången av september 1995. Antalet fordon som är befriade från vägtrafikskatt med stöd av dessa bestämmelser uppgår i dag till ca 5 600. Befrielsen omfattar både fordonsskatt och i förekommande fall kilometerskatt.

För bensindrivna motorfordon som innehas av handikappade och som har medgetts befrielse från vägtrafikskatt betalar Riksskatteverket varje år ut ett bidrag som baseras på skatten för en schablonförbrukning. För en bensindriven personbil motsvarar bidraget för ett år en bensinmängd på 700 liter. Bestämmelserna finns i lagen (1960:603) om bidrag till vissa

handikappade ägare av motorfordon. Bensinbidraget motsvarar befrielsen från kilometerskatt för de kilometerskattepliktiga motorfordonen. Detta bidrag upphör också vid utgången av september 1995.

Bilstöd till handikappade utgår, bortsett från de nämnda övergångsbestämmelserna, sedan den 1 oktober 1988 i nya former som administreras av försäkringskassorna.

### Diplomatfordon

Genom lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är diplomatfordon undantagna från vägtrafikskatt. Genom särskilda bestämmelser medges återbetalning av skatt för de motorbränslen som används av dessa fordon. Riksskatteverket administrerar återbetalningen av bensinskatt, energiskatt, kolidoxidskatt och mervärdeskatt.

### Räddningstjänsten

Befrielse från skatteplikt kan medges för fordon som används uteslutande eller så gott som uteslutande för räddningstjänst. Befrielsen medges dock inte för personbilar eller för bussar eller lastbilar med skåpkarosseri som har en skattevikt om högst 3 000 kg.

### Fordon som används på öar

Med stöd av 88 § VSL har regeringen i vägtrafikskatteförordningen (1988:1065, VSF) bl.a. föreskrivit att beskattningsmyndigheten får medge nedsättning av eller befrielse från vägtrafikskatt i fråga om fordon som uteslutande skall användas på öar som saknar bro- eller färjeförbindelser samt helt eller nästan helt saknar vägar som bekostas med allmänna medel.

### Midjestyrdade traktordumprar m.m.

En grupp fordon, s.k. midjestyrdade lastbilsregistrerade traktordumprar, har enligt praxis befriats från kilometerskatteplikt och i stället beskattats som om de bestått av en traktor med släpvagn. Skälet har varit att dessa fordon väsentligen är utformade som traktorer men p.g.a. för hög konstruktiv hastighet måste registreras som lastbilar. Fordonen konkurrerar visserligen med lastbilar i fråga om transportkapacitet, men dispens har getts därför att de företrädesvis används i terräng.

Vidare har Riksskatteverket medgett befrielse från kilometerskatteplikt och förordnat om förhöjd fordonsskatt för enstaka fordon som av tekniska skäl inte har kunnat utrustas med en kilometerräknare.

Totalt har Riksskatteverket befriat ca 160 traktordumprar och specialfordon från kilometerskatteplikt.

### 3.4.4 Olika användningsområden för dieselolja

Den gränsdragning som nu finns mellan de kilometerskattepliktiga motorfordonen och andra motordrivna fordon samt kopplingen till registeringsplikten enligt BRK finns det skäl att behålla som en utgångspunkt för den begränsning som måste göras i rätten att använda lågbeskattad olja för drift av motorfordon. En annan viktig utgångspunkt bör vara att så få undantag som möjligt skall göras från denna indelning.

#### **Traktorer, motorredskap och oregistrerade motorfordon**

I dag tas ingen kilometerskatt ut för trafiktraktorer, jordbrukstraktorer eller motorredskap. Jag föreslår att dessa kategorier av fordon inte skall beröras av en särskild dieseloljeskatt och att således lågbeskattad olja skall få användas för driften av dem.

När det gäller trafiktraktorerna kan det emellertid finnas skäl som talar för att en omläggning, i riktning mot en dieseloljeskatt och sänkta fasta skatter, skulle vara att föredra framför den nuvarande ordningen. En sådan omläggning förutsätter emellertid en närmare kartläggning och går utanför det nu aktuella utredningsuppdraget.

Vad gäller de motorfordon som inte omfattas av bilregisterkungörelsens registeringsplikt bör de som används uteslutande inom inhägnat område utan olägenhet kunna undantagas från en dieseloljeskatt. Ett sådant undantag bör dock inte omfatta de oregistrerade fordon som får brukas med stöd av en saluvagnslicens.

#### **Aggregat monterade på fordon**

Det finns fordon, vars dieselmotor även driver vissa aggregat som finns monterade på fordonet. Det kan t.ex. gälla kran, tipp eller baggavellift. På kyl- och frysfordon finns det kompressorer som kan drivas med dieselolja från samma tank som dieselmotorn eller från en separat tank.

Ett restitutionssystem skulle medföra stora administrativa problem och även innebära ett försvårande av kontrollverksamheten. Jag anser därför att någon restitution av dieseloljeskatt inte skall medges för den olja som används för drift av olika aggregat o.dyl. på motorfordon, utan att även alla sådana bränsletankar måste innehålla högbeskattad olja.

#### **Äldre fordon**

Något skäl att undanta motorfordon som är av 1950 års modell eller äldre anser jag inte föreligga. Körsträckorna för dessa fordon är normalt korta. Befrielsen från skyldigheten att erlagga fordonsskatt förändras inte av en övergång till dieseloljeskatt.

#### **Militärfordon**

Försvarets militärfordon är i viss utsträckning registrerade i ett särskilt militärt fordonsregister. Registeringspliktiga är enligt 30 § militära vägtrafikungörelsen (1974:97) motordrivna fordon, släpfordon och

terrängsläp som tillhör eller brukas av försvarsmakten. I samband med t.ex. repetitionsövningar inom försvaret används dock ofta ett antal civila fordon, vars ägare särskilt anmodats att inställa fordonen till övningen. Försvaret använder således både militära och civila fordon samt fordon av olika slag. Flertalet dieseldrivna fordon som försvaret normalt använder torde dock vara militära fordon.

Eftersom de militära fordonen består av både traktorer och motorfordon och då de är registrerade i ett särskilt register talar övervägande praktiska skäl för att dieselolja som används i samtliga militära fordon undantas från den särskilda skatten på dieselolja. Någon anledning att medge undantag för den olja som används för drift av civila fordon som används inom försvaret anser jag inte föreligga.

### **Fordon, som ägs av handikappade**

Något undantag från de begränsningar om användningen av dieselolja, som gäller enligt dieseloljeskattelagen, skall inte gälla de handikappade som fortfarande åtnjuter befrielse från att betala vägtrafikskatt för sitt kilometerskattepliktiga fordon. Dessa fordonsägare måste således, i likhet med andra ägare av personbilar, lastbilar och bussar, använda högbeskattad dieselolja för drift av sina fordon. De bör dock få del av ett bidrag på motsvarande sätt som de som äger ett bensindrivet fordon.

Bidraget bör kunna beräknas på samma volym som beträffande de bensindrivna fordonen, men baseras på den särskilda dieseloljeskatten. Den energi- och koldioxidskatt som belastar alla oljeprodukter i dag berörs inte. Bidraget bör dock, i likhet med vad som gäller för bidraget till ägare av bensindrivna fordon, endast utgå till utgången av september 1995. Administrationen av bidraget skulle medföra ett obetydligt merarbete för Riksskatteverket.

### **Diplomatfordon**

För diplomatfordonen bör skattefriheten bestå men av praktiska skäl bör endast högbeskattad dieselolja få användas för drift av dessa fordon. En återbetalning av skatt kan enkelt anknytas till de regler om återbetalning som finns i 27 § lagen (1957:262) om allmän energiskatt.

### **Räddningstjänstens fordon samt fordon på öar**

Bränsletankarna på räddningstjänstens fordon — som i dag under vissa förutsättningar är undantagna från vägtrafikskatteplikt — och de fordon som skattebefriats för att de används på öar bör inte heller få innehålla lågbeskattad dieselolja. Befrielsen från fordonsskatt för dessa fordon finns det nu inte anledning att ändra.

### **Midjestydda traktordumprar m.m.**

Eftersom så få undantag som möjligt bör göras anser jag att det inte finns tillräckligt starka skäl för att låta de midjestydda traktordumprar som är registrerade som lastbilar undantas från skyldigheten att använda högbeskattad olja för fordonsdriften.

För dessa fordon kommer emellertid registreringsreglerna att ändras fr.o.m. den 1 januari 1993. Då torde både de lastbils- och traktor-registrerade dumprarna kunna registreras som tunga terrängvagnar. Lågbeskattad dieselolja torde således därefter kunna användas för drift av de i dag lastbilsregistrerade dumprarna.

Något undantag bör naturligtvis inte heller göras för de fordon som av tekniska skäl inte har kunnat förses med kilometerräknare.

### **Fritidsbåtar samt fiske- och arbetsfartyg<sup>4</sup>**

I Sverige finns ungefär 765 000 fritidsbåtar, varav 270 000 är registrerade i fritidsbåtsregistret. Registeringsplikt gäller dels för de fritidsbåtar som drivs med segel eller motor och vars skrov har en högsta längd av minst fem meter, dels för de som drivs med en motor vars effekt överstiger 10 kW. Av de registrerade båtarna drivs cirka 67 000 med dieselmotorer, medan den övervägande delen av de icke registrerade båtarna enligt uppskattningar från båtbranschen antas vara utrustade med bensindrivna utombordsmotorer.

Antalet registrerade fiskeskepp och fiskebåtar uppgår till cirka 5 700. Även arbetsfartyg är registrerade. I denna grupp ingår marinens, sjöfartsverkets och tullverkets fartyg samt passagerarfartyg och även bogserbåtar, mudderverk och liknande. Arbetsfartygens antal uppgår till cirka 2 800. Av fiskefartygen drivs de mindre båtarnas motorer ofta med bensin, medan övriga fiskefartyg samt arbetsfartygen är utrustade med dieselmotorer.

Fartyg som används för yrkesmässig sjöfart eller yrkesmässigt fiske bör få drivas med lågbeskattad olja. Detsamma gäller arbetsfartygen. Bränsle som används i fartyg för fritidsändamål eller annat privat ändamål bör däremot belastas med den särskilda dieseloljeskatten. Detta skulle innebära att de skattemässigt på ett bättre sätt än i dag jämföras med fritidsbåtar med bensinmotor. Olja som används för sådana ändamål är också belastad med energi- och koldioxidskatt.

## **3.5 Grundberäkning av skattesatsen**

### **3.5.1 Uppskattning av dieseloljebeskattnad oljevolym**

Som framgått av föregående avsnitt anser jag således i princip att skyldighet skall föreligga att använda dieselolja, belagd med särskild dieseloljeskatt (s.k. högbeskattad olja), för drift av de fordon som i dag är kilometerskattepliktiga. För att beräkna den nödvändiga nivån på dieseloljeskatten är det därför av intresse att söka bedöma hur stor del av den totala dieseloljeförbrukningen inom landet som belöper på olika förbrukarkategorier.

<sup>4</sup> Faktauppgifter i detta avsnitt är hämtade från Naturvårdsverkets Rapport 3993 Miljöpåverkan från fritidsbåtar, fiske- och arbetsfartyg, januari 1992.

Den totala mängden dieselolja som årligen förbrukas i Sverige kan, som nämnts i avsnitt 3.3, uppskattas till ca 2 650 000 m<sup>3</sup>. Enligt en uppskattning, som SPI gjorde i samband med den tidigare utredningen 1984, skulle då ca 62 % av den totala dieseloljeförbrukningen inom landet avse olja som användes för drift av kilometerskattepliktiga fordon. SPI har, på uppdrag av den nuvarande utredningen, gjort en motsvarande beräkning och kommit fram till att siffran i dag skulle röra sig runt 72 % (se vidare avsnitt 4.6.2).

Beräkningar av de mängder dieselolja, som används för olika ändamål, är dock — vilket också SPI påpekat i sina analyser — förhållandevis osäkra och beroende på åtskilliga faktorer. Jag anser därför att det är lämpligt att lägga en något mer grovt uppskattad andel, än de ovan angivna procenttalen, till grund för bestämmandet av den skattenivå som torde vara nödvändig för att bibehålla ett oförändrat skatteuttag.

Jag kommer i den fortsatta framställningen att utgå från att 2/3 av den årliga dieseloljevolymen, eller ca 1 770 000 m<sup>3</sup>, avser sådan olja, som används av i dag kilometerskattepliktiga fordon eller i övrigt på ett sådant sätt att den nya dieseloljeskatten skall betalas.

### 3.5.2 Skattenivå som motsvarar uttaget av kilometerskatt

Det kilometerskatteuttag som skall motsvaras av det nya beskattningssystemet uppgår, som jag nämnt i avsnitt 3.2.4, till ca 2 400 mkr/år.

Intäkter från en dieseloljeskatt skulle, under de angivna förutsättningarna, behöva motsvara en skattesats om 1,35 kr/l. Denna skatt skulle, för olja som används av de berörda förbrukarkategorierna, komma att läggas utöver de energi- och koldioxidskatter som generellt utgår för bl.a. oljeprodukter. Den totala skatten, inklusive energi- och koldioxidskatter, skulle i sådant fall bli 2,56 kr/l för dieselolja enligt miljöklass 2 och 2,81 kr/l för olja enligt miljöklass 3. Detta innebär att skatten på dieselolja skulle understiga skatteuttaget på bensin, som uppgår till 3,42 kr/l (blyad) respektive 3,11 kr/l (blyfri)<sup>5</sup>.

## 3.6 Förskjutningar i skattebelastningen mellan olika typer av fordon

### 3.6.1 Exempel

Införande av en dieseloljeskatt i den storleksordning som redovisats i de föregående avsnitten kommer, om fordonsskatten behålls oförändrad, att medföra förskjutningar i skattebelastningen mellan olika typer av fordon. Förändringarna för de olika fordonstyperna vid en dieseloljeskatt om 1,35 kr/l illustreras av tabell 3.2, där effekterna beräknats för vissa

<sup>5</sup> Skattesatserna angivna med beaktande av förslaget till höjning av koldioxidskatten i prop. 1991/92:150.

utvalda fordon. Jag kommer i de följande avsnitten att närmare analysera konsekvenserna för de olika fordonsslagen och lämna förslag till ändringar av fordonsskattesatserna för vissa typer av fordon.

Det bör redan nu nämnas att den skattesats jag slutligen kommer att föreslå ligger något högre än den skattesats som använts vid de beräkningar som redovisas i tabellerna i detta kapitel. Som närmare framgår av avsnitt 3.7 anser jag nämligen att skattsatsen skall bestämmas till 1,40 kr/l.

Vad gäller beräkningar av det slag, som gjorts i tabell 3.2, ligger en osäkerhetsfaktor i uppskattningen av de olika fordonens bränsleförbrukning. Detta är särskilt markant vad gäller de tunga fordonen, bussar och lastbilar, som förbrukar stora mängder bränsle. Ett fordonets användningsområde är givetvis av stor betydelse. Sålunda förbrukar t.ex. en buss som körs i tätortstrafik betydligt mer bränsle än en långfärdsbuss och detsamma gäller en lastbil som distribuerar dagligvaror i tätort i förhållande till en lika tung lastbil som används för transporter på längre avstånd. Härtill kommer dock faktorer som vägstandard, körsträckans topografi, trafikrytm och även enskilda förarens körsätt. Vissa fordon, t.ex. en lastbil som används för transporter av timmer, kan också förbruka förhållandevis stora mängder bränsle i samband med lastning och lossning av last. Fordonet står då visserligen still, men dess motor driver t.ex. en kran som används vid lastningen.

Bränsleförbrukningen kan, med hänsyn till de nämnda faktorerna, variera högst väsentligt och de siffror som tagits som utgångspunkt för beräkningen kan därför endast anses ge en ungefärlig uppskattning av den mängd bränsle som ett fordon inom respektive kategori kan tänkas förbruka.

### Fotnot till Tabell 3.1

- <sup>1</sup> Med beaktande av beslutade sänkningar, som träder i kraft 1992-01-01 (SFS 1991:609) samt regeringens förslag till sänkningar i prop. 1991/92:150.
- <sup>2</sup> Källa: Trafiksäkerhetsverkets körsträckestatistik över kilometerskattepliktiga fordon i angivna viktclasser; fordon i trafik under hela kalenderåret 1991, således exkl. fordon som varit avställda eller av annan anledning ej varit i trafik under någon period (i förekommande fall yrkesmässig trafik).
- <sup>3</sup> SFS 1989:702.
- <sup>4</sup> Källa beträffande personbilarna: Sammanställning från Konsumentverket och Transportrådet avseende personbilar 1990 års modell.
- <sup>5</sup> Källor för bussarnas bränsleförbrukning: Svenska Lokaltrafikföreningen och Svenska Busstrafikförbundet.
- <sup>6</sup> Källa: Riksskatteverkets vägtrafikskatteenhet.
- <sup>7</sup> Källa: Svenska åkeriförbundet. Siffran har, liksom beträffande övriga lastfordon, jämförts med material från Statens Väg- och trafikinstitut, Trafikforskningskommissionen (Rapport 1980:6 Lastbilskostnader) och Volvo Truck Corporation.
- <sup>8</sup> Källa: Svenska åkeriförbundet.
- <sup>9</sup> Källor: En sammanvägning av uppgifter från Statens Väg- och Trafikinstitut, Trafikforskningskommissionen och Volvo Truck Corporation.

Tabell 3.1 Förändringar i skatteuttaget för vissa typer av fordon vid införande av en dieseloljeskatt om 1,35 kr/l och med bibehållande av oförändrad fordonsskatt

Fordonstyp, skattevikt m.m.	Medel- sträcka mil/år <sup>2</sup>	Fordons- skatt kr/år <sup>3</sup>	Km-skatt öre/mil <sup>1</sup>	Bränsle- förbruk- ning l/mil	Förändring i skatteuttaget vid olika körsträckor kr/år			
					Medelkör- sträcka	1 500 mil	5 000 mil	10 000 mil
1) Personbil 1 050 kg	1 520	535	201,00	0,53 <sup>4</sup>	- 1 968	- 1 942	- 6 473	- 12 945
2) Personbil 1 600 kg	1 593	985	291,00	0,79	- 2 937	- 2 766	- 9 217	- 18 435
3) Buss 16 000 kg 2 axlar Tätortstrafik	5 048	6 104	299,70	4,50 <sup>5</sup>	+ 15 537	+ 4 616	+ 15 390	+ 30 780
4) Buss 16 000 kg 2 axlar Linjetrafik	5 048	6 104	299,70	4,00	+ 12 130	+ 3 604	+ 12 015	+ 24 030
5) Buss 19 000 kg 3 axlar Långlinje-och turisttrafik	8 688	7 934	257,50	3,00	+ 12 814	+ 2 213	+ 7 375	+ 14 750
6) Lätt lastbil 3 400 kg 2 axlar	2 934	976	196,50	1,30 <sup>6</sup>	- 616	- 316	- 1 050	- 2 100
7) Lastbil 18 000 kg 2 axlar Distribution	4 284	15 975	415,50	3,00 <sup>7</sup>	- 450	- 158	- 525	- 1 050
8) Lastbil 24 000 kg 3 axlar Distribution	6 946	22 191	394,00	3,50	+ 5 453	+ 1 177	+ 3 925	+ 7 850
9) Lastbil 24 000 kg 3 axlar Anläggnings- transporter	6 946	22 191	394,00	3,94	+ 9 579	+ 2 069	+ 6 895	+ 13 790
10) Lastbil 24 000 kg 3 axlar Släpvagn 30 000 kg 4 axlar Långväga stykkegoods	6 230	35 160	690,70	a) 4,80 <sup>8</sup> b) 5,30 <sup>9</sup>	- 2 135 + 1 545	- 640 + 372	- 2 135 + 1 240	- 4 270 + 2 480

### 3.6.2 Personbilar

#### Effekter av ett införande av dieseloljeskatt

De dieseldrivna personbilarna utgör i dag endast ca 3 % av det totala personbilsbeståndet i landet och antalet nyregistrerade fordon har, som framgått ovan av figur 3.1, gått ner väsentligt under senare år.

Ett ersättande av kilometerskatten med en dieseloljeskatt om 1,35 kr/l skulle innebära en minskning av skatteutgifterna för den enskilde fordonsägaren och således innebära ett gynnande av dieseldrivna personbilar framför de bensindrivna bilarna.

Det bör dock noteras att den minskning av skatteuttaget på personbilarna, som framgår av tabell 3.1, i realiteten blir något mindre. Detta beror på att dieseloljeskatten kommer att ingå i underlaget för beräkning av mervärdesskatt, medan detta inte är fallet med dagens kilometerskatt. Mervärdesskatten utgår med 22 %<sup>6</sup>, vilket motsvarar ett påslag på dieseloljeskatten om ca 0,30 kr/l. Förändringen i skatteuttaget skulle, med beaktande även av denna mervärdesskatteeffekt, för personbilen under punkten 1 i tabellen bli en minskning med 1 728 kr/år vid en årlig körning om 1 500 mil. Motsvarande siffra för personbilen under punkten 2 skulle bli 2 563 kr/år.

Mervärdesskatt utgår på det totala saluvärdet av oljeprodukten, varför mervärdesskattedelen av det pris en förbrukare betalar, vid t.ex. inköp vid en bensinstation, således totalt är högre än vad som framgått av redogörelsen i föregående stycke. Mervärdesskatteeffekterna är dock endast av intresse vad gäller fordon, som används av privatpersoner eftersom näringsidkare äger rätt till avdrag för den erlagda skatten.

Statsmakterna har vid ett flertal tillfällen givit uttryck för principen att den samlade beskattningen av bensin- respektive dieseldrivna personbilar bör vara utformad så att skatten per körd vägsträcka är lika hög för respektive kategori. Denna princip har också sökt beaktas vid genomförandet av ändringar av skattesatserna för de olika fordonskategorierna. Sålunda har statsmakterna lagt sig vinn om att kombinera en höjning av bensinskatten med motsvarande höjning av kilometerskattesatserna. En viss förskjutning kan dock uppkomma i de totala skattekostnaderna till följd av t.ex. ändringar av nivåerna på energi- och koldioxidskatterna. Av exemplen i tabellerna 3.2 och 3.3 framgår emellertid att skattekostnaden/mil, för en bensindriven och en dieseldriven personbil i samma skatteklass, i dag inte väsentligt skiljer sig mellan de båda fordons typerna.

<sup>6</sup> Enligt förslag i prop. 1991/92:150.

Tabell 3.2 Sammanställning över totalt skatteuttag på vissa bensin- respektive dieseldrivna personbilar vid en årlig körsträcka om 1 500 mil

Typ av personbil, bränsleförbrukning <sup>6</sup> m.m.	Energi- och koldioxid-skatt <sup>5</sup> kr/år	Fordonsskatt kr/år	Bensinskatt (inkl. koldioxid-skatt) <sup>7</sup> kr/år	Km-skatt <sup>1</sup> /dieseloljeskatt <sup>3</sup> kr/år	Mervärdes-skatt <sup>4</sup> kr/år	Summa skatt skatt	Skatt kr/mil	Mitt förslag <sup>2</sup>	
								Summa skatt kr/år	Skatt kr/mil
Bensindriven personbil 1 050 kg 0,79 l/mil	–	535	3 685	–	811	5 031	3,35	–	–
Dieselpersonbil 1 050 kg 0,53 l/mil Nuvarande km-beskattning	962	535	–	3 015	211	4 723	3,15	–	–
Dieselpersonbil 1 050 kg 0,53 l/mil Dieselolja-beskattning	962	535	–	1 073	447	3 017	2,01	A 3 552 B 4 622	A 2,37 B 3,08
Bensinpersonbil 1 490 kg 0,94 l/mil	–	895	4 385	–	965	6 245	4,16	–	–
Dieselpersonbil 1 490 kg 0,73 l/mil Nuvarande km-beskattning	1 324	895	–	4 095	291	6 605	4,40	–	–
Dieselpersonbil 1 490 kg 0,73 l/mil Dieselolja-beskattning	1 324	895	–	1 478	616	4 313	2,88	A 5 208 B 6 998	A 3,47 B 4,67

<sup>1</sup> 2,01 kr/mil för personbil i skatteviktsklass 1 001 - 1 100 kg och 2,73 kr för personbil i skatteviktsklass 1 401 - 1 500 kg.

<sup>2</sup> A = årsmodellbeteckning 1992 eller äldre; B = fr.o.m. 1993 års modell.

<sup>3</sup> 1,35 kr/l = utgångspunkten för mina beräkningar.

<sup>4</sup> Skattesats 22 % enligt förslag i prop. 1991/92:150. Avser endast den del av mervärdesskatten som belöper på punktskatterna på bränslet.

<sup>5</sup> 1,21 kr/l, miljöklass 2, enligt förslag i prop. 1991/92:150.

<sup>6</sup> Bränsleförbrukning enligt sammanställning från Konsumentverket och Transportrådet, 1990 års modeller.

<sup>7</sup> 3,11 kr/l (inkl. koldioxidskatt) enligt förslag i prop. 1991/92:150.

Tabell 3.3 Sammanställning över totalt skatteuttag på vissa bensin- respektive dieseldrivna personbilar vid en årlig körsträcka om 5 000 mil

Typ av personbil, bränsleförbrukning <sup>6</sup> m.m.	Energi- och koldioxid-skatt <sup>5</sup> kr/år	Fordonsskatt kr/år	Bensinskatt (inkl. koldioxid-skatt) <sup>7</sup> kr/år	Km-skatt <sup>1</sup> /dieseloljeskatt <sup>3</sup>	Mervärdesskat <sup>4</sup>	Summa skatt kr/år	Skatt kr/mil	Mitt förslag <sup>2</sup>	
								Summa skatt Kr/år	Skatt kr/mil
Bensindriven personbil 1 050 kg 0,79 l/mil	–	535	12 284	–	2 702	15 521	3,10	–	–
Dieseldriven personbil 1 050 kg Nuvarande km-beskattnings	3 206	535	–	10 050	705	14 496	2,90	–	–
Dieseldriven personbil 1 050 kg 0,53 l/mil Dieselolja-beskattnings	3 206	535	–	3 577	1 492	8 810	1,76	A 9 345 B 10 415	A 1,87 B 2,08
Bensindriven personbil 1 490 kg 0,94 l/mil	–	895	14 617	–	3 215	18 727	3,75	–	–
Dieseldriven personbil 1 490 kg 0,73 l/mil Nuvarande km-beskattnings	4 416	895	–	13 650	971	19 932	3,99	–	–
Dieseldriven personbil 1 490 kg 0,73 l/mil Dieselolja-beskattnings	4 416	895	–	4 927	2 055	12 293	2,46	A 13 188 B 14 978	A 2,64 B 2,99

<sup>1</sup> 2,01 kr/mil för personbil i skatteviktsklass 1 001 – 1 100 kg och 2,73 kr för personbil i skatteviktsklass 1 401 – 1 500 kg.

<sup>2</sup> A = årsmodellsbeteckning 1992 eller äldre; B = fr.o.m. 1993 års modell.

<sup>3</sup> 1,35 kr/l = utgångspunkten för mina beräkningar.

<sup>4</sup> Skattesats 22 % enligt förslag till prop. 1991/92:150. Avser enbart den del av mervärdesskatten som belöper på punktskatterna på bränslet.

<sup>5</sup> 1,21 kr/l, miljöklass 2, enligt förslag i prop. 1991/92:150.

<sup>6</sup> Bränsleförbrukning enligt sammanställning från Konsumentverket och Transportrådet, 1990 års modeller.

<sup>7</sup> 3,11 kr/l (inkl. koldioxidskatt) enligt förslag i prop. 1991/92:150.

Ett införande av en dieseloljeskatt skulle väsentligt rubba balansen mellan bensindrivna och dieseldrivna personbilar, vilket illustreras av exemplen i tabellerna 3.2 och 3.3. Dessa tabeller visar effekterna av att kilometerskatten ersätts av en dieseloljeskatt om 1,35 kr/l och beaktar, förutom fordonsskatt, kilometerskatt och dieseloljeskatt, även energi- och koldioxidskatter och mervärdeskatter.

Tabellerna ger vid handen att en dieseloljeskatt skulle medföra att kostnaderna för de dieseldrivna personbilarna i exemplen skulle bli ca 1,30 kr lägre per körd mil i förhållande till ett jämförbart, bensindrivet fordon.

### Bibehållen princip för beskattningen av personbilar

Enligt min uppfattning är det av vikt att den uttalade principen för beskattning av personbilar bibehålls och att dieseldrivna personbilar med normala körsträckor även i fortsättningen beskattas på samma nivå som bensindrivna bilar. Detta åstadkoms lämpligen genom en höjning av fordonsskatten för de dieseldrivna personbilarna.

Den årliga medelkörsträckan för samtliga dieseldrivna personbilar som varit i trafik under hela kalenderåret 1991 uppgick, enligt Trafiksäkerhetsverkets statistik, till 1 571 mil. Variationer mellan såväl bilar i olika skatteviktsklasser som mellan enskilda fordon inom samma viktklass förekommer givetvis. Jag anser emellertid att en rimlig utgångspunkt är, att skattekostnaden per körd mil för personbilar med årliga körsträckor i storleksordningen 1 500 mil även efter omläggningen av skattesystemet skall ligga på ungefär samma nivå, oavsett om bilen är diesel- eller bensindriven. Detta medför att fordonsskatten måste höjas kraftigt för de dieseldrivna personbilarna och jag föreslår därför att fordonsskatten för dessa fordon genomgående höjs till belopp, som är fyra gånger högre än dagens skattesatser.

Den kraftiga höjningen av fordonsskattenivån, som jag föreslår, medför dock att det totala skatteuttaget för fordon med korta årliga körsträckor blir högre än före omläggningen till dieseloljeskatt. Jag anser att en sådan konsekvens skulle vara oskälig för de fordonsägare, som investerat i dieseldrivna personbilar under de förutsättningar som gällt enligt det nu gällande skattesystemet, och vissa övergångsbestämmelser bör därför gälla för dieseldrivna personbilar med årsmodellsbeteckning 1992 eller äldre. Jag föreslår således att fordonsskatten för dessa personbilar endast höjs till belopp som motsvarar en fördubbling av dagens fordonsskatter.

Dieselpersonbilar som körs mycket långt — t.ex. taxibilar — kommer visserligen trots den kraftiga höjningen av fordonsskatten att skattemässigt gynnas i förhållande till dagsläget. En sådan konsekvens är dock i princip ofrånkomlig vid en omläggning från kilometerskatt till dieseloljeskatt och jag anser inte att det finns förutsättningar att genom skattemässiga differentieringar minska en sådan ändring av skattebelastningen.

### 3.6.3 Bussar

#### Vissa statistikuppgifter

I Sverige fanns den 31 december 1991 14 555 registrerade och icke avställda bussar. Av dessa används 12 135 i yrkesmässig trafik och 2 420 i firmatrafik. Ca 93 % av de registrerade bussarna är dieseldrivna<sup>7</sup>. Antalet innehavare av tillstånd till yrkesmässig busstrafik var vid samma tidpunkt 1 640<sup>8</sup>.

Bussar används för olika former av trafik och, som framgått av tabell 3.1, kan fordonens bränsleförbrukning variera avsevärt beroende på vilken typ av körning som bussen används till. Svenska Busstrafikförbundet har uppskattat att ungefär 1/3 av busstrafiken i dag äger rum inom tätort, medan ca 20 % av bussarna används i långlinje- och turistbusstrafik. Ungefär 30 % av bussarna går i linjetrafik, medan resterande 10 respektive 5 % avser skolskjutsningar och lokala utflykter samt firmatrafik.

#### Effekter av ett införande av dieseloljeskatt

Dagens kilometerskattesatser är, vad gäller bussar i förhållande till annan tung trafik, låga och bussbolagen kommer därför att få vidkännas en kraftig ökning av sina kostnader när kilometerskattesystemet ersätts med en dieseloljeskatt. Kostnadsökningen drabbar, till följd av hög bränsleförbrukning, särskilt de bussar som används i kollektivtrafik inom tätort. Av exemplet i tabell 3.1 framgår att en normalbuss i tätortstrafik kan komma att vidkännas en kostnadsökning i storleksordningen 15 000 kr/år vid 5 000 mils körning.

Det bör dock beaktas att exemplet endast belyser rena skattekonsekvenser av mitt förslag till nytt beskattningssystem. Genom att kilometerskatten avskaffas kommer ägarna till bussar och andra fordon dock att slippa kostnader för anskaffning, underhåll och besiktningar av kilometerräknarapparaturen. Vidare torde arbetet med t.ex. avstämpling i räknarna och uppgiftslämnande kräva vissa resurser. Jag saknar underlag för att närmare bedöma storleken av de besparingar som kommer att göras på dessa områden, men det finns all anledning att anta att de inte är obetydliga.

#### Förslag till kompensation för busstrafiken

I dag är fordonsskatten för bussar differentierad, inte bara efter fordonets skattevikt, utan också efter vilket drivmedel bussen är inrättad för. Sålunda uppgår skatten för en buss — som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol — till maximalt 895 kr/år, medan skatteskalen för andra bussar, dvs. främst dieseldrivna, är progressiv och når sitt maximum vid en skatt om 14 705 kr/år för de tyngsta bussarna.

<sup>7</sup> Källa: Statistiska Centralbyrån. Kategorin bussar i firmatrafik innefattar även en del mindre bussar, som används i hushållssektorn.

<sup>8</sup> Källa: Svenska Busstrafikförbundet.

Jag anser att en enhetlig skatt för bussar, således oberoende av vilket drivmedel som används i fordonet, skall införas och att skattesatserna skall bestämmas till vad som nu gäller för bensin- och gasoltdrivna bussar. Härigenom skulle busstrafiken erhålla viss kompensation för sina ökade kostnader till följd av skatteomläggningen. Vad t.ex. gäller turistbussar och bussar i långlinjetrafik torde sänkningen av fordonsskatten innebära att en stor del av kostnadsökningen täcks. I den mån ökade kostnader kvarstår för dessa busstyper, får dessa tas ut t.ex. genom höjning av priserna på de tjänster som de aktuella bussbolagen tillhandahåller.

Miljöskäl och konkurrenshänsyn talar dock starkt för att kollektivtrafikens villkor inte bör försämrats. Jag anser därför att bussägarna, utöver den generella sänkningen av fordonsskatten, skall erhålla ytterligare kompensation för de kostnadsökningar som uppstår för de bussar som används i kollektivtrafik till följd av skatteomläggningen. Enligt min uppfattning bör något särskilt restitutionssystem dock inte införas, utan kompensationen — som uppskattningsvis torde behöva uppgå till totalt ca 100 mkr/år — bör ske i form av en ökning av de generella statsbidragen till kommunerna.

### 3.6.4 Lastbilar och släpvagnar

#### Vissa uppgifter om antalet fordon

Huvuddelen av nuvarande inkomster från kilometerskatten härrör från användningen av lastbilar och släpvagnar. Det totala antalet dieseldrivna lastbilar som användes i trafik någon gång under kalenderåret 1991 utgjorde, som nämnts tidigare, ca 127 000 fordon. Dragbilarna svarade för knappt 4 % av fordonsparken. Av resterande 122 000 fordon bestod 74 % av lastbilar med två axlar, vars skattevikt högst kan vara 20 000 kg och 26 % av lastbilar utrustade med tre eller flera axlar. Under samma period fanns 25 457 släpvagnar i trafik, varav 8 % utgjordes av vagnar med en axel, 26 % av sådana med två axlar samt den övervägande delen — 66 % — av vagnar med tre eller flera axlar<sup>9</sup>.

#### Beräkningar av fordonskombinationers bränsleförbrukning

För att kunna bedöma vilka effekter övergången till det nya beskattningssystemet får för släpvagnarnas vidkommande, är det av intresse att söka beräkna hur mycket en lastbils bränsleförbrukning ökar om en släpvagn kopplas till fordonet.

<sup>9</sup> Källa: Trafiksäkerhetsverkets körsträckestatistik över kilometerskattepliktiga fordon i trafik under perioden 1991-01-01–1992-01-01.

Tabell 3.4 Beräkning av bränsleförbrukning för vissa utvalda fordon och fordonskombinationer, l/mil

Fordonsstyp, skattevikt m.m.	Utan last	Ökning	Maximalt	Ökning tillåten
1) Lastbil 16 000 kg 2 axlar	1,86		2,64	
2) Lastbil 16 000 kg 2 axlar Släp 19 000 kg 2 axlar	2,31	+ 0,45	3,80	+ 1,16
3) Lastbil 24 000 kg 3 axlar	2,40		3,87	
4) Lastbil 24 000 kg 3 axlar Släp 30 000 kg 4 axlar	3,23	+ 0,83	6,02	+ 2,15

Källa: Statens Väg- och trafikinstitut

Tabell 3.4 visar beräkningar av bränsleförbrukning för vissa utvalda fordon och fordonskombinationer, som gjorts av Statens Väg- och trafikinstitut (VTI). Uträkningarna visar en ökning med 0,45 – 1,16 l/mil om en släpvagn med en skattevikt om 19 000 kg kopplas till en lastbil, vars skattevikt uppgår till 16 000 kg (totalvikt för fordonskombinationen är således 35 000 kg) och en ökning med 0,83 – 2,15 l/mil vad gäller den tänkta situation, då en lastbil i skatteviktsklassen 24 000 kg drar en släpvagn med skattevikt 30 000 kg (totalvikt för fordonskombinationen 54 000 kg)

Som tidigare framhållits beror dock den faktiska bränsleförbrukningen på en rad olika omständigheter och det är viktigt att än en gång poängtera att beräkningar av bränsleförbrukning därför endast kan bli ungefärliga.

Jag tycker dock att det kan vara av intresse att ta de uppskattningar av bränsleförbrukningar som redovisats i tabell 3.4 som utgångspunkt för ytterligare ett räkneexempel (se tabell 3.5). Jag antar i detta exempel att de utvalda fordonen kör 5 000 mil per år och att 30 % av denna sträcka sker utan last och resterande 70 % med maximalt tillåten last. Exemplet är hypotetiskt på det sättet att någon diesellojjeskatt givetvis inte kommer att tas ut av släpvagnar; de angivna siffrorna avser beräknade kostnader till följd av den ökade bränsleförbrukning som blir följden av att lastbilen drar en släpvagn. Under dessa förutsättningar skulle således den skatt som belöper på släpvagnen i viktklassen 19 000 kg minska med ca 9 700 kr/år, medan en sänkning av skatteuttaget med ca 3 000 kr skulle bli följden för släpvagnen i viktklassen 30 000 kg.

Tabell 3.5 Förändringar i skatteuttaget av vissa typer av släpvagnar till följd av införandet av en diesellojkeskatt om 1,35 kr/l. 5 000 mils körning/år

Fordons- skatte- vikt m.m.	Fordons- skatt kr/år	Nuvarande skatteuttag kr/år		Skatteuttag efter införande av diesellojkeskatt kr/år		Förändring av skatte- uttaget kr/år
		Km-skatt	Summa skatt	Diesellojje- skatt	Summa skatt	
1) Släpvagn 19 000 kg 2 axlar (dras av lastbil 16 000 kg 2 axlar)	10 255	16 085	26 340	6 392	16 647	- 9 693
2) Släpvagn 30 000 kg 4 axlar (dras av lastbil 24 000 kg 3 axlar)	12 969	14 835	27 804	11 839	24 808	- 2 996

## Effekterna av ett införande av diesellojkeskatt

### Samtliga lastbilar och släpvagnar

Om en diesellojkeskatt om 1,35 kr/l införs som ersättning för kilometer-skatten kommer detta genomsnittligt sett, för samtliga lastbilar och släpvagnar, att innebära ett oförändrat skatetryck. Inom dessa grupper av fordon kommer dock förskjutningar av skattebelastningen att ske. Effekterna för den enskilde fordonsägaren beror på hur fordonet används, men också på t.ex. vilken typ av fordonskombination det är fråga om.

### Lastbilar

En lastbils användningsområde påverkar som nämnts tidigare fordonets bränsleförbrukning och därmed även uttaget av diesellojkeskatt. Används en lastbil för t.ex. anläggningstransporter, dvs. grus, schaktmassor eller dylikt, eller för varudistribution i tätort blir bränsleförbrukningen större än om fordonet används för mer långväga transporter. I det nuvarande kilometerskattesystemet är beskattningen oberoende av sådana skillnader i användningen.

Denna typ av förskjutningar i skattebelastningen av lastbilar till följd av en övergång till diesellojkeskattning måste accepteras. Någon möjlighet att kompensera sådana effekter inom skattesystemets ram finns inte.

### *Lastbilar och släpvagnar*

För den enskilde fordonsägaren kan omläggningen få olika effekter beroende på fordonsparkens sammansättning. Kilometerskatten debiteras separat för lastbilar och släpvagnar (när det gäller dragbilar och påhängsvagnar läggs dock hela skatten på dragbilen). Detta har möjliggjort att beskattningen för varje del i en fordonskombination kunnat bestämmas efter kostnadsansvarighetsprincipen. En dieseloljebeskattning kan däremot inte avvägas på detta sätt utan endast dragbilens, lastbilens, bränsleförbrukning kommer givetvis att vara föremål för beskattning.

Även om viss försiktighet bör iakttas vid den typ av beräkningar av bränsleförbrukning, som jag presenterat ovan, får det anses klart att lastbilarnas bränsleförbrukning vid tillkoppling av släpvagn vanligtvis inte ökar i sådan omfattning att intäkterna från dieseloljeskatten uppgår till det belopp som tidigare tagits ut i kilometerskatt. Detta innebär att användningen av fordonskombinationer relativt sett gynnas vid en övergång till dieseloljebeskattning medan genomsnittligt sett en viss förskjutning sker till nackdel för transporter som sker med lastbil utan släpvagn. Även de beräkningar som ovan presenterats i tabell 3.1 stöder i viss mån detta antagande.

Enligt min mening kan ett ytterligare incitament till användning av fordonskombinationer vara positivt ur transporteffektivitets- och miljösynpunkt. Jag anser därför inte det finns skäl att vidta några justeringar av t.ex. fordonsskatteskalorna för lastbilar och släpvagnar för att kompensera dessa effekter.

### *Möjlighet till avställning av fordon*

Det kan i detta sammanhang också nämnas att ägare till fordon, vars fordonsskatt uppgår till minst 4 800 kr för helt skatteår, har möjlighet att ställa av fordonet minst 15 dagar och för resterande del av den månad då avställningen började eller upphörde betala fordonsskatt i form av s.k. dagskatt, som är 1/360 av skatten för helt år. För lastbilar blir reglerna aktuella för en bil med två axlar, vars skattevikt uppgår till minst 11 500 kg och för en bil med tre eller flera axlar med en skattevikt om 13 600 kg eller högre. En ägare av en lastbil i skatteviktsklassen 24 000 kg kan, genom att utnyttja de nämnda reglerna, minska skatten för den månad då avställningen började eller upphörde med minst ca 925 kr.

Avställning av lastbilar för kortare tid torde förekomma i förhållandevis stor omfattning, t.ex. under semesterperioder och under tider på transportbehovet är mindre inom ett företag. Av den totala andelen kilometerskattepliktiga fordon i landet var under 1991 ca 30 % av fordonen avställda eller av annan anledning (t.ex. nyförvärv) inte i trafik under hela året. Om man ser till enbart lastbilsbeståndet, var under samma tidsperiod ca 35 % av dessa fordon ur trafik under någon del av

året. En fördelning mellan yrkesmässig och annan trafik ger procenttalen 42 % respektive 31 %<sup>10</sup>.

### 3.7 Justering av skattesatsen

Jag har ovan i avsnitt 3.5.2 beräknat att intäkterna från en dieseloljeskatt skall motsvara ca 2 400 mkr/år och att skattesatsen i sådant fall skulle behöva sättas till 1,35 kr/l.

I avsnitt 3.6.2 och 3.6.3 har jag dock föreslagit att vissa justeringar av fordonsskatteskalorna skall göras beträffande dieseldrivna personbilar och bussar.

Vad gäller de föreslagna höjningarna av fordonsskatten för personbilar, skulle dessa — vad gäller det nu befintliga bilbeståndet (för vilka endast en begränsad höjning skall ske av fordonsskatten) — medföra ökade skatteintäkter i storleksordningen 80 mkr/år.

Sänkningen av fordonsskatten för bussar till den nivå som i dag gäller för t.ex. bensindrivna bussar skulle innebära en minskning av de årliga skatteintäkterna med ca 70 mkr. Vad gäller bussarna bör även den av mig förordade kompensationen till bussar i kollektivtrafik, uppskattningsvis 100 mkr/år, täckas av dieseloljeskatten.

Ett beaktande av de ovan angivna posterna ger vid handen att dieseloljeskatten i stället för, som tidigare beräknats, 1,35 kr/l skulle behöva utgå med 1,40 kr/l ( $2\,490 \cdot 80 + 70 + 100 = 2\,490$  mkr / 1 770 milj l). Mitt förslag är således att en särskild dieseloljeskatt om 1,40 kr/l införs.

Totalt sett skulle skatten på dieselolja för fordonstrafik till följd av mitt förslag uppgå till 2,61 kr/l (miljöklass 2) respektive 2,86 kr/l (miljöklass 3)<sup>11</sup>.

Den justering av skattesatsen jag nu företagit påverkar inte i någon högre grad de beräkningar som tidigare redovisats i detta kapitel och baserats på en skattesats om 1,35 kr/l.

## 3.8 Vissa tekniska frågor

### 3.8.1 Dieseloljeskattelagens uppbyggnad

Den föreslagna dieseloljeskattelagen bör, vad gäller bestämmelser rörande skatteplikt o.dyl., lagtekniskt utformas som en fristående lag med andra punktskattelagar som förebild. Därmed bör också det administrativa förfarandet regleras genom lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter. Eftersom det skattepliktiga området delvis

<sup>10</sup> Källa: Trafiksäkerhetsverkets körsträckestatistik över kilometerskattepliktiga fordon i trafik under perioden 1991-01-01–1992-01-01.

<sup>11</sup> Beloppen angivna med beaktande av förslag till höjning av koldioxidskatten o prop. 1991/92:150.

sammanfaller med det energi- och koldioxidskattepliktiga och det finns många andra beröringspunkter med dessa skatter har förslaget till dieseloljeskattelag på ett flertal punkter anknutits till lagen (1957:262) om allmän energiskatt.

Jag har även ansett det ändamålsenligt, att straffbestämmelser och andra sanktioner gentemot andra än skattskyldiga samt administrativa bestämmelser i anslutning härtill, också tas in i dieseloljeskattelagen.

### 3.8.2 Tjockare oljor undantas från skatteplikt

Dieseloljeskatten behöver inte omfatta alla oljeprodukter som är energi- och koldioxidskattepliktiga. De tjockare oljorna bör kunna undantas från skatteplikten eftersom de inte lämpar sig som drivmedel i motorfordon och småbåtar. Om de tjockare oljorna inte undantas från skatteplikten skulle de märk- och färgämnen, som närmare kommer att diskuteras i kapitel 4, behöva tillsättas också till dem.

Som grund för att skilja de tjockare oljorna från de oljor som är lämpliga som drivmedel bör någon lämplig fysikalisk egenskap användas. Den lägsta flytttemperaturen skulle kunna vara en sådan parameter. Genom att undanta de oljor som har en lägsta flytttemperatur på 15° C kan en lämplig avgränsning åstadkommas. Med en sådan gräns kommer s.k. WRD-oljor (Wide range distillate) och eldningsolja 3 och högre inte att behöva märkas. Det finns en svensk standard SS 15 51 09 för bestämning av den lägsta flytttemperaturen.

### 3.8.3 Beskattningen av olika drivmedel och hur den påverkar dieseloljeskatten

Endast de motorfordon som drivs med dieselolja är i dag kilometerskattepliktiga. Motorfordon som drivs exempelvis med el, bensin, gasol, naturgas och etanol är således undantagna. I bilregistret anges för varje fordon vilket drivmedel som det är inrättat för. Bensin-, gasol- och naturgasdrivna motorfordon är vanligtvis försedda med s.k. ottomotorer. Sådana motorer karaktäriseras av att de är försedda med ett tändsystem och att luften tillförs endast i så stor mängd som behövs för att förbränna bränslet. I en dieselmotor däremot finns det inte något tändsystem utan bränsleluftblandningen, där luften finns i överskott, antänds av motorns kompression.

En dieselmotor drivs normalt med dieselolja. Emellertid kan en sådan motor också drivas med t.ex. etanol eller rapsoljemetylater. För etanoldrift fordras en särskild anpassning av motorn men för rapsoljemetylestern är det inte nödvändigt. Etanoldrivna fordon som har försetts med sådana anpassade motorer har således registrerats som etanoldrivna och blir därmed inte kilometerskattepliktiga. Bilar som är försedda med normala dieseloljemotorer registreras alltid som dieseloljedrivna. En övergång till dieseloljeskatt kommer därför att göra bränslen som baseras på vegetabiliska oljor konkurrenskraftigare.

På senare tid har det börjas saluföras motorbränslen som består av

blandningar av mineraloljor och vegetabiliska oljor. En blandning av 30 % vegetabilisk olja och 70 % mineralolja uppges kunna användas i en normal dieselmotor. Genom att skatteplikten enligt lagen om dieseloljeskatt anknyts till lagen (1957:262) om allmän energiskatt, som i sin tur anknyter till tulltaxenummer 27.10 i tulltaxelagen (1987:1068) kommer blandningen i sin helhet att bli skattepliktig. Produkter som innehåller minst 70 viktprocent oljor erhållna ur petroleum hänförs till tulltaxenummer 27.10. Den som däremot tillverkar en blandning som består t.ex. av 50 % mineralolja och 50 % vegetabilisk olja blir skattskyldig och får redovisa skatt för den inblandade mineraloljan medan den färdiga blandningen inte blir skattepliktig.

Bensin som är avsedd för motordrift belastas med bensinskatt och koldioxidskatt. Etanol och metanol som är inblandade i bensin beskattas endast med bensinskatt. Ren etanol är dock sedan den 1 januari 1992 skattefri. För gasol tas energi- och koldioxidskatt ut. Används gasol för drift av motorfordon är energiskattesatsen högre än för annan gasol. För naturgas tas också energi- och koldioxidskatt ut men det finns inte någon motsvarande differentiering.

Jag har i avsnitt 3.6.2 föreslagit att personbilar som kan drivas med dieselolja skall belastas med en högre fordonsskatt än andra personbilar. Jag anser att det inte är lämpligt att använda samma grund för uppdelning som i dag tillämpas för att differentiera fordonsskatten för bussarna, dvs. skilja ut bensin- och gasoldrivna bussar från andra bussar. Av praktiska skäl som jag nyss redogjort för kan det dock inte undvikas att alla personbilar som är försedda med dieselmotorer som kan drivas med dieselolja också kommer att omfattas av den högre fordonsskatten.

## 3.9 Konsekvenser för det svenska näringslivet

### 3.9.1 EG-anpassning av den svenska skattenivån

Som nämnts ovan i kapitel 2, har de olika EG-länderna nu enats om att införa en miniminivå för uttaget av skatter på sådan dieselolja som används för fordonsdrift (vägdiesel). Miniminivån uppgår till 1,81 kr/l och skall gälla fr.o.m. den 1 januari 1993.

Inom EG har under en längre tid diskussioner förts om införande av olika slags miljöskatter. EG-kommissionen har i slutet av maj 1992 publicerat ett förslag till direktiv rörande en kombinerad energi- och koldioxidskatt. Den föreslagna skatten beräknas, vad gäller oljeprodukter, att uppgå till ca 0,39 kr/l år 2 000. Detta får dock — jämfört med svenska förhållanden — anses vara en låg nivå. Den svenska energi- och koldioxidskatten uppgår till 1,21 kr/l (miljöklass 2) respektive 1,46 kr/l (miljöklass 3)<sup>12</sup>.

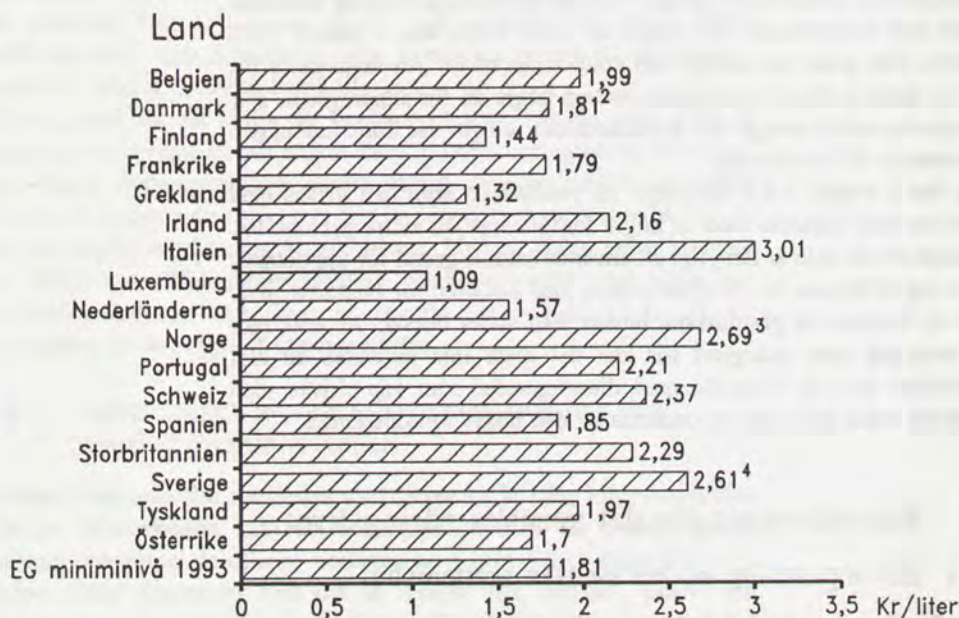
Den totala skatten på dieselolja, efter ett genomförande av mitt förslag till beskattningssystem, kommer att ligga mellan 2,61 kr/l (miljöklass 2)

<sup>12</sup> Beloppen angivna med beaktande av förslag till höjning av koldioxidskatten i prop. 1991/92:150.

och 2,86 kr/l (miljöklass 3). En eventuell anpassning av den svenska skattenivån ned till EG:s miniminivå skulle således innebära en sänkning av det totala skatteuttaget på dieselolja med maximalt ca 1 kr/l jämfört med mitt förslag.

Det bör härvid dock noteras att skattenivån på vägdiesel i många av EG-länderna väsentligt överstiger den beslutade miniminivån. Detta framgår närmare av figur 3.2, som förutom nu gällande skattesatser för olika länder även visar de förslag till höjningar av skattesatserna som f.n. föreligger i Danmark och Norge.

Figur 3.2 Det totala svenska uttaget av punktskatter på vägdiesel till följd av en dieseloljeskatt om 1,40 kr/l, jämfört med gällande och i vissa fall föreslagna punktskatter på vägdiesel i olika europeiska länder<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Den svenska skatten är angiven med beaktande av den föreslagna höjningen av koldioxidskatten i prop. 1991/92:150. Skattesatserna för Danmark och Norge grundar sig på under våren 1992 lagda lagförslag om ändringar av skatteuttagen. Siffrorna för Schweiz och Österrike är angivna per 1991-12-31 och för övriga länder per 1992-02-17.

<sup>2</sup> Skattesats på lätt dieselolja, som enligt förslag förelagt folketinget skall träda i kraft 1992-07-01. Allmän dieselolja för fordonstrafik föreslås beskattas med 1,91 kr/l.

<sup>3</sup> Enligt förslag förelagt stortinget 1992-04-30. Föreslås träda i kraft under början av år 1993.

<sup>4</sup> Totalt uttag av punktskatter, dvs. dieseloljeskatt samt energi- och koldioxidskatter, miljöklass 2. Oljeprodukter delas i Sverige skattemässigt in i olika miljöklasser, varav miljöklass 1 – som dock ännu förekommer i mycket begränsad omfattning – är den mest miljövänliga produkten. Punktskatterna kommer, till följd av en dieseloljeskatt om 1,40 kr/l, att totalt uppgå till 2,41 kr/l för olja enligt miljöklass 1 samt till 2,86 kr/l för olja enligt miljöklass 3. Skattesatserna är angivna med beaktande av de föreslagna höjningarna av koldioxidskatten i prop. 1991/92:150.

Källor: EG-kommissionen, Concawe (oljebolagens europeiska miljö- och hälsoskyddsorganisation)

I de följande avsnitten kommer jag kortfattat att redogöra för dieseloljebeskattnings konsekvenser för den svenska åkerinringen samt för den svenska industrin i stort. Vidare belyses konkurrensförhållandena mellan olika transportslag samt vilka följer ett genomförande av mitt förslag till

beskattningssystem kan tänkas få för miljön. Med tanke på den korta tid som utredningen haft till sitt förfogande för sitt uppdrag kan det dock endast bli fråga om mycket översiktliga och kortfattade bedömningar och redogörelser.

### 3.9.2 Konkurrensförhållandena mellan olika transportslag

#### Vissa uppgifter om den svenska transportmarknaden<sup>13</sup>

##### *Olika transportslag*

1990 transporterades 455 miljoner ton gods i inrikes trafik, varav 388 miljoner ton — eller 85 % — gick med lastbil. De återstående 67 miljoner tonen fördelade sig med 54 miljoner ton på järnväg och med 13 miljoner ton på sjötransporter.

Lastbil används främst på korta avstånd, inte minst för transport av byggnadsmaterial som jord, sten och grus. Andra betydande godsslag på lastbil är virke och livsmedel. 81 % av lastbilarnas sammanlagda last transporterats på kortare avstånd än 10 mil och endast drygt 5 % av den transporterade godsmängden på lastbil körs längre än 30 mil.

Sektorerna energi, sand/grus och gruvor är nästan uteslutande knutna till ett visst transportmedel. Den alldeles övervägande delen av energitransporterna, med undantag för distributionstransporter med lastbil, är hänvisade till sjöfarten, medan transporterna inom sektorn gruvor nästan uteslutande utförs med järnväg. Slutligen företas sand- och grustransporterna huvudsakligen med lastbil.

Av de långväga transporterna svarade i Sverige år 1987 sjöfarten för 44 % och järnvägen och lastbilarna för vardera 28 %. Av sjöfartens andel svarade importen och exporten för 35 % vardera och inrikestransporterna för 30 %.

Den mängd gods som årligen transporteras till och från Sverige uppgår till ca 110 miljoner ton. Av dessa transporter sker 15 % med lastbil och 20 % med järnväg. Huvuddelen av transporterna — 65 % — sker via sjöfart. Om transporter av järnmalm och olja, som nästan uteslutade företas via järnväg respektive sjöfart, räknas bort svarar lastbilen för närmare en fjärdedel av transporterna.

##### *Närmare om åkerinäringen*

Sammanlagt 309 520 svenska lastbilar fanns den 31 december 1990 i trafik. Av dessa kördes 43 685 i yrkesmässig trafik, medan resten användes för transporter i egen regi, s.k. firmabilstrafik. Av lastbilarna utgjordes 114 059 av dieseldrivna och 195 171 av bensindrivna fordon. Härvid bör dock noteras att 98 % av de bensindrivna lastbilarna hade en totalvikt om maximalt 3 500 kg<sup>14</sup>. De lastbilar som används inom åkerinäringen kan därför anses utgöras av dieseldrivna fordon.

<sup>13</sup> När annat ej särskilt anges, härrör uppgifterna i detta avsnitt från Svenska åkeriförbundets skrift "Fakta om åkerinäringen", publicerad i maj 1991.

<sup>14</sup> Källa: Statistiska Centralbyrån.

År 1990 fanns 19 371 innehavare av tillstånd för yrkesmässig godstrafik registrerade hos länsstyrelserna. Av tillståndsinnehavarna disponerade ca 58 % endast ett lastfordon, varför den svenska åkerinäringen — även om andelen enbilsåkerier har minskat under senare år — kan anses utgöra en småföretagarbransch. Många av åkerinäringens småföretag samarbetar dock inom gemensamt ägda transportföretag — lastbilscentraler och åkericentraler — samt genom transportförmedlingsföretag. Bilspedition och ASG är de två dominerande företagen för transportförmedling och disponerar tillsammans ca 7 000 fordon.

Åkerierna utför alla typer av transporter. Av lastbilarna används 45 % inom bygg- och anläggningssektorn, medan drygt 10 % går i fjärrtrafik. Ca 10 % utgörs av skogstransportfordon och omkring 5 % av tankbilar. Resten av fordonen tas bl.a i anspråk för olika distributionsuppgifter; det kan t.ex. röra sig om dragbilar och specialtankbilar.

### Prognoser rörande den framtida utvecklingen<sup>15</sup>

Transportrådet redovisade 1990 prognoser rörande utvecklingen på transportområdet fram till år 2020. Dessa visar bl.a. följande.

Vad gäller de långväga transporter förväntas inte några större förskjutningar ske mellan de olika transportmedlen. Den fördelning mellan transportslagen som angivits ovan torde därför i huvudsak även gälla i vart fall under den närmaste framtiden.

Av den långväga trafiken svarade år 1987 sektorerna skogsbruk, gruvor, energi och sand/grus för en tredjedel, de högförädlade produkterna — dvs. sektorerna livsmedel, kemi, verkstad, övrig tillverkning och handel — för en tredjedel och återstående sektorer för en tredjedel. Denna fördelning väntas i stort sett bibehållas under hela perioden fram till år 2020.

Utrikeshandeln med högförädlade produkter har ökat under senare år och en sådan utveckling leder normalt till en förskjutning vid valet av transportmedel från sjöfart och järnväg till lastbil. För den del av den långväga trafiken som avser inrikes transporter till och från Sverige kommer således andelen högförädlade produkter att öka. Detta gäller trots den ökning av kol- och oljeimporten som antas komma att äga rum.

En viss omfördelning kommer att ske i transporter mellan järnväg och lastbil; lastbilarna förväntas komma att svara för en ökad andel av de kortväga transporter, medan järnvägen antas förstärka sin position när det gäller utrikestrafiken. En stor del av bidraget till ökningen för

kemi och mineraler. På exportsidan svarar transporter av goudron sektorerna massa/papper och trävaror för huvuddelen av ökningen.

En stor del av sjöfarten utgörs av inrikesdelar av transporter till andra kontinenter (s.k. overseas-transporter). Dessa transporter är utan konkurrens i den bemärkelsen att lastbilen och järnvägen av förklarliga

<sup>15</sup> Källa: Transportrådets Rapport 1990:10 "Framtida Trafik 1995 - 2020".

skäl inte kan leverera godset till slutmålet. Lastbilen och järnvägen kan dock t.ex. leverera godset till platser i Mellan- eller Sydeuropa för vidare befordran med sjöfart till slutmålet. Möjligheterna till denna typ av "matartransporter" kan i framtiden förväntas öka, beroende på en expanderande internationell linjesjöfart, som endast angör ett fåtal hamnar. Huvuddelen av overseas-transporterna är dock troligtvis inte utsatta för konkurrens.

### Effekter av införande av en dieseloljeskatt

Dagens kilometerskatt följer relativt väl variationerna i vägslitage, dvs. skattesatserna är högst för de fordons- och axelkonstruktioner som ger upphov till störst vägslitage. En dieseloljeskatt motsvarar däremot inte på samma sätt de skillnader som finns i slitagekostnader mellan olika fordonstyper. Alltjämt kommer dock en sådan differentiering att ske inom fordonsskattens ram.

Införandet av ett nytt beskattningssystem kommer att verka för användning av bränslesnålare fordon och ett mer effektivt utnyttjande av fordonens lastkapacitet, eftersom den rörliga kostnaden per körd mil kommer att öka inom ramen för en totalt sett oförändrad eller något lägre kostnad.

Jag har, som närmare framgått av avsnitt 3.6.3, föreslagit att kollektivtrafiken skall erhålla kompensation för de merkostnader som drabbar bussbolagen till följd av ett införande av dieseloljeskatt. Om en sådan kompensation inte skulle ges, skulle med stor sannolikhet en förskjutning komma att äga rum beträffande personbilstransporterna från buss till personbil. En sådan förskjutning skulle bl.a. medföra negativa effekter ur miljösynpunkt.

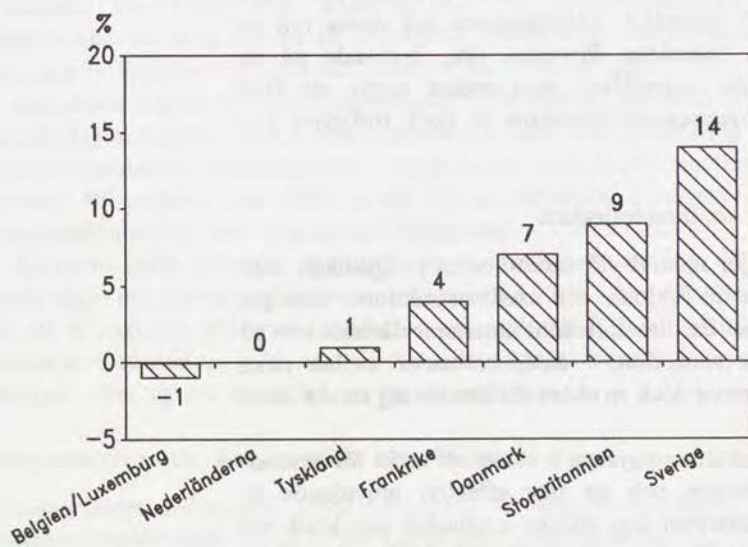
### 3.9.3 Den svenska åkerinäringens konkurrensvillkor

Sveriges geografiska läge med långa avstånd till de stora marknaderna i Europa innebär att transportkostnaderna är en viktig faktor att räkna med för de svenska företag som skall konkurrera på den europeiska marknaden. Sveriges fortsatta närmande till Europa kan förväntas öka behovet av lastbilstransporter.

I Sverige bedriver ungefär 300 åkerier med i storleksordningen 1 600 – 1 700 fordon regelbundet trafik på den europeiska kontinenten<sup>16</sup>. Det saknas statistik över hur dessa företag klarar sig i konkurrensen med sina utländska kollegor. Svenska åkeriförbundet har dock hävdat att de svenska åkerierna har tappat marknadsandelar under de senaste åren.

Av figur 3.3 framgår att kostnadsökningarna för lastbilstransporter i Sverige varit betydligt större under senare år än i flera andra europeiska länder. Den främsta orsaken till de svenska företagens kostnadsnivå torde stå att finna i de höga arbetskraftskostnaderna i Sverige.

<sup>16</sup> Källa: Svenska åkeriförbundet

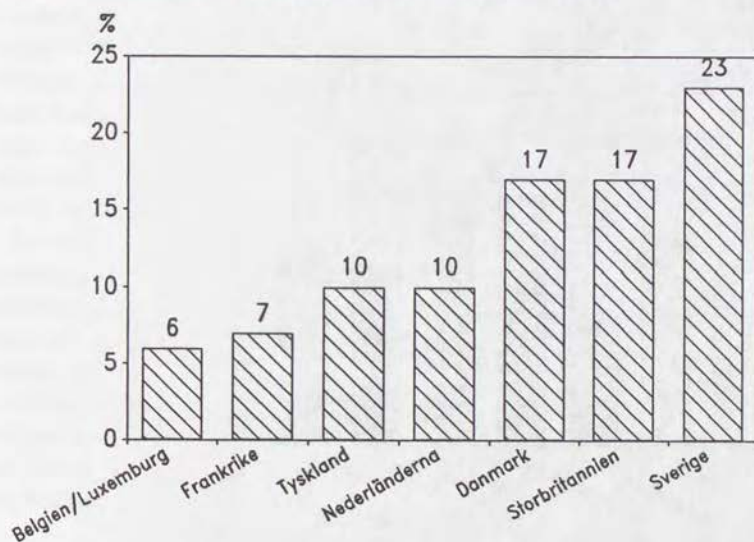
**Figur 3.3** Kostnadsutvecklingen för lastbilstransporter i Sverige och vissa andra europeiska länder. Procentuell förändring 1986 – 1989.

*Källa:* Skogsindustrierna

Svenska åkeriförbundet har gjort en jämförelse av vissa kostnader för lastbilstransporter i Belgien, Tyskland, Danmark och Sverige och har därvid kommit fram till att ett svenskt åkeriföretag, vid utförandet av samma internationella transport, har drygt 40 % högre kostnader än de belgiska samt 30 respektive 20 % högre kostnader än de tyska och danska åkarierna.

Det kan noteras att de sociala avgifterna och övriga lönebikostnader är den kostnadspost som på det mest avgörande sättet skiljer sig åt mellan Sverige och de övriga länderna. Beträffande övriga kostnader som omfattades av undersökningen, nämligen räntor, fordonsskatt och försäkringar, är skillnaderna betydligt mindre. Av figur 3.4 framgår även att lönekostnadsutvecklingen för lastbilstransporter, procentuellt sett, varit betydligare snabbare i Sverige än i övriga länder under senare delen av 1980-talet.

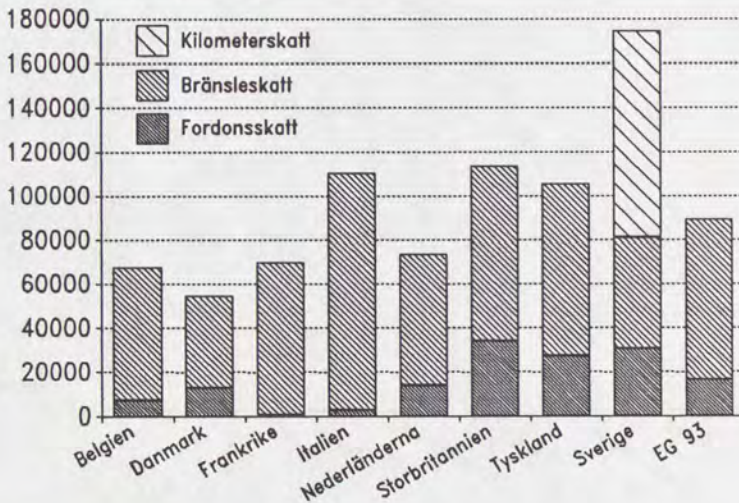
Figur 3.4 Lönekostnadsutvecklingen för lastbilstransporter i Sverige och vissa andra europeiska länder. Procentuell förändring 1986 - 1989.



Källa: Skogsindustrierna

Även skatterna på vägtrafiken i Sverige är emellertid förhållandevis höga vid en jämförelse med övriga europeiska länder, vilket illustreras av diagrammet i figur 3.5. Vad gäller denna figur bör dock observeras att den svenska fordonsskatten i hög grad varierar efter vilken typ av fordonskombination som används och att de svenska åkerierna, för transporter inom Sverige, vanligtvis använder tyngre fordonskombinationer än 40 ton och därigenom erhåller bättre lönsamhet för transporter. Med andra förutsättningar i exemplet i figur 3.5 minskar således skillnaden mellan Sverige och de andra länderna.

Figur 3.5 En jämförelse av totalt uttag av vägtrafikskatter i vissa europeiska länder år 1991. Långväga godstransport, fordonskombination bestående av lastbil och släpvagn, totalvikt 40 ton.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> 10 000 mil/år. Bränsleförbrukning 4 l/mil.

Källa: Svenska åkeriförbundet

### 3.9.4 Den svenska industrins transportsituation

Sverige skiljer sig i fråga om transportförhållanden i flera avseenden från flertalet länder i Europa. Vårt land är glesbefolkat och avstånden är stora. Transportavstånden mellan underleverantörer och industri samt mellan industri och kund är enligt gjorda undersökningar inom t.ex. verkstadsindustrin i genomsnitt upp till tre gånger så långa i Sverige som i många andra västeuropeiska länder<sup>17</sup>.

Trots att järnvägstransporter, relativt sett, i Sverige utnyttjas i långt högre grad än i de flesta andra västeuropeiska länder, är den svenska industrin således i hög grad beroende av att landsvägstransporterna kan fungera kostnadseffektivt. Detta är givetvis av särskilt stor vikt för de delar av industrin, där transportkostnaderna svarar för en stor andel av de totala kostnaderna. Det rör sig t.ex. om massa- och pappersindustrin samt sågverken.

Transportkostnadsutvecklingen har under senare år, som bl.a. visats genom figurerna 3.3 och 3.4, varit väsentligt ogynnsammare i Sverige än i flera av konkurrentländerna i Europa. Det kan dock nämnas att uppgången av lastbilskostnadsindex i Sverige praktiskt taget upphört efter 1990.

<sup>17</sup> Källa: TFK - Institutet för transportforskning Minirapport MR 73 "Konsekvenser av EG-anpassade fordonsvikter och -dimensioner", februari 1992.

### 3.9.5 Sammanfattande synpunkter

En sänkning av de svenska skatter som tas ut på dieselolja ner till EG:s miniminivå skulle självfallet inverka positivt på de svenska företagens förmåga att konkurrera internationellt. Företagens konkurrenskraft är dock beroende på en rad olika faktorer. Mycket talar för att det är den höga nivån på de sociala avgifterna och övriga lönebikostnader (t.ex. traktamenten) i Sverige, som svarar för den större delen av merkostnaden för de svenska företagen.

Det är i detta sammanhang dock värt att notera att utvecklingen mot en gemensam marknad i Europa kommer att medföra en helt ny konkurrens-situation för de svenska företagen. Upphävande av nu gällande kvoter-ningar av den gränsöverskridande trafiken samt av förbud mot utländska åkerier att åta sig körningar i Sverige är exempel på faktorer som i hög grad kommer att öka konkurrensen för den svenska åkerinäringen. Alla kostnadsskillnader kommer i detta perspektiv att bli än mer betydelsefulla och de olika ländernas uttag av t.ex. punktskatter är givetvis av intresse för bedömningen av de konkurrensförhållanden som gäller internationellt.

## 3.10 Miljökonsekvenser

Det kan konstateras att Sverige, i förhållande till de flesta andra europeiska länder, nått långt i fråga om att söka minska de skadliga verkningarna av t.ex. avgasutsläpp. Således har Sverige infört såväl en särskild koldioxidskatt som miljöklassning av olika oljeprodukter och en förhållandevis stor andel av bränsleskatterna utgörs vidare numera av miljörelaterade skatter. Därtill införs fr.o.m. 1993 års bilmodeller ett system med miljöklasser, som genom att försäljningsskatten på motorfordon differentieras och utvidgas till dieseldrivna tyngre fordon också medför en styrning mot minskade avgasutsläpp.

En övergång till en bränslebeskattning för de dieseldrivna fordonen kommer, som jag nämnt tidigare, med all sannolikhet att innebära en mer effektiv användning av fordonsbeståndet. Val av fordonskombinationer med stor lastkapacitet gynnas således, vilket skulle leda till en viss minskning av det totala antalet transporter i Sverige. Det nuvarande kilometerskattesystemet innehåller inte något skatteincitament till att minska bränsleförbrukningen. I det nya skattesystemet kommer dock skatt att tas ut i förhållande till mängden förbrukad dieselolja, vilket i viss mån torde stimulera till bränslesnålare körning.

Det finns dock andra insatser, som t.ex. nedsättning av fordonsskatten för fordon med bättre miljöegenskaper och en hårdare skattestyruing mot användning av dieselolja i lägre miljöklasser, som mer påtagligt kan medföra positiva miljöeffekter.

Biobränslen, t.ex. rapsolja, svarar f.n. visserligen endast för en obetydlig del av den sammanlagda bränsleförbrukningen i Sverige. Fordon som drivs med biobränslen är i dag kilometerskattepliktiga, men dieseloljeskatt kommer — som jag nämnt ovan i avsnitt 3.8.3 — inte att

tas ut för sådana bränslen. Omläggningen av skattesystemet kan således stimulera till en ökad användning av dessa produkter. Eftersom koldioxidutsläppen vid användning av biobränslen på lång sikt är försumbara vid jämförelse med dieselolja och andra oljebaserade bränslen, skulle en sådan omläggning kunna medverka till en minskning av växthuseffekten.

EG-kommissionen har i februari 1992 redovisat ett förslag till begränsning av punktskatterna på s.k. biobränslen. Enligt förslaget skall medlemsländerna maximalt kunna ta ut en skatt på dessa bränslen som motsvarar 10 % av skatten på jämförbara oljebaserade bränslen, dvs. främst dieselolja och blyfri bensin.

Det faller dock utanför mitt uppdrag att närmare belysa den typ av insatser som jag nu nämnt.

## 4 Märkning av vissa oljeprodukter

### 4.1 Behovet av märkning

Ett införande av en särskild beskattning av enbart sådan dieselolja, som används för drift av motorfordon som i dag är kilometerskattepliktiga, kan ge upphov till förhållandevis stora kontrollproblem. Det nya beskattningssystemet skulle nämligen innebära att likvärdiga oljeprodukter beskattas med olika skattesatser beroende på användningssättet. Sålunda är t.ex. lätt eldningsolja, som används för uppvärmning av bostäder, och dieselolja för fordonstrift i stort sett tekniskt likvärdiga och ibland identiska produkter. Skillnaderna i skatt skulle dock till följd av mitt förslag komma att bli betydande. För lätt eldningsolja skulle endast energi- och koldioxidskatt tas ut med 1,21 kr/l<sup>1</sup>, medan dieselolja för drift av personbilar, bussar och lastbilar, som närmare utvecklats i kapitel 3, föreslås beskattas med även en särskild dieseloljeskatt om 1,40 kr/l, således en total beskattning om 2,61 kr/l. Som tidigare berörts kommer dock användning av lågbeskattad dieselolja att tillåtas för drift av vissa fordonstyper, t.ex. jordbrukstraktorer och motorredskap.

De stora skatteskillnaderna gör att det är stor risk att ett betydande skatteundragande, genom olaglig användning av lågbeskattad olja istället för högbeskattad, kan komma att äga rum. Det är därför av stor vikt att söka utforma ett system som förhindrar användning av lågbeskattad olja för andra ändamål än de tillåtna.

Under den tidigare brännoljeskattens tid sökte statsmakterna försvåra skatteundragande bl.a. genom att föreskriva skyldighet att avge försäkran om användningssätt i samband med inköp av dieselolja. Falska försäkningar var dock mycket vanliga. Vidare torde ett omfattande skattefusk ha förekommit genom att lätt eldningsolja användes i stället för dieselolja. De flesta västeuropeiska länder uppvisar i dag betydande skatteskillnader på lätt eldningsolja och dieselolja för fordonstrift (vägdiesel) och har, i avsikt att söka stävja skatteundragande, infört olika typer av system med märkning av olika oljeprodukter. Enligt direktiven skall utredningen lämna förslag till införande av ett liknande system i Sverige och enligt min uppfattning är detta den enda möjligheten att på ett någorlunda effektivt sätt kunna kontrollera att lågbeskattad

<sup>1</sup> Miljöklass 2. Den totala skattesatsen angiven med beaktande av föreslagen höjning av koldioxidskatten i prop. 1991/92:150.

dieselolja inte används för andra än tillåtna ändamål. En sådan märkning av lågbeskattade oljeprodukter torde också komma att erfordras vid en framtida EG-harmonisering.

Jag kommer, efter att kortfattat ha redogjort för olika varianter av märkning som i dag förekommer i Europa, att närmare diskutera utformningen av ett system med märkning av olika oljeprodukter på den svenska marknaden och belysa vilka kostnader ett sådant system skulle medföra.

## 4.2 Förhållandena i andra europeiska länder

### 4.2.1 Inledning

Såvitt framkommit har samtliga de EG- och EFTA-länder, som särskilt beskattar vägdiesel, infört system med märkning av motsvarande kvaliteter av lågbeskattad eldningsolja och i vissa fall även sådan förmånligt beskattad dieselolja som används t.ex. inom jordbruk och sjöfart. Detsamma gäller även Schweiz. I Finland, Irland, Italien och Storbritannien märks också vissa typer av fotogen, huvudsakligen för att underlätta den skattemässiga identifieringen av produkten.

Märktillsatserna varierar, som närmare kommer att framgå av den kommande redogörelsen, mellan olika länder och flera EG-länder har infört förbud mot innehav av oljeprodukter, som innehåller vissa märkämnor som t.ex. förekommer i länder med lägre skattesatser på den aktuella typen av olja.

Lätt eldningsolja märks i Italien, även om skatten på denna produkt är lika hög som på vägdiesel. Övriga länder uppvisar dock betydande skillnader i skatteuttaget på dessa båda oljeprodukter.

I Danmark har hittills samma beskattning gällt för vägdiesel och t.ex. lätt eldningsolja och något behov av att märka vissa oljeprodukter har därför inte funnits. Som jag redogjort för i avsnitt 2.1.2, har den danske skatteministern dock föreslagit ändringar beträffande beskattningen av bl.a. vägdiesel. Enligt förslaget kommer skillnader i skatt att uppstå mellan vägdiesel och dieselolja som används för andra ändamål än fordonsdrift; skattesatserna för allmän vägdiesel och annan dieselolja föreslås nämligen att uppgå till 1,66 kr/l respektive 1,39 kr/l. Några säkra uppgifter har dock inte kunnat erhållas huruvida de danska myndigheterna har för avsikt att introducera en system med märkning av oljeprodukter.

Det är vanligt att såväl högbeskattad som lågbeskattad — märkt — dieselolja för fordonsdrift finns tillgänglig på marknaden, även om bensinstationerna i de flesta av länderna endast tillhandahåller den högbeskattade produkten. Den märkta oljan används t.ex. inom jordbruks- och fiskerinäringarna samt för drift av motorredskap och fritidsbåtar (s.k. "off-road use"). I Tyskland och Schweiz finns emellertid endast högbeskattad dieselolja att tillgå. För olja som används inom jordbruket erhålles dock återbetalning av den erlagda skatten.

Vissa särregler gäller även i Tyskland rörande dieselolja som används för drift av fartyg i yrkesmässig sjöfart eller yrkesmässigt fiske. Rätt föreligger att i dessa fall använda obeskattad olja, som dock inte behöver färgas.

#### 4.2.2 Olika märkningssystem

Utredningen har erhållit uppgifter om vilka metoder som används vid märkning i Finland och Österrike samt i samtliga EG-länder, med undantag för Portugal och Luxemburg.

Märkningssystemen innefattar i samtliga länder tillsats av ett kraftigt färgämne, vanligtvis rött, men även grönt, gult och blått förekommer. Vidare har alla länder utom Grekland även föreskrifter om tillsats av en eller flera kemiska föreningar, som vanligtvis är färglösa. Mellan 20 och 30 olika föreningar, antingen ensamma eller i kombination, är f.n. i bruk i de olika länderna. Huvuddelen av länderna använder sig dock av ämnet furfural, även om dess användning minskat under senare år på grund av att ämnet visat sig dels vara cancerogen, dels endast ha begränsad hållbarhet.

En tendens under senare år har även varit att gå över från användning av ämnen i pulverform till system med, ofta patentsökta, blandningar av flytande ämnen, som särskilt utvecklats för att bättre svara mot nutidens behov av såväl pålitliga som miljövänligare produkter. Sådana nya märkningssystem har under 1980-talet införts i såväl EG-länderna Irland och Spanien som i Kanada och det tidigare Jugoslavien. Även Tyskland har beslutat introducera ett liknande system den 1 oktober 1992. En närmare redogörelse för dessa nya system återfinns i avsnitt 4.2.4.

Märkämnen tillsätts antingen separat eller i form av en färdig lösning, beroende på om de använda ingredienserna tillhandahålls i pulver eller i flytande form. Märkningen sker vanligtvis vid raffinaderierna eller i samband med import. Det är dock i flera länder, däribland Finland och Tyskland, även tillåtet att låta märkningen äga rum vid lagringsanläggning eller i samband med utlastning från denna till tankbil.

#### 4.2.3 Sammanställning över märkämen, som används i vissa andra länder<sup>2</sup>

Nedan följer en kortfattad sammanställning över vilka ämnen som används vid märkning av olika oljeprodukter i en del europeiska länder.

<sup>2</sup> Vad gäller Finland, Irland och Tyskland har uppgifterna inhämtats av utredningen vid sammanträffanden med representanter för olika myndigheter samt det irländska konsultföretaget Dowling Marker Systems. I övrigt härrör uppgifterna från en översikt, som gjorts av oljebolagens europeiska miljö- och hälsoskyddsorganisation - Concawe - i maj 1991. Översättningarna av de kemiska beteckningarna från Concawes översikt har granskats av Tullverkets huvudlaboratorium.

**Belgien**

Eldningsolja färgas röd och märks med furfural.

**Finland**

Såväl eldningsolja som motor-och lysfotogen märks med 5 mg furfural per liter och färgas med antingen

- a) 1-(4-(tolylazo)tolylazo)-2-(2'-etyl)hexylamino)naftalen eller
- b) 1-(4-(tolylazo)tolylazo)-2-(tridecylamino)naftalen eller
- c) 1-(4-(tolylazo)tolylazo)-2-hydroxinaftalen

Färgämnet under a) tillsätts med 6 mg per liter och ämnena under b) och c) i sådana mängder att samma färgstyrka som med alternativ a) erhålles. Ämnena under b) och c) kan också blandas.

**Frankrike**

Eldningsolja färgas röd genom tillsats av ortotoluenazo-orto-toluenazo-betanaftol eller annat kemiskt likvärdigt ämne. Vidare tillsätts 50 mg difenylamin och 10 mg furfural per liter olja.

Dieselolja, som används för marina ändamål samt lätt marindiesel avsedd för användning i fiskefartyg över 500 ton, skall innehålla 10 mg av ett blått färgämne, 1'4-dibutylaminoantrakinon, per liter olja samt samma koncentration av märkämnena som beträffande eldningsolja.

**Grekland**

Såväl eldningsolja som dieselolja färgas röd, medan lätta dieseloljor färgas gröna om de skall användas i Atenområdet.

**Irland**

Minst 5 mg av N-etyl-N-[2-(1-isobutoxi)etyl] (4-fenylazofenyl)amin samt minst 5 mg av det blåa färgämnet C.I. Solvent Blue 79 skall tillsättas per liter eldningsolja. Eftersom det förstnämnda ämnet i sig är gult, blir oljan — genom tillsats av det blå färgämnet i en förhållandevis hög koncentration — grön till färgen.

Vidare skall fotogen, som är avsedd för andra ändamål än drift av motorfordon, märkas genom tillsats av minst 5 mg av N-etyl-N-[2-(1-isobutoxi)etyl] (4-fenylazofenyl)amin, minst 2 mg av det gula färgämnet C.I. Solvent Yellow 174 och slutligen minst 1,5 mg av det röda färgämnet C.I. Solvent Red 19, allt räknat per liter. De olika tillsatserna gör att fotogenen blir gul-röd till färgen.

## Italien

Lätt eldningsolja, avsedd för uppvärmning, färgas med 100 mg rött färgämne (Rosso Solubile B) samt märks med 500 mg av ett annat kemiskt ämne, allt per kg. Märkämnets består av en hemlig blandning, som tillhandahålls av myndigheterna.

Dieselolja för jordbruks- och fiskeändamål skall innehålla dels 50 mg grönt färgämne (Verde Alizarina Base), dels följande ämnen i angivna kvantiteter: 20 mg furfural, 30 mg Tracianti RS och 130 mg toluen eller xylen eller en blandning av de båda ämnena, allt per kg olja.

Eldningsfotogen färgas med 5 mg grönt färgämne (Verdi Aligarina 3B Base) per kg och märks med den hemliga blandning som tillhandahålls av myndigheterna i koncentrationen 200 mg per kg olja.

Lysfotogen färgas med ett lila färgämne (Violetto Aligarina 3B Base), som tillsätts i koncentrationen 30 mg per kg olja. Vidare skall lysfotogen samt motorfotogen för jordbruks- och fiskeändamål innehålla samma koncentration av märkämnena som föreskrivs för dieselolja som används i dessa näringsverksamheter.

Fotogen, som används inom jordbruks- och fiskerinäringarna, skall även färgas med tillsats av 20 mg Verde Aligarine G Base och 30 mg Arancio Somalia I, allt per kg olja.

## Nederländerna

Lätt eldningsolja märks med en blandning av 1 g furfural och ett färgämne bestående av alkylderivater av azobensen-4-azo-2-naftol. Blandningen tillsätts i koncentrationen 500 mg per liter olja.

## Spanien

Eldningsolja skall märkas med 5 mg furfural samt 1 mg hexaklorethan, allt per liter. Vidare skall denna olja färgas röd genom att en blandning av 4-aminazotoluen-2-(2-etyl-)hexylaminnaftalen (53 %) och 4-aminazotoluen-2-tridecylaminazotoluen (47 %) tillsätts i koncentrationen 4 mg per liter olja. Härigenom erhålles en färg, som motsvarar det internationella färgindexets Solvent Red 1 g.

Dieselolja för jordbruksändamål skall innehålla 5 mg per liter av ämnet N-etyl-N [2(1-isobutoxietoxi) etyl]-4-fenylazoanilin (CAS registreringsnr 34432-92-3) samt färgas röd genom tillsats av samma färgämne som beträffande eldningsolja.

## Storbritannien

Dieselolja för andra ändamål än fordonsdrift märks med ämnet kinizarin och vidare tillsätts ett rött färgämne, C.I. Solvent Red 24.

Vissa fotogenkvaliteter märks med 2 mg commarium per kg.

## Tyskland

Lätt eldningsolja skall färgas röd med något av följande ämnen:

- a) 5 mg 4-aminoazobensen-2-etylaminonaftalen
- b) 6,5 mg 4-aminoazotoluen-2-(2-etyl)-hexylaminonaftalen
- c) 7,4 mg 4-aminoazotoluen-2-tridecylaminonaftalen, allt per kg olja.

Det är även tillåtet att blanda de ovan angivna färgämnen, under förutsättning att samma färgstyrka erhålles.

Vidare skall, enligt de nuvarande reglerna, 10 mg furfural tillsättas per kg olja. Som nämnts ovan planerar dock Tyskland att inom kort överge bruket av furfural och i stället föreskriva att 5,4 mg N-etyl-N-[2-(1-isobutoxi)etoxi]etyl] (4-fenylazofenyl)amin skall tillsättas samma kvantitet olja.

De nya reglerna om märkmedel skall, under förutsättning att EG-domstolen lämnar sitt formella tillstånd till ändringen, träda i kraft den 1 oktober 1992. Under en övergångstid, fram till den 1 juli 1995, är dock även användning av furfural tillåtet.

## Österrike

Eldningsolja måste innehålla rött färgämne i sådan kvantitet, att en del märkt olja uppblandad med 10 delar omärkt olja fortfarande kan igenkännas som röd med blotta ögat.

Vidare föreskrivs tillsättning av 10 mg furfural och 5 mg kinizarin per kg olja.

## 4.3 Nya märkningssystem

### 4.3.1 Inledning

De märkningssystem som tillämpas i de olika europeiska länderna har i flertalet fall varit i bruk under lång tid och många system har nu visat sig vara tekniskt föråldrade och mindre tillförlitliga. Flera länder har därför, som nämnts i avsnitt 4.2.2, under senare år infört nya, modernare system. Dessa innefattar bl.a. användning av andra kemiska ämnen än furfural, som tidigare varit mycket vanligt förekommande.

Utredningen har haft möjlighet att närmare studera det märkningssystem, som används i Irland sedan några år tillbaka samt även det nya system, som Tyskland har för avsikt att införa under hösten 1992.

### 4.3.2 Det irländska märkningssystemet

Den irländska lagstiftningen föreskrev tidigare samma typ av märkning som Storbritannien alltså tillämpar, dvs. rött färgämne samt kinizarin tillsätts lätt eldningsolja. En stor nackdel med kinizarin var dock svårigheten att vid fordonskontroller få tillförlitliga resultat av förekomsten av ämnet och myndigheterna tvingades acceptera en hög felmarginal vid de utförda kontrollerna.

Mot bakgrund av de stora kontrollproblemen införde Irland 1989 ett helt nytt system för märkning av eldningsolja. Förutom ett blått färgämne tillsätts även ett annat kemiskt ämne, N-etyl-N-[2-(1-isobutoxi)etoxi]etyl] (4-fenylazofenyl)amin, som är guldfärgat. När dessa ämnen tillsätts oljan blir den grönfärgad.

Vidare beslutade Irland 1991 att även föreskriva märkning av sådan fotogen, som är avsedd för andra ändamål än drift av motorfordon. Denna märkning sker genom tillsats av samma kemiska ämne som beträffande eldningsolja samt även en kombination av gula och röda färgämnen. Bakgrunden till införandet av märkning av fotogen var, att de irländska myndigheterna önskade stävja den olovliga införsel av fotogen från Nord-Irland som antogs förekomma i stor omfattning.

Märkningssystemen har uppgivits fungera mycket bra och bland fördelarna med de nya ämnena kan bl.a. nämnas följande. Märk- och färgämnen tillsätts upplösta i vätska vilket möjliggör jämn spridning i oljevolymen samt gör det lätt att pumpa tillsatsvätskan även vid låga temperaturer. Tillsatsämnena är inte, såsom är fallet med t.ex. furfural, cancerogena. Polisen har möjlighet att vid fordonskontroller snabbt och effektivt kunna avgöra om ett bränsleprov innehåller märkämnena eller ej. Utspädd saltsyra används visserligen f.n. som reagens vid kontrollerna, men utvecklingsarbete pågår i syfte att ta fram ett mer ofarligt reagensämne.

Det märkämne som används i Irland är stabilt och pålitligt vid laboratorieundersökningar. Det kan även urskiljas i mycket små mängder och anses vara svårare att avlägsna från oljan än vad fallet var med t.ex. kinizarin.

### 4.3.3 Det nya märkningssystemet i Tyskland

I Tyskland har lätt eldningsolja sedan 1976 färgats röd och märkts med ämnet furfural. Mot bakgrund av att furfural visat sig ha begränsad hållbarhet och genom sin klassificering som gift innebär ett riskmoment vid hanteringen, har dock de tyska myndigheterna beslutat ersätta furfural med samma kemiska ämne som f.n. används i Irland.

Vad gäller det nya märkämnets egenskaper har vid utredningens kontakter med de tyska myndigheterna särskilt betonats följande. Märkämnet är mycket stabilare och ofarligare än furfural. Ofarligare reagens kan användas och det är enklare att påvisa även låga halter av märkämnet. En analysmetod kan användas för att bestämma både märk- och färgämnen. Ämnet är svårt att avlägsna från oljan.

## 4.4 Planer på gemensam EG-märkning av oljeprodukter

### 4.4.1 Behov av gemensam märkning

Lagstiftningen i de olika EG-länderna har hittills vanligen inriktat sig på kontroll av att i landet märkta, lågbeskattade, oljeprodukter inte används för andra ändamål än de tillåtna. Det har i praktiken visat sig vara svårt att, trots gränskontroller och volym-mässiga införselrestriktioner, komma till rätta med missbruk av sådan olja, som märkts i andra länder, och därefter införts till landet. De nu gällande införselrestriktionerna kommer att upphöra i samband med införandet av den gemensamma marknaden, dvs. den 1 januari 1993, och möjligheterna till användning av utomlands märkta oljeprodukter torde därmed komma att öka.

EG-länderna har, som tidigare nämnts i avsnitt 2.2.4, enat sig om att fr.o.m. den 1 januari 1993 anpassa sina skatter på vägdiesel till en viss miniminivå. Med anledning härav förekommer f.n. diskussioner inom EG om att införa en form av gemensam märkning av vissa oljeprodukter. Denna märkning skulle ske genom tillsats av ett och samma märkämne i de olika länderna, en s.k. Euromarker. Märkämet skulle tillsättas lågbeskattade oljeprodukter utöver den märkning, som föreskrivs i ländernas inhemska lagstiftning. Den skulle göra det möjligt att särskilja lågbeskattade oljeprodukter, som märkts i något av EG-länderna, från högbeskattad vägdiesel och således väsentligt underlätta kontrollen av att endast högbeskattad olja används för fordonsdrift inom EG-länderna.

### 4.4.2 Pågående utredningsarbete

EG-kommissionen har uppdragit åt ett irländskt konsultföretag, Dowling Marker Systems, att kartlägga de nuvarande märkningssystemen i de olika EG-länderna samt närmare undersöka förutsättningarna för att införa en form av gemensam märkning av oljeprodukter.

Det ingår dock inte i konsultföretagets uppdrag att föreslå vilket kemiskt ämne som skall användas vid den gemensamma märkningen. Denna fråga skall, i fall kommissionen kommer till ett positivt beslut rörande införandet av märkning, utredas vidare inom EG-organisationen. Det ämne som väljs till en Euromarker måste dock vara av sådan beskaffenhet att det inte färgmässigt eller på annat sätt påverkar de ämnen som nu används i de enskilda EG-länderna.

Dowling Marker Systems väntas redovisa resultatet av sitt arbete i slutet av juni 1992. Förhoppningen inom EG-kommissionen är att ministerrådet, sedan frågan bearbetats vidare i kommissionen, därefter skall kunna fatta beslut om en gemensam märkning före den 1 januari 1993.

## 4.5 Utformningen av ett svenskt märkningssystem

### 4.5.1 Märkningsmetoder

#### Tillsats av färg- och märkämnor

I likhet med vad som sker i flertalet andra länder, anser jag att det är nödvändigt att lågbeskattad dieselolja såväl färgas som märks med ett kemiskt ämne, som kan urskiljas vid en kemisk analys. En färgning kan visserligen underlätta polisens kontroll av fordonen, men möjliggör framförallt för fordonsägarna att se att de inte erhåller fel sorts olja vid t.ex. tankning. Tillsats av ytterligare ett kemiskt ämne, ett s.k. märkämnor, möjliggör å sin sida en enkel och effektiv hantering av bränsleprover såväl initialt av polisen i samband med fordonskontroller som vid efterföljande laboratorieanalyser.

Det är viktigt att märkningssystemet utformas så säkert som möjligt, dvs. att märkningen är tillförlitlig, lätt att kontrollera och svår att kringgå.

Ansvarer för att den lågbeskattade oljan märks skall åvila registrerade återförsäljare och andra, som enligt lagen om dieseloljeskatt skall vara skyldiga att betala sådan skatt.

#### Olika metoder för märkning

Vad gäller själva märkningsmetoden, eller i vilket led av oljehanteringens på depåerna som märkämnorna skall tillsättas, kan i princip två alternativ komma i fråga. Antingen sker märkning i lagercistern, vilket således förutsätter att den skattskyldige har möjlighet att reservera en eller flera cisterner för märkt produkt, eller i samband med utlastning från lagringsanläggning till tankbil eller motsvarande. I det senare fallet används injiceringsutrustning (additivutrustning), som kopplas till befintligt rörsystem och aktiveras med produktväljare vid utlastningen.

En förutsättning för att märkning i lagercisterner skall vara möjligt är att den skattskyldige disponerar så många cisterner på respektive depå, att lagring av såväl hög- som lågbeskattade produkter kan äga rum inom varje kvalitetsgrupp olja. Vid tre olika kvalitetsgrupper olja (D 10, D 32 och MK 2)<sup>3</sup> skulle minst sex cisterner krävas per depå och det skulle även bli nödvändigt att använda segregerade utlastningssystem.

Vid transport av olja på fartyg förekommer att vatten, vaxer och andra föroreningar sjunker till botten av lastutrymmet, s.k. settling. En cistern måste därför reserveras på lagringsanläggningarna för mottagning av dessa förorenade oljerester. Den helt övervägande delen av oljetransporterna till sjöss torde dock komma att avse omärkt olja, varför någon extra cistern för hantering av förorenad, märkt olja knappast kommer att bli aktuell.

<sup>3</sup> Se vidare nedan avsnitt 4.6.3 och tabell 4.1.

Tillsättning av märkämnerna i samband med utlastningen av olja till tankbil sker genom att en produktväljare aktiverar en injiceringsutrustning med följd att märkämnerna tillsätts den mängd olja som skall levereras som lågbeskattad vara, medan övrig olja lastas utan tillsats av märkämnerna.

Injiceringsutrustningen monteras in i rörsystemet före volymmätaren och märkvätskan injiceras, beroende på vilken typ av utrustning som används, antingen kontinuerligt eller "kolv"-vis in i produktledningen. Det finns ett flertal olika tekniker på marknaden och kostnaderna för de olika systemen ligger enligt Svenska Petroleum Institutet (SPI) på ungefär samma nivå.

### Val av märkningsmetod

Enligt SPI torde endast ett ytterst begränsat antal depåer i Sverige f.n. ha möjlighet att märka all olja i lagercisterner och denna typ av märkningsförfarande kan därför endast vara en lösning för någon enstaka kvalitetsgrupp vid ett fåtal depåer.

Som närmare kommer att utvecklas i avsnitt 4.6.3, är det dock troligt att oljekvaliteten D 32 kommer att försvinna från marknaden inom något års tid. Detta medför att ett system med tillsättning direkt i lagercisterner kan tillämpas i större omfattning vid de svenska lagringsanläggningarna.

Det förefaller emellertid som om injicering är den lämpligaste märkningsmetoden för huvuddelen av lagringsföretagen. SPI har vid sina kontakter med utredningen dock betonat att de enskilda företagen måste göra egna analyser och från fall till fall avgöra, vilket alternativ som är mest ekonomiskt för respektive depå. Företagen skall således ha rätt att välja den märkmetod som passar dem bäst.

Jag delar SPI:s uppfattning att de skattskyldiga skall ges möjlighet att välja den metod som är mest lämpad för de förutsättningar som råder vid varje enskilt lagringsställe. Lågbeskattad olja skall dock alltid vara märkt när den bortförs från de skattskyldigas lageranläggningar.

### 4.5.2 Val av färg- och märkämnerna

Skyldigheten att märka vissa oljeprodukter bör föreskrivas i dieseloljeskattelagen, medan däremot regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer lämpligen bör bemyndigas att föreskriva vilka specifika tillsatsämnen som skall användas samt meddela föreskrifter rörande den närmare hanteringen av dem.

Utredningen har, som framgått av den tidigare redogörelsen, inhämtat upplysningar om vilka typer av ämnen som används vid märkning i olika europeiska länder samt även erhållit viss information av för- och nackdelar med de olika märksystemen.

Enligt min uppfattning bör furfural undvikas som märkämnerna, p.g.a. såväl dess hälsofarliga egenskaper som den omständigheten att ämnet har begränsad hållbarhet. Någon annan typ av märkämnerna, bör därför användas och, som jag nämnt tidigare, bör detta kombineras med tillsats av ett färgämne. Mycket talar härvid för att tillsats bör ske av ämnen med samma egenskaper som de som valts i Irland och Tyskland. De

ämnen som väljs bör vidare vara av sådan beskaffenhet att de kan brukas jämsides med den gemensamma märkning, som EG förväntas genomföra inom kort.

Följande krav bör ställas på den blandning av tillsatsämnen som skall användas vid märkningen av oljeprodukter i Sverige.

- \* Lätt att hantera.
- \* Goda egenskaper även vid låga temperaturer.
- \* Minimum av hälsovådliga och miljöfarliga effekter.
- \* Lätt att kontrollera vid poliskontroller och ge tillförlitliga utslag.
- \* Stabilt och enkelt att hantera vid laboratoriekontroller.
- \* Lätt att urskilja även vid små mängder i oljevolymer.
- \* Svårt att avlägsna från oljeprodukten.

Jag anser dock inte att utredningen, under den korta tid som stått till dess förfogande, haft möjlighet att erhålla tillräckligt underlag för att redan nu kunna rekommendera val av specifika ämnen. Jag föreslår därför att regeringen snarast, och utan att beakta utgången av remisstiden för detta betänkande, uppdrar åt Riksskatteverket att närmare utreda frågan.

Riksskatteverkets arbete bör slutföras under tidigare delen av hösten 1992 och bör utmynna i ett förslag, som — förutom val av tillsatsämnen — även bör belysa övriga frågor av teknisk natur rörande hanteringen av märkningssystemet, således t.ex. vilken myndighet som skall ansvara för erforderliga laboratoriekontroller.

## 4.6 Kostnaderna för den svenska oljemarknaden

### 4.6.1 Klassificering av olika oljeprodukter

Före 1991 fanns på den svenska marknaden i stort sett endast två kvaliteter av dieselolja respektive eldningsolja, nämligen en sommar-kvalitet (D 10) och en vinterkvalitet (D 32). Den 1 januari 1991 infördes dock en miljöklassificering i lagen om allmän energiskatt av diesel- och eldningsoljor och beroende på ett antal olika faktorer delas oljorna numera in i tre klasser, nämligen miljöklass 1, 2 och 3 (MK 1, MK 2 och MK 3). De tidigare nämnda kvaliteterna D 10 och D 32 hör till MK 3.

De olika diesel- och eldningsoljekvaliteterna och deras användningsområden framgår närmare av tabell 4.1.

Tabell 4.1 Sammanställning över olika diesel- och eldningsoljekvaliteter

Miljöklass	Beteckning	Användning
MK 3	D 10, Eo 1, Villaolja Sommardiesel	Fordon, sommar Villaolja Motorredskap, sommar Traktorer, sommar Fritidsbåtar Yrkessjöfart
MK 3	D 32, Eo 1 Vinter Villaolja Vinterdiesel	Fordon, vinter Villaolja - utomhustank Motorredskap, vinter Traktorer, vinter Fritidsbåtar
MK 2	Miljödiesel, klass 2 Citydiesel	Fordon - hela året (I framtiden villaolja utomhustank)
MK 1	Miljödiesel, klass 1	Fordon - hela året

Källa: Svenska Petroleum Institutet

#### 4.6.2 Leveransvolymen

Enligt SPI uppgick leveranserna på den svenska marknaden av dieselolja och lätt eldningsolja (exkl. bunkers för utrikes sjöfart) 1991 till följande volymer, 1 000 m<sup>3</sup>.

Dieselolja (D 32 + D 10)	2 600
MK 2	50
MK 1	0
Eldningsolja 1 (D 10 + D 32)	3 200
	<hr/>
<b>Totalt</b>	<b>5 850</b>

För att kunna bedöma hur stor del av de olika oljekvaliteterna som behöver märkas (lågbeskattad produkt) är det väsentligt att veta vilka volymer som levereras till de olika förbrukarkategorierna.

SPI har, med hjälp av såväl egen som olika distributionsföretags statistik, kommit fram till följande uppdelning av den totala volymen diesel- och eldningsolja. Institutet har dock poängterat svårigheterna med att göra en dylik uppdelning och har vidgått att uppskattningen innehåller ett visst mått av kvalificerade gissningar. Volymerna är angivna i 1 000 m<sup>3</sup>.

Leveranser till förbrukare som skall använda högbeskattad produkt (enbart dieselolja)	1 900
Leveranser till förbrukare som skall använda lågbeskattad produkt (dieselolja + eldningsolja 1)	3 950
	<hr/>
	5 850

Den av SPI angivna volymen högbeskattad olja motsvarar 72 % av den totala volymen dieselolja (D 32, D 10 och MK 2). Som jag närmare diskuterat ovan i avsnitt 3.5.1 har jag dock vid beräkningarna av erforderlig skattenivå etc. utgått från att 2/3, eller ca 1 770 000 m<sup>3</sup>, av den sammanlagda volymen diesel-och eldningsolja skulle avse högbeskattad produkt. Detta innebär att en något större mängd dieselolja än SPI uppgivit enligt min uppfattning skulle behöva märkas. Förutom en smärre ökning av den totala kostnaden för själva märkvätskan, torde skillnaden i oljevolymer emellertid inte medföra någon förändring av de kostnader som upptas i den kommande analysen.

#### 4.6.3 Grundprinciper för kostnadsanalysen

SPI har, på uppdrag av utredningen, gjort en sammanställning över de merkostnader ett system med märkning av vissa oljeprodukter skulle medföra för de svenska oljebolagen och dess distributionsföretag. SPI:s utredare har därvid varit i kontakt med sakkunniga inom de största oljebolagen samt inom oljelagrings- och distributionsföretagen.

Som framgått av den tidigare redogörelsen sker i många länder märkning genom tillsats av furfural och ett färgämne. Utgångspunkten för SPI:s analys har varit att ett sådant system, anpassat efter de svenska oljedepåernas förhållanden och teknik, skall införas här i landet. Ett val av annat märkämnämne än furfural torde inte i någon väsentlig mån ändra förutsättningarna för den gjorda kostnadsanalysen.

Vidare har följande principer gällt för SPI:s analys. All lågbeskattad dieselolja och eldningsolja 1 är märkt med furfural samt ett färgämne vid utlastning från de 65 kustdepåer och 10 inlandsdepåer som de större oljebolagen disponerar i Sverige. Dessa märkämnena får — i vart fall inte i så stora koncentrationer att oljan kan förväxlas med märkt olja — inte finnas i den högbeskattade dieselolja, som säljs vid bensinstationernas pumpar, nyckelräkneverk eller direkt till förbrukare.

Eftersom lågbeskattad dieselolja bl.a. skall tillåtas för drift av traktorer och motorredskap, i motsats till övriga dieseldrivna fordon, har SPI i sin analys utgått ifrån att vissa bensinstationer kommer att tillhandahålla både märkt och omärkt dieselolja. Det bör dock noteras att någon sådan skyldighet inte åvilar oljebolagen, utan de enskilda försäljarna får utifrån sedvanliga marknadsmässiga hänsyn avgöra om de önskar tillhandahålla såväl märkt som omärkt dieselolja.

SPI:s uppskattning av kostnaderna för att införa ett märkningssystem grundar sig på att de oljekvaliteter som i dag förekommer på marknaden, D 10, D 32 samt MK 1 och MK 2, även kommer att lagras vid tiden för införandet av en dieseloljeskatt.

Introduktionen av de miljöanpassade dieseloljekvaliteterna MK 1 och MK 2 kommer dock enligt SPI att medföra att försäljningen av kvaliteten D 32 minskar och denna produkt torde helt ha utgått ur sortimentet den 1 juli 1993. Detta skulle innebära att endast MK 2 och MK 1 kvaliteter i framtiden skulle komma i fråga för fordonsdrift. Dessa kvaliteter kommer enligt SPI att lagras omärkta i depåernas cisterner, medan

D 10 — som nyttjas för ändamål, där lågbeskattad vara kan användas — kommer att märkas redan i cisternerna.

Endast då vinterhårdig, lågbeskattad vara skall levereras behöver således injiceringsutrustning användas. Denna utrustning möjliggör lastning av MK 2, som då märks vid utlastning till tankbil och kan säljas som lågbeskattad vinterprodukt.

Om det nya beskattningssystemet träder i kraft först efter det att produkten D 32 har upphört att marknadsföras, kan antalet injiceringsutrustningar begränsas kraftigt med lägre investeringskostnader som följd. SPI uppskattar att endast en tredjedel av ursprungligt tänkt antal injiceringsutrustningar skulle behövas och att den totala investeringskostnaden skulle således minska betydligt. Den årliga kostnaden skulle minska inte bara med avskrivningar och räntor, utan också med underhållskostnader och driftkostnader för transportfordonen genom möjlighet till bättre transportplanering.

#### 4.6.4 SPI:s kostnadskalkyl

##### **Inledning**

SPI:s uppskattning av kostnaderna för att införa märkningssystemet redovisas i följande avsnitt. Sammanställningen upptar de sammanlagda investeringar och driftsutgifter som blir nödvändiga på de totalt 75 depåer som de stora oljebolagen disponerar i Sverige. Dessutom visas kostnader som uppkommer i transportledet p.g.a. begränsade samlastningsmöjligheter samt kostnader vid bensinstationer, bunkeranläggningar och kundanläggningar.

Sammanställningen grundar sig, som nämnts ovan, på att oljebranschen tillhandahåller samma antal oljekvaliteter som i dag. Den totala kostnadsminskning som blir följden av att oljekvaliteteten D 32 kommer att utgå ur sortimentet redovisas i slutet av sammanställningen. En sammanfattning av kostnadskalkylen återfinns därefter i tabell 4.2.

##### **Depåer**

###### *Kostnad för märkvätska*

SPI har, vid diskussioner inom branschen, fått uppgifter om att kostnaden för den blandning av färg- och märkvätska som skulle användas vid märkningen motsvarar ett belopp av ca 0,50 kr/m<sup>3</sup> dieselolja. Kostnaden för den blandning som används vid märkningen i Irland uppgår till ungefär samma belopp<sup>4</sup>. Vid en årlig volym om 3 950 000 m<sup>3</sup> blir kostnaden 2,0 mkr.

<sup>4</sup> Källa: Dowling Marker Systems.

*Lagring av märkvätska*

Märkämnet furfural är klassificerat som ett giftigt ämne och speciella regler gäller för lagerhållning av sådana ämnen. SPI har beräknat att ett särskilt lagerutrymme behöver iordningställas på varje depå och har uppskattat kostnaden för detta till ca 200 tkr/depå. Den totala kostnaden för 75 depåer uppgår till 15 mkr.

Ett val av annat märkämne än furfural innebär med största sannolikhet att mindre stränga krav gäller för förvaring och hantering av ämnet. Sålunda är t.ex. de ämnen som används vid märkningen i Irland är inte giftklassade<sup>5</sup>. Den angivna lagringskostnaden skulle i sådant fall kunna minska betydligt.

*Utlastningsplatser för tankbilar*

En normalstor depå har fyra utlastningsplatser för diesel- och eldningsolja. Vid varje utlastningsplats finns fyra utlastningsmätare för de aktuella produkterna och således behövs med nuvarande varusortiment 16 injiceringspunkter vid en genomsnittsdepå.

Enligt SPI består kostnaderna vid en normalstor depå av följande komponenter.

El, reglersystem	150 tkr
Rörarbeten	200
Injiceringsenheter	650
Styrsystem	100
Konsult	75
Diverse oförutsett	75
	<hr/>
	1 250

Den totala kostnaden för 75 depåer skulle således uppgå till 94 mkr.

En begränsning av antalet oljekvaliteter i enlighet med vad som utvecklats ovan, skulle dock enligt SPI medföra att endast en tredjedel av ursprungligt tänkt antal injiceringsutrustningar skulle behöva installeras. Kostnaden per depå skulle i sådant fall minska från 1 250 tkr till ca 810 tkr eller totalt för samtliga depåer till ca 61 mkr.

*Underhåll av utrustning*

SPI beräknar den årliga underhållskostnaden till 5 % av totalinvesteringen, med följd att den totala underhållskostnaden således blir ca 5 mkr/år. Om det mindre antalet utrustningar installeras minskar underhållskostnaden till ca 3 mkr/år.

<sup>5</sup> Källa: Dowling Marker Systems.

### *Redovisning och administration*

En grov uppskattning från SPI:s sida pekar på att 10 % av en årsanställds tid per utlastande depå kan gå åt till kontroll och redovisning av märkvätskor. Denna tid inkluderar också arbete med lagring m.m.

Årskostnaden blir: 75 depåer x 1 man x 10 % x 275 tkr/år = 2 mkr.

### *Omhändertagande av produktreturer*

Det kan tänkas att tankbilarna måste återföra viss volym märkt dieselolja, t.ex. okurant eller sammanblandad produkt, till depåerna. Eftersom endast omärkt produkt vanligtvis finns i lager, måste en speciell lagringscistern arrangeras som returcistern. SPI beräknar att en 50 - 100 m<sup>3</sup> cistern med in- och utpumpningsmöjligheter måste uppföras på hälften av depåerna, medan resterande depåers tankfordon får köra till angränsade depåer och där mot ersättning och högre transportkostnader lämna sin märkta returprodukt.

Kostnaden för en cistern uppskattas av SPI till 400 tkr, vilket för totalt 37 depåer motsvarar 15 mkr. Dessutom tillkommer avgifter och ökade transportkostnader på resterande depåer med uppskattningsvis 2 mkr/år.

### **Transporter**

SPI påpekar i sin analys att möjligheterna till en god transportplanering försvåras av införandet av ett märkningssystem, eftersom samlastning av produkter till olika kundkategorier inte längre kan ske i samma fack av en tankbil. Detta medför ökade driftskostnader för tankbilstransporterna. Analyser som tidigare har utförts inom distributionsföretagen pekar enligt SPI på en transportkostnadsfördyring runt 7 %. Detta skulle, vid en genomsnittlig transportkostnad för de aktuella produkterna på ca 95 kr/m<sup>3</sup>, motsvara en merkostnad på ca 6 - 7 kr per transporterad m<sup>3</sup>.

Totalvolymen som transporteras är 5 850 000 m<sup>3</sup>, vilket ger en årlig kostnadsökning om ca 39 mkr.

Om produkten D 32 utgår ur sortimentet, kommer dock den angivna ökningen av driftkostnaderna för transportfordonen att bli lägre genom att en bättre transportplanering kan äga rum.

### **Bensinstationer**

För att inom vissa regioner kunna tillhandahålla både hög- och lågbeskattad produkt kan det vara nödvändigt att komplettera vissa bensinstationer med ytterligare distributionssystem. SPI uppskattar att detta gäller ett 100-tal stationer, där löstank med extramätare bör installeras. Kostnaden per station beräknas till 150 tkr och den totala investeringen blir således 15 mkr.

Det bör dock än en gång noteras att bensinstationerna inte kommer att ha någon skyldighet att tillhandahålla vissa kvaliteter av oljeprodukter, utan att de enskilda försäljarna - utifrån den servicegrad de önskar hålla - får avgöra om de skall tillhandahålla såväl märkt som omärkt dieselolja. I de flesta länder i Europa, där märkt olja för fordonsdrift

förekommer på marknaden, tillhandahålls denna inte på de allmänna bensinstationerna.

De kategorier fordon som enligt förslaget kommer att äga rätt att använda lågbeskattad, märkt, olja är trafik- och jordbrukstraktorer samt motorredskap. Den övervägande delen av dessa fordon förses dock inte med bränsle via bensinstationerna, utan genom särskilda tankningsenheter (s.k. kundanläggningar) i anslutning till den plats där fordonen brukas.

Fartyg, som används för yrkesmässig sjöfart eller yrkesmässigt fiske, kommer att få drivas med märkt olja, medan jag föreslår att fritidsbåtar skall omfattas av skyldigheten att använda högbeskattad, omärkt, olja. Bensinstationer i anslutning till hamnar, s.k. marinor, torde därför vanligtvis endast komma att tillhandahålla omärkt olja.

Dieselolja för andra ändamål än drift av motorfordon eller fartyg innefattar huvudsakligen eldningsolja för uppvärmning av bostäder etc. Övriga användningsområden för märkt dieselolja, t.ex. drift av stationära motorer, torde avse förhållandevis ringa mängder olja.

### Anläggningar för bunkerbåtar

Inom landet finns ett antal anläggningar för lastning av bunkerbåtar. Bunkerbåtarna förser kunder i skärgården med bl.a. dieseloljeprodukter. Lastningsplatserna måste kompletteras med injiceringsutrustning för att möjliggöra lastning av låg- respektive högbeskattad vara och SPI uppskattar denna investeringskostnad till 5 mkr.

### Kundanläggningar

Byggarbetsplatser, vägbyggen, skogsarbetsplatser och andra s.k. kundanläggningar har i dag ofta en mobil tankningsenhet, som förser både vägfordon och arbetsmaskiner med dieselolja. Enligt SPI kommer uppskattningsvis ett 10 000-tal mindre gårdscisterner att behövas för att dessa anläggningar skall ha möjlighet att lagerhålla både låg- och högbeskattad produkt. Genomsnittskostnaden för en gårdscistern inklusive pump och mätare uppgår enligt SPI:s beräkningar till 30 tkr. Således blir totalkostnaden  $30 \times 10\,000 = 300$  mkr. Denna kostnad kommer direkt att drabba de nämnda kundkategorierna.

Det förefaller dock troligt att åtskilliga företag söker undvika att installera ytterligare tankningsenheter och i stället väljer att lagra lågbeskattad olja för arbetsmaskiner o.dyl. i redan befintlig tank och låter lastbilar och bilar tanka högbeskattad olja på bensinstationerna. Behovet av antalet nya cisterner kan således komma att bli betydligt lägre än det uppskattade antalet om 10 000 enheter.

### Total kostnadsminskning till följd av ändrat varusortiment

SPI har, som nämnts ovan, uppskattat att endast en tredjedel av ursprungligt uppskattat antal injiceringsutrustningar skulle behövas om oljekvaliteten D 32 utgår ur sortimentet. Detta skulle enligt SPI:s beräkningar innebära att den totala investeringskostnaden skulle kunna

minska med ca 40 mkr. Den årliga kostnaden för avskrivningar och räntor minskar således och även underhållskostnader och driftskostnader för transportfordonen blir lägre än enligt SPI:s huvudprognos genom möjlighet till bättre transportplanering. SPI uppskattar den årliga reduktionen, i förhållande till den ursprungliga kostnadsanalysen, till mellan 10 och 20 mkr.

Tabell 4.2 Sammanställning över merkostnader vid införande av märknings-system

Typ av kostnad	Årlig kostnad mkr
I Depå	
- märkvätska	2,0
- lagring av märkvätska (10 år, 15 %)	3,0
- utlastningsplatser (10 år, 15 %)	19,0
- underhåll av utrustning	5,0
- redovisning och administration	2,0
- omhändertagande av returerna (10 år, 15 %)	3,0
- ökad transport av returerna	2,0
II Transporter	
- försvärad samlastning	39,0
III Bensinstationer	
- nya distributionssystem (10 år, 15 %)	3,0
IV Anläggning för bunkerbåtar	
- utlastningsplatser (10 år, 15 %) ca	1,0
.....	
Årlig kostnadsökning för branschen	80,0
Minskning till följd av ändrat varusortiment	./ 20,0
	60,0
.....	
Kundanläggningar	
- nya gårdscisterner (10 år, 15 %)	60,0
.....	
Total årlig kostnadsökning	120,0

Källa: Svenska Petroleum Institutet

## 5 Kontroll- och sanktionsfrågor

### 5.1 Skattskyldiga enligt dieseloljeskattelagen

#### 5.1.1 Skattskyldighetens omfattning m.m.

Mitt förslag till dieseloljeskattelag innehåller bl.a. regler om skattskyldighet, dvs. vilka som är skyldiga att betala dieseloljeskatt till staten. Jag föreslår att skattskyldiga skall vara de som inom landet producerar dieselolja eller förbrukar sådan olja för framställning av skattepliktig vara. Vidare skall de som återförsäljer eller förbrukar skattepliktig olja ha möjlighet att registrera sig som skattskyldiga. Denna registrering sker hos Riksskatteverket.

Mitt förslag innebär således att kretsen skattskyldiga överensstämmer med vad som i dag gäller beträffande energi-, koldioxid- och svavelskatterna. Antalet skattskyldiga för dessa skatter, uppgår i dag - vad gäller bränslen - till ca 300 och det finns inte anledning att anta att de skattskyldiga för dieseloljeskatten väsentligt avviker från detta antal.

De skattskyldiga skall redovisa skatten till beskattningsmyndigheten, som i detta fall är Riksskatteverket, genom att i deklaration lämna uppgift om vilken kvantitet olja som skattskyldighet inträtt för och betala den därpå belöpande dieseloljeskatten till staten. De skattskyldiga skall ansvara för att märkmedel i föreskriven koncentration tillsätts all olja, för vilken den särskilda dieseloljeskatten inte tas ut.

Om oljeprodukter förs in i landet av annan än den som är registrerad skall dieseloljeskatt i förekommande fall betalas till tullmyndigheten. Mitt förslag innefattar också att tullmyndigheten, på begäran av den som för in oljeprodukter, skall få tillsätta märkämnena. Detta skulle således bli aktuellt i de fall någon vill föra in olja, för vilken dieseloljeskatt inte skall erläggas.

#### 5.1.2 Kontroll av de skattskyldiga

För att ett system med differentierad beskattning av oljeprodukter och märkning av de lågbeskattade oljekvaliteterna skall fungera tillfredsställande, är det nödvändigt att all lågbeskattad olja verkligen blir märkt. Om omärkt, lågbeskattad olja kommer ut på den öppna marknaden kan felaktig användning av den knappast upptäckas, varför det således är nödvändigt att utforma märkningssystemet så säkert som möjligt och vidare säkerställa att märkningsanläggningarna står under tillfredsställande myndighetskontroll.

Det åligger Riksskatteverket i egenskap av beskattningsmyndighet att utföra erforderliga kontroller av såväl de skattskyldigas bokföring som lager, märkutrustning etc. Det får anses vara av vikt att kontroller sker i förhållandevis stor omfattning.

Härvid kan noteras att i Tyskland förekommer en omfattande kontrollverksamhet av att märkt bränsle inte används för andra än tillåtna ändamål. Den tyska tullen är beskattningsmyndighet och, som vidare kommer att framgå av den kommande redogörelsen beträffande fordonskontroller, utförs de flesta kontrollerna — ca 77 % — av särskilda grupper inom tullväsendet, s.k. Kraftstoffkontrolltrupps. Resterande kontroller utförs av tjänstemän inom tullkriminalen och den övriga tillsynsverksamheten.

I Tyskland finns f.n. 300 raffinaderier och lagerhållare, som är skattskyldiga och således äger rätt att märka olja. Under 1990 verkställde tullmyndigheterna drygt 20 000 kontroller av depåer, bensinstationer och andra anläggningar där dieselolja tillhandahålls. Även om man inte ur siffran för antalet kontroller kan urskilja hur många kontroller som gjordes hos de skattskyldiga, får det dock anses stå klart att sådana kontroller sker i relativt stor omfattning.

### 5.1.3 Tidigare brännolja beskattning

Innan kilometerskattesystemet infördes beskattades de dieseldrivna fordonen, som nämnts i avsnitt 1.3.2, med en brännoljeskatt och de närmare reglerna härom fanns i förordningen (1961:653) om brännoljeskatt. Enligt denna skulle skatt utgå på brännolja (dieselolja) som var ägnad att användas för motordrift, dock inte för sådan olja som var avsedd att brukas för annat ändamål än drift av motor i motorfordon eller i vissa traktorer och motorredskap. Skyldiga att erlägga skatt var registrerade tillverkare, leverantörer och förbrukare. Skatten beräknades på grundval av ingivna deklARATIONER efter fakturerad volym, med rätt till vissa avdrag.

Dieselolja som var avsedd för motordrift fick lämnas ut från tillverkare eller leverantör i obeskattat skick, endast om köparen var registrerad hos Riksskatteverket som skattskyldig förbrukare eller om det var uppenbart för leverantören att oljan inte skulle användas för motorfordonsdrift. Riksskatteverket medgav att obeskattad vara fick levereras till köpare som på heder och samvete försäkrade att han inte förfogade över motorfordon för dieseloljedrift.

Den som inte var registrerad som skattskyldig fick således inte utan medgivande från Riksskatteverket leverera eller förbruka obeskattad dieselolja för drift av motorfordon. Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bröt mot denna bestämmelse kunde dömas till dagsböter eller fängelse högst ett år, om gärningen inte var belagd med straff i skattebrottslagen. I ringa fall skulle inte dömas till ansvar. Departementschefen hade, i samband med vissa ändringar av straffbestämmelserna vid införandet av skattebrottslagen, uttalat att med ringa fall i första hand torde avses leverans eller förbrukning av en mindre kvantitet dieselolja

(se prop. 1971:10, s. 303). Särskilt om det gällde en engångsföreteelse kunde dock åtal underlåtas även om kvantiteten inte var obetydlig.

#### 5.1.4 Straffpåföljder och särskilda avgifter

##### Lagen om punktskatter och prisregleringsavgifter

Lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter (LPP) gäller skatter och avgifter som tas ut enligt en rad skattelagar, däribland lagen om allmän energiskatt, och jag anser att LPP även skall gälla skatt som utgår med stöd av dieseloljeskattelagen.

De skattskyldiga enligt dieseloljeskattelagen skall redovisa skatten till beskattningsmyndigheten genom att lämna deklaration över de kvantiteter olja som är föremål för beskattning. Om det vid granskningen av deklaration visar sig att den innehåller oriktig uppgift, som — om den godtagits — skulle ha inneburit att lägre skatt påförts den skattskyldige, utgår skattetillägg. Detta motsvarar 20 % av det undandragna skattebeloppet.

##### Skattebrottslagen

Skattebrottslagen tillkom 1971 och gäller i fråga om skatt eller avgift enligt flertalet skattelagar, däribland lagen om allmän energiskatt och vägtrafikskattelagen. Mitt förslag innebär att skattebrottslagen även skall omfatta skatt, som utgår enligt dieseloljeskattelagen.

För skattebedrägeri kan den dömas, som enligt lagens 2 § första stycke "... till ledning för myndighets beslut i fråga om skatt eller avgift uppsåtligen avger handling med oriktig uppgift och därigenom föranleder att skatt eller avgift påföres med för lågt belopp eller tillgodoräknas med för högt belopp". Straffet är fängelse i högst två år. Enligt andra stycket gäller samma regler för den "... som med avsikt att skatt skall påföras med för lågt belopp underlåter att avge deklaration eller därmed jämförlig handling och därigenom föranleder att för lågt belopp påföres honom eller den han företräder".

Är skattebedrägeriet att anse som ringa brott, döms enligt 3 § för skatteförseelse till böter. Åtal får dock endast ske om det är påkallat av särskilda skäl. Grovt skattebedrägeri, varvid enligt lagen särskilt skall beaktas om det rör mycket betydande belopp eller eljest varit av synnerligen farlig art, straffas med fängelse, lägst sex månader och högst sex år.

Brottet vårdslös skatteuppgift (se 5 §) avser att någon av grov oaktsamhet avgivit handling med oriktig uppgift och därigenom föranlett fara för att skatt påföres med för lågt belopp eller tillgodoräknas med för högt belopp. Handlandet är straffbart under förutsättning att gärningen rör betydande belopp och straffsatsen är böter eller fängelse i högst två år.

Om någon uppsåtligen eller av grov oaktsamhet åsidosätter bokförings-skyldighet eller föreskriven skyldighet att föra och bevara räkenskaper kan - om förfarandet allvarligt försvårar myndighets kontrollverksamhet

vid beräkning eller uppbörd av skatt eller avgift - ansvar komma i fråga för försvårande av skattekontroll. På detta brott kan följa böter eller fängelse i högst två år eller, om brottet är grovt, fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.

De skattskyldiga skall betala dieseloljeskatt till staten för all olja som varit omärkt, när skattskyldighet inträtt för den. Om den skattskyldige inte tar ut dieseloljeskatt av den kund till vilken omärkt olja levereras, innebär detta ändock att oljan skattemässigt är att anse som sådan vara för vilken den skattskyldige skall betala dieseloljeskatt. Om sådan skatt inte betalas och det visas att märkning av oljevolymen underlåtitis i avsikt att undandra skatt, kan bestämmelserna om skattebrott i skattebrottslagen bli tillämpliga.

Det kan dock även tänkas att olja, för vilken dieseloljeskatt inte betalas, distribueras omärkt p.g.a. fel i apparaturen eller annat förbiseende. I sådant fall lämnar den skattskyldige i deklARATIONEN uppgift om att vara, som ej omfattas av dieseloljeskatt, har levererats. Eftersom märkämnerna inte tillsatts anses dock partiet bestå av sådan olja för vilken dieseloljeskatt skall betalas. Om grov oaktsamhet kan läggas den skattskyldige till last vid hanteringen kan han dömas för vårdslös skatteuppgift enligt 5 § skattebrottslagen.

Ett annat fall då ansvar enligt skattebrottslagen kan träda in är naturligtvis om skattskyldig underlåter att deklarerera att dieseloljeskatt tagits ut vid överlåtelse av levererad oljevolym.

Jag anser inte att det är erforderligt att för de skattskyldiga enligt dieseloljeskattelagen införa några särskilda straffregler, utan bedömer att de som finns i skattebrottslagen är tillfyllest.

## 5.2 Straffrättsliga sanktioner och särskilda avgifter för andra än skattskyldiga

### 5.2.1 Inledning

Även om märkning äger rum av all olja som inte omfattas av dieseloljeskatt (s.k. lågbeskattad olja), kommer det att vara möjligt att använda sådan olja i de fordon, som enligt lag skall drivas med bränsle som är belagt med dieseloljeskatt, dvs. högbeskattad olja. Eftersom den lågbeskattade oljan kommer att finnas t.ex. i fastigheternas oljetankar, i s.k. farmaraggregat och troligen även på en del bensinstationer, kommer den att vara lättillgänglig. Det är därför nödvändigt med förhållandevis kraftiga sanktioner, som verkar avskräckande mot missbruk.

### 5.2.2 Sanktionssystem i Finland och Tyskland

#### Finland

Som framgått av redogörelsen i avsnitt 2.1.4, är det i Finland tillåtet att använda t.ex. lindrigare beskattad eldningsolja för drift av motorfordon, dock under förutsättning att s.k. tillägsskatt erläggs. Denna uppgår

enligt huvudregeln till ett belopp motsvarande 20 gånger den fordonsskatt som tas ut för fordonet.

Om ett fordon, utan att ägaren i förväg erlagt tilläggsskatt, påträffas med lågbeskattad olja i bränsletanken sker efterbeskattning. Ett skattebelopp motsvarande upp till tre gånger gällande tilläggsskatt kan då påföras den skattskyldige, men vanligtvis utnyttjas inte denna förhöjningsmöjlighet utan endast sedvanlig tilläggsavgift påförs.

Enligt förslaget till lag om bränsleavgift kommer dock, utöver tilläggsskatten, även en särskild bränsleavgift att tas ut om lindrigare beskattat bränsle används. En förhöjd avgift, motsvarande tre gånger den normala bränsleavgiften, skall utgå om anmälan inte gjorts till myndigheterna om avsikten att använda lågbeskattat bränsle.

Ägaren av ett fordon, som anträffas med tilläggsskattebelagt bränsle i tanken, påförs således enligt nu gällande regler tilläggsskatt. Denna uppgår för en personbil till ca 40 000 kr. Den nya bränsleavgiften skulle medföra ytterligare en avgift om maximalt ca 60 000 kr för en personbilsägare.

Tilläggssavgiften för en lastbil uppgår till ca 315 000 kr och förslaget till bränsleavgift skulle resultera i ett påslag i storleksordningen 200 000 kr för ägaren av denna fordonstyp.

Utöver dessa ekonomiska sanktioner kan den, som undandrar sig betalning av tilläggsskatt, straffas enligt regler i den finska strafflagen. Straffskalan är böter eller fängelse i högst två år, men normalstraffet torde enligt uppgift från de finska myndigheterna ligga mellan fem och tio dagsböter.

## Tyskland

Om bränsletanken på ett fordon vid en kontroll visar sig innehålla märkt olja, blir fordonets förare skyldig att betala skillnaden mellan skatten för dieselolja (1,97 kr/l) och eldningsolja (0,34 kr/l) för den olja som kommit till användning på otillåtet sätt.

Vidare döms dagsböter ut, antingen i form av godkänt strafföreläggande på platsen eller genom ett domstolsförfarande. För en normalinkomsttagare ligger böterna i storleksordningen 7 000 — 10 000 kr. Straffskalan innehåller även fängelse, men denna påföljd är ytterst sällsynt förekommande rörande den här typen av brott.

Om det konstateras att lågbeskattad olja använts för otillåtet ändamål, dvs. motorfordonsdrift, kan en fordonsägare åläggas att under ett års tid använda enbart högbeskattad dieselolja även för sådana ändamål, där normalt lågbeskattad eldningsolja får brukas. En villaägare kan således under ett års tid bli tvingad att värma sin fastighet med högbeskattad dieselolja och systemet kan få särskilt svåra konsekvenser för företag och andra större oljekonsumenter. Den här formen av sanktion tillgrips dock enligt de tyska myndigheterna endast om det rör sig om allvarliga återfall i brott mot bränslebestämmelserna.

### 5.2.3 Förslag till straffrättsliga sanktioner

De straffbestämmelser jag föreslår skall införas i dieseloljeskattelagen innebär att det blir straffbart att använda olja, för vilken dieseloljeskatt inte erlagts, för drift av personbilar, bussar eller lastbilar. Samma regler föreslås gälla för fartyg som används för privata ändamål. Vanligtvis torde det röra sig om märkt olja, men det kan även tänkas att färg- eller märkämnena avlägsnats från bränslet.

Rent lagtekniskt utformas bestämmelsen så att straffbarhet inträder så snart bränsletank på de nämnda motorfordonen eller fartygen innehåller oljeprodukter, som är försedda med tillsatssämnen eller oljeprodukter, från vilka tillsatssämnena har avlägsnats. Det föreligger således inget krav på att fordonet skall vara i trafik när det anträffas, utan en kontroll kan företas t.ex. på parkeringsplats eller annan uppställningsplats. Detsamma gäller fartyg, för vilka straffbarhet alltså kan inträda då fartyg ligger vid kaj.

Straffansvaret för att fordons eller fartygs bränsletank innehåller märkt oljeprodukt i strid med lagens bestämmelser skall, enligt vad som närmare framgår av lagtextförslaget, åvila ägaren av fordonet eller fartyget. Han skall dock gå fri från ansvar om han visar att brottet berott på omständighet som han ej kunnat råda över. Om fordonet eller fartyget brukas skall även dess förare fällas till ansvar, om han kände till eller bort känna till att bränsletank på fordonet eller fartyget innehöll lågbeskattat bränsle.

Jag anser vidare att det är lämpligt att i dieseloljeskattelagen införa en straffbestämmelse, som tar sikte på de fall då någon avlägsnar tillsatssämnen från lågbeskattade oljeprodukter eller på annat sätt tar befattning med sådana produkter i syfte att de skall användas i strid med lagens bestämmelser.

Fall som omfattas av den nu nämnda straffbestämmelsen kan vara olika åtgärder som vidtas av anställda vid skattskyldiga bolag utan att skattebrottslagens bestämmelser blir tillämpliga. Sålunda kan t.ex. en anställd, som ansvarar för att additivutrustningen aktiveras vid uttanking till lastbil, i samråd med en kund företa åtgärder så att tillförseln av märkningsmedel stängs av till viss leverans. Fakturor och annat bokföringsmaterial kommer i sådant fall att visa att märkt olja levererats och den skattskyldige kommer inte att kräva sin kund på dieseloljeskatt och inte heller betala sådan skatt till staten. Om det kan anses att den deklARATIONSSKYLDIGE genom grov oaktsamhet, t.ex. rörande kontroll av bokföringsmaterialet, avgivit felaktiga uppgifter i deklARATIONEN kan han dömas för vårdslös skatteuppgift enligt reglerna i skattebrottslagen. För den anställde och den kund som får betala ett pris för leveransen, som inte innefattar dieseloljeskatt, bör ansvar för brott mot dieseloljeskattelagen ådömas.

Även den bensinstationsägare, som köper märkt olja — som inte är belagd med dieseloljeskatt — och säljer den vidare till kunder under förespeglning att han tillhandahåller omärkt dieselolja för motorfordonsdrift, bör kunna omfattas av ansvarsbestämmelserna i dieseloljeskattelagen.

Jag föreslår att straffsatsen för brott mot dieseloljeskattelagen sätts till böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet rör betydande värden eller det i annat fall är att anse som grovt skall dock fängelse i högst två år dömas ut.

För en person som vid ett enstaka tillfälle påträffas med märkt bränsle i fordons eller fartygs bränsletank torde det räcka att ett kraftigt bötesstraff döms ut, men det bör överlämnas till rättstillämpningen att närmare utforma praxis på området.

#### 5.2.4 Förslag till särskild avgift

##### Inledning

Det finns skäl att tro att även en förhållandevis kraftig bötespåföljd knappast i någon större utsträckning kommer att verka avhållande på benägenheten att olagligt använda lågbeskattad olja för drift av motorfordon eller fartyg. En särskild ekonomisk tilläggsavgift bör därför komma i fråga, utöver det straffrättsliga ansvaret.

Det kommer med all sannolikhet att vara svårt att i efterhand fastställa hur stor mängd lågbeskattad olja som totalt använts i stället för högbeskattad olja. En tilläggsavgift som knyter an till det undandragna skattebeloppet, förmodligen beräknat på fordonstankens innehåll, torde därför bli ganska låg.

Vad man i stället bör tänka sig, är att införa en form av särskild avgift enligt förebild i lagen (1972:435) om överlastavgift.

##### Gällande regler beträffande överlast

164 § vägtrafikungörelsen (VTK) föreskriver penningböter — d.v.s. högst 2 000 kr — som straff för diverse förseelser, bl.a. överskridande av bestämmelser för maximilast och axel-, boggi- eller trippelaxeltryck. Vad gäller reglerna om överlast kan såväl föraren som ägaren åläggas straffrättsligt ansvar.

Beträffande överlast kompletteras straffstadgandet i VTK med en särskild avgift som fastställs av länsstyrelsen. Reglerna härom finns i lagen om överlastavgift. En sådan avgift tas ut om lastbil eller buss eller tung terrängvagn eller släpvagn som dras av bil, tung terrängvagn, traktor eller motorredskap, framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

En schabloniserad avgift tas ut för varje axel, boggi eller trippelaxel och varierar från 200 kr per 100 kg överlast för den del av överlasten som ligger mellan 100 och 2 000 kg till 1 000 kr per 100 kg för den del av överlasten som går utöver 8 100 kg. Överlastavgiften påförs för bil, ägaren och för släpvagn, ägaren av dragbilen. I fråga om bil, som innehas på grund av avbetalningsköp anses innehavaren som ägare. Om någon brukar annans bil utan lov påförs brukaren avgiften.

Om överlastavgift påförts någon för färd med visst fordon och om sådan avgift skall påföras honom på nytt för färd som företagits med

samma fordon inom ett år efter den tidigare färden, utgår överlastavgiften med ett 50 % högre belopp än sedvanlig avgift.

### Utformningen av en särskild avgift

#### *Avgifternas nivå m.m.*

Vad gäller de fall, då fordon eller fartyg som inte får drivas med lågbeskattat bränsle anträffas med sådant bränsle i tanken, synes det lämpligt att skapa en schabloniserad avgift som knyter an till fordonstyp och vikt. För att dessa avgifter skall få avsedd, avhållande, verkan är det enligt min mening nödvändigt att bestämma dem till belopp som är höga, eller t.o.m. mycket höga, i förhållande till vad som tidigare som varit vanligt i svensk lagstiftning. Det kan dock inte anses behövt att sätta avgifterna så högt som fallet är i Finland.

Som framgår av mitt förslag till lagtext, anser jag att en enhetlig avgift om 20 000 kr skall tas ut för personbilar, oavsett fordonsvikten, medan däremot fordonets skattevikt skall vara avgörande för avgiftens storlek vad gäller lastbilar och bussar. Avgiften bör dock för dessa fordonstyper maximalt kunna uppgå till 100 000 kr. För fartyg föreslår jag att en styckeavgift om 10 000 kr tas ut.

En kraftigt förhöjd avgift skall utgå, om någon inom ett år från tidigare tillfälle då han påförts avgift åter är föremål för avgiftsbeläggning. Jag föreslår att avgiften i sådant fall sätts till ett belopp, som är en och en halv gång högre än den avgift som normalt tas ut.

Avgiften bör som huvudregel påföras fordonets eller fartygets ägare eller vid kreditköp innehavaren. Brukar någon annans fordon utan lov, bör brukaren påföras avgiften.

#### *Dispensmöjlighet*

Ett viss möjlighet bör finnas att medge nedsättning av eller befrielse från avgifterna. Detta skall dock endast kunna ske om synnerliga skäl föreligger. Bedömningen skall således vara sträng och nedsättning eller befrielse bör endast förekomma i enstaka undantagsfall. Ett fall då befrielse bör ske är dock då det visas att ett fordon vid tankning fyllts med märkt bränsle utan att ägaren eller annan som ombesörjt tankningen var medveten om detta.

Jag anser att det är av vikt att en enhetlig praxis utvecklas i fråga om nedsättning av avgifterna enligt dieseloljeskattelagen och föreslår därför att dispensmöjligheten förbehålls Riksskatteverket. Om riksdagen antar det förslag till viss omorganisation av Riksskatteverkets uppgifter, som förelagts riksdagen under våren 1992, innebär detta att dispensbesluten efter den 1 juli 1993 kommer att fattas av Skattemyndigheten i Kopparbergs län.

När reglerna tillämpats en tid och en fast praxis utvecklats bör dock beslutsbefogenheten utvärderas och en delegering till de myndigheter som påför avgifterna, dvs. länsstyrelserna, övervägas.

Som en jämförelse kan härvid nämnas att vad gäller dispenser enligt lagen om överlastavgift, fattades sådana beslut fram till den 1 april 1990 av regeringen eller myndighet regeringen bestämde. Från detta datum lades dock dispensrätten över på de myndigheter som alltsedan lagens tillkomst påfört avgiften, dvs. länsstyrelserna.

### 5.2.5 Övriga frågor

#### Förverkande

Föremål som använts som hjälpmedel vid brott mot dieseloljelagstiftningen bör kunna förverkas. Det kan t.ex. röra sig om dubbla bränsletankar samt utrustning för avfiltrering av märk- eller färgämnen.

#### Återkallelse av trafiktillstånd

Yrkesmässig trafik i form av linjetrafik, taxitrafik, beställningstrafik med buss samt godstrafik får enligt regler i yrkestrafiklagen (1988:263) drivas endast av den som har trafiktillstånd. Sådant tillstånd ges av länsstyrelsen och en bedömning, enligt vissa i lagen närmare angivna kriterier, görs om den sökande är lämplig att driva verksamheten.

Tillståndet kan återkallas om allvarliga missförhållanden förekommit i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver eller om annars förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas.

Har fordon i yrkesmässig trafik påträffats med lågbeskattad olja i bränsletanken vid mer än ett enstaka tillfälle, anser jag att trafiktillståndet skall återkallas. Detsamma skall även gälla om överträdelse ägt rum beträffande flera av tillståndshavarens fordon eller om omständigheterna i övrigt ger anledning till ett sådant beslut.

## 5.3 Utländska fordon och införselrestriktioner rörande olja

### 5.3.1 Omfattningen av straffrättsligt ansvar m.m.

Reglerna om straffansvar och särskild avgift skall även tillämpas beträffande ägare, förare eller innehavare av motorfordon, som förts in i Sverige för tillfälligt brukande här och inte är registrerade här. Detsamma skall även gälla utländska fritidsbåtar. Härmed avses således att fordonets eller fartygets bränsletank innehåller olja försedd med tillsatser i strid med den svenska dieseloljeskattelagen.

### 5.3.2 Olja, som innehåller andra tillsatsämnen än de som föreskrivs enligt svenska bestämmelser

Jag anser inte att förutsättningar finns att straffbelägga innehav av olja, som innehåller andra tillsatsämnen än de som föreskrivs i den svenska lagstiftningen. Ett sådant straffbeläggande skulle bl.a. medföra svåra kontrollproblem, inte bara vid gränspassager utan även vid polisens kontroller inne i landet. Sådan olja får således, med den begränsning som gäller enligt tullfrihetsreglerna, föras in i Sverige och användas här.

### 5.3.3 Införselrestriktioner rörande olja

F.n. får 400 liter bränsle föras in i landet utan att skyldighet föreligger att erlägga tull och skatt. Jag finner inte anledning att i detta sammanhang ompröva denna gräns.

Om någon önskar införa en oljevolym överstigande 400 l, kommer denne — som närmare utvecklats ovan i avsnitt 5.1.1 — att vara skyldig att enligt tullagens bestämmelser lämna uppgift om den kvantitet olja som dieselskattskyldighet inträtt för och betala den därpå belöpande skatten till staten. Tullmyndigheten skall äga rätt att tillsätta märkmedel i föreskriven koncentration till sådan olja, som förs in i landet och för vilken den särskilda dieseloljeskatten inte skall tas ut.

## 5.4 Kontroller av motorfordon

### 5.4.1 Fordonskontroller i Finland

Övervakning av att rätt bränsle används för motorfordonsdrift sker i Finland huvudsakligen genom kontroller längs vägarna av tull- eller polispersonal.

Antalet dieseldrivna fordon, som enligt lag skall drivas med högbeskattat bränsle, uppgår till ca 360 000. Enligt uppgift från finska tullstyrelsen företog tullen under 1991 2 610 kontroller, vilket innebär att knappt 1 % av fordonen kontrollerades. Av de bränsleprov som togs vid kontrollerna visade drygt 2 % positivt resultat, dvs. att högbeskattat bränsle använts i strid med de gällande bestämmelserna.

### 5.4.2 Fordonskontroller i Tyskland

Det är i Tyskland tullen som ansvarar för kontrollen av att motorfordon använder endast högbeskattad, omärkt, dieselolja som bränsle.

År 1990 fanns i Tyskland 4 122 000 personbilar, 70 000 bussar och 1 365 000 lastbilar som drevs med dieselolja, dvs. totalt 5 557 000 fordon. Sammanlagt utfördes, beträffande dessa fordonsgrupper, år 1990 239 646 kontroller, varav 48 % avsåg lastbilar och bussar samt 52 % personbilar. Kontrollerna innebar att 8 % av det totala antalet lastbilar och bussar kontrollerades, medan motsvarande siffra för personbilarna var 3 %. Av kontrollerna gav, beträffande lastbilar och

bussar, 0,08 % positivt utslag, medan satsen för personbilarnas del uppgick till 0,18 %.

Totalt utförde tullmyndigheterna under 1990 368 236 kontroller, varav ca 78 % gjordes av särskilda kontrollgrupper, Kraftstoffkontrolltrupper. Dessa är f.n. 19 till antalet och har hela Tyskland som verksamhetsområde.

Skyldighet föreligger i Tyskland att använda högbeskattad dieselolja för drift av alla motorfordon, således även jordbrukstraktorer och motorredskap. Fordon som används inom jordbruket äger dock rätt till restitution av erlagd skatt. Kraftstoffkontrolltrupper och andra enheter inom tullen kontrollerar därför, förutom personbilar, bussar och lastbilar, även dessa typer av fordon. 106 424 sådana kontroller utfördes totalt år 1990. Återstoden av kontrollerna avsåg, som nämnts ovan i avsnitt 5.1.2, lagerhållare, bensinstationer och andra ställen där högbeskattad olja tillhandahålls samt i viss, mindre utsträckning fritidsbåtar.

### 5.4.3 Utformningen av fordonskontroller

#### Inom Sverige

I Sverige arbetar f.n. ca 1 200 polismän aktivt med trafikövervakning och enligt uppgift från Rikspolisstyrelsen företar dessa årligen ungefär 30 000 s.k. flygande inspektioner av motorfordon.

Jag anser att det är naturligt att polisen åläggs att utföra de kontroller av fordon, som erfordras för att stävja ett missbruk av dieseloljeskatte- reglerna. Polisen har i dag en omfattande kontrollverksamhet av fordons beskaffenhet och utrustning och får därför anses ha den största kompetensen att även utföra kontroller av innehållet i fordonens bränsletankar. Sådana kontroller torde också på ett smidigt sätt kunna utföras i samband med att polisen fullgör sina andra skyldigheter gällande kontroller av fordon.

Det bör härvid poängteras att det, för att upprätthålla lagreglerna på området, kommer att krävas fordonskontroller i förhållandevis stor omfattning. Det antal kontroller som utförs i Tyskland kan härvid tjäna som utgångspunkt. Motsvarande kontroller i förhållande till det svenska fordonsbeståndet skulle innebära årliga fordonskontroller i storleksordningen 15 000.

#### Vid gränspassager

Även fortsättningsvis kommer, i vart fall så länge Sverige inte inträtt som medlem i EG, tullen att företa kontroller av fordon som passerar de svenska gränserna. Enligt min uppfattning bör tullen inom ramen för den nu befintliga kontrollverksamheten även kunna göra stickprovsvisa kontroller av fordonens bränsletankar.

## 5.5 Fritidsbåtar

### 5.5.1 Sanktioner

Enligt mitt förslag skall även dieseldrivna fritidsbåtar åläggas att använda högbeskattad, omärkt, dieselolja för motordrift. Samma straffregler och regler om särskilda avgifter som gäller för motorfordon bör även gälla för fritidsbåtarna.

### 5.5.2 Kontroller

I Tyskland har tullförvaltningen även hand om kontroller av att högbeskattat bränsle används i fritidsbåtarna. År 1990 utförde tullmyndigheterna totalt 1 703 sådana kontroller, varav 1,59 % visade positivt utslag. Jag saknar dock uppgift om antalet dieseldrivna båtar i Tyskland.

För Sveriges vidkommande anser jag att det är lämpligt att Kustbevakningen är tillsynsmyndighet för fritidsbåtarnas del. Kustbevakningens verksamhetsområde täcker inte bara kusterna utan även insjöarna Mälaren och Vänern. Kontroll av fartyg inom områden som inte övervakas av Kustbevakningen bör utövas av polisen.

## 6 Effekterna för olika myndigheter

### 6.1 Inledning

De myndigheter, som är sysselsatta med kilometerskatten, är Riksskatteverket och vissa skattemyndigheter, Trafiksäkerhetsverket, Tullverket, länsstyrelserna, kronofogdemyndigheterna samt polisen. I följande avsnitt kommer jag att redogöra för de olika myndigheternas kostnader för administrationen av kilometerskatten och även kortfattat belysa vilka effekter en omläggning till dieseloljeskatt kommer att få för de berörda myndigheterna.

### 6.2 Skatteförvaltningen

Riksskatteverket är central förvaltningsmyndighet för bl.a. kilometerskatt.

Skatteförvaltningens kostnader för kilometerskatten uppgår till 5,4 mkr/år. Av totalkostnaden belöper 1,5 mkr på Riksskatteverket (RSV) och resterande 3,9 mkr på skattemyndigheterna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län. Inom de nämnda skattemyndigheterna ombesörjs revisionsverksamhet avseende kilometerskatten.

I RSV:s kostnad ingår löneomedel inklusive pålägg för administrativa kostnader med 1,2 mkr samt kostnader för blanketter och publikationer med 0,3 mkr. Skattemyndigheternas kostnader fördelas på löneomedel inklusive pålägg för administrationskostnader med 3,1 mkr samt resekostnader med 0,8 mkr.

Vid ett slopande av kilometerskatten kommer ovanstående kostnader vid RSV och skattemyndigheterna, dvs. totalt 5,4 mkr, att falla bort.

Dieseloljeskatten kommer — som redovisats i avsnitt 5.1.2 — att innebära vissa kontrollinsatser hos de skattskyldiga. Jag anser att sådana kontroller bör utföras av beskattningsmyndigheten, dvs. RSV:s beskattningsavdelning i Ludvika. Kostnaden för denna verksamhet beräknas till 1 mkr/år, varav 0,8 mkr avser lönekostnader.

Vidare föreslår jag att beslut om nedsättning av eller befrielse från avgift enligt 17 och 18 §§ dieseloljeskattelagen skall fattas av Riksskatteverket. Kostnaden för denna verksamhet uppskattas till 100 000 kr/år.

## 6.3 Länsstyrelserna

Länsstyrelserna är beskattningsmyndigheter för kilometerskatten.

Trafiksäkerhetsverket (TSV) har genom en enkät till länsstyrelserna under våren 1992 gjort en beräkning av länsstyrelsernas resursinsatser beträffande bl.a. kilometerskatten. Sammanställningen av enkätsvaren visar att totalt 53 årsarbetskrafter sysselsätts med administration och kontroll av kilometerskatten vid landets samtliga länsstyrelser.

Den totala lönekostnaden för länsstyrelserna uppgår, om årskostnaden per arbetskraft uppskattas till 250 000 kr, till ca 13,2 mkr/år.

Länsstyrelserna kommer, enligt mitt förslag, att fatta beslut om påförande av avgifter enligt 17 och 18 §§ dieseloljeskattelagen. Den totala kostnaden för detta arbete kan uppskattas till 500 000 kr/år. I övrigt kommer de ovan nämnda kostnaderna att falla bort i och med slopandet av kilometerskatten.

## 6.4 Trafiksäkerhetsverket

Det ankommer på TSV att, för beskattningsmyndigheternas räkning, genom automatisk databehandling besluta om kilometerskatt och restavgift samt verkställa uppbörd av sådan skatt och avgift, skattetillägg, ränta och förseningsavgift. TSV:s kostnader för administration av kilometerskatten består således bl.a. av kostnader för dataregistrering, systemprogrammering och blanketter.

TSV har, för utredningens räkning, beräknat sina årliga totala kostnader för kilometerskatten till ca 12,7 mkr. En specifikation av kostnaderna framgår av tabell 6.1. Av den totala kostnaden kan, enligt TSV, direkta besparingar göras med ca 7,2 mkr vid en avveckling av kilometerskatten, medan besparingar på längre sikt kan ske för de övriga kostnaderna.

Tabell 6.1 Specifikation av Trafiksäkerhetsverkets kostnader för kilometerskatten

I Porto			
	- avstämplingskort (240 000 x 3 x 2,15 kr = 1 548 000 ./. 20 % samkuverteringseffekt)		1 240 000
	- inbetalningskort (-", utporto)		1 240 000
	- inbetalningskort (240 000 x 3 x 7,15 kr = 5 148 000 ./. 32 % gireringar, inporto)		3 500 000
			<u>5 980 000</u>
II Blanketter			700 000
III Utbildning, resor			30 000
IV Lokaler m.m.			500 000
V Personal			
	- handläggning	1,5	
	- dataregistrering	2	
	- driftoperatörer	1	
	- efterbehandling	0,5	
	- systemprogrammering	0,5	
	- administration	0,5	
		<u>6,0</u>	6,0 x 250 000
			1 500 000
VI Datordrift			<u>4 000 000</u>
TOTAL KOSTNAD			<u>12 730 000</u>

Källa: Trafiksäkerhetsverket

## 6.5 Tullverket

Tullverket är beskattningsmyndighet i de fall då kilometerskatt skall tas ut för utländska fordon och kontrollerar även svenska fordon i samband med att de förs över gränsen till eller från annat land än Norge eller Finland. Den sistnämnda kontrollen syftar till att bestämma den körsträcka som fordonen använts utanför riket och för vilken svensk kilometerskatt inte skall erläggas.

Omläggningen av beskattningen av de dieseldrivna fordonen innebär att tullverkets uppgifter avseende kontroll och uppbörd av kilometerskatten upphör. Tullmyndigheterna kommer dock i vart fall i ett inledningsskede att utöva tillsyn över att straffbestämmelserna i den nya dieseloljeskattelagen efterlevs vid gränspassager. Tullverket kommer även att vara beskattningsmyndighet vad gäller sådan skattepliktig olja som förs in i landet av annan än den som är registrerad som skattskyldig enligt dieseloljeskattelagen.

Omfattningen av de resursbesparingar som kan göras vid tullmyndigheterna bör dock övervägas i samband med att frågor om kontroller vid gränserna prövas i ett vidare perspektiv. Detta torde närmast bli aktuellt i anslutning till ett svenskt inträde i EG.

## 6.6 Kronofogdemyndigheterna

Enligt TSV uppgår antalet restförda kilometerskattedebiteringar till ca 30 000 per år. Dessa mål kommer att falla bort i och med avskaffandet av kilometerskatten. Målen rör ofta små belopp och är vanligtvis av enkel karaktär, men ändringen av skattesystemet bedöms ändå komma att innebära vissa besparingseffekter för kronofogdemyndigheternas vidkommande.

## 6.7 Polisen m.fl. myndigheter

Kontrollen av att bestämmelserna om kilometerskatt efterlevs ankommer bl.a. på polisen. Vanligtvis utförs i dag sådana kontroller i samband med s.k. flygande inspektioner, då även fordonets beskaffenhet och utrustning i övrigt, förarens behörighet m.m. kontrolleras. I dag finns det ca 1 200 polistjänster för trafikövervakning i Sverige och enligt Rikspolisstyrelsen utförs totalt ca 30 000 flygande inspektioner varje år.

Rikspolisstyrelsen har inte någon statistik över antalet kontrollerade kilometerskattepliktiga fordon och utredningen har inte funnit någon annan möjlighet att med rimliga resursinsatser beräkna polisens kostnader för kilometerskatten.

Det är straffbart att uppsåtligen vidta åtgärd med kilometerräknarapparaturen så att körsträckan inte registreras på rätt sätt samt att uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bruka sådant fordon (77 § vägtrafikskattelagen). Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader, om inte förfarandet utgör ett led i en gärning som är belagd med strängare straff enligt skattebrottslagen (1971:69). Jag saknar dock underlag för att bedöma åklagarmyndigheternas och domstolarnas kostnader för lagföringar av brott mot den aktuella lagstiftningen. Det finns dock anledning att anta att de totala kostnaderna inte är alltför höga.

Polismyndigheterna skall enligt mitt förslag i egenskap av tillsynsmyndighet utföra kontroller av motorfordon i syfte att stävja missbruk av dieseloljeskattegränserna. Sådana kontroller kommer visserligen att krävas i relativt stor omfattning, men jag bedömer att de huvudsakligen kan utföras inom ramen för den övriga fordonskontroll som polisen i dag ombesörjer. Polismyndigheterna skulle därför inte i någon större omfattning behöva tillföras ytterligare personalresurser. Däremot är det nödvändigt att polisen erhåller ekonomiska medel för inköp av den kontrollutrustning som kommer att krävas för att verkställa de aktuella kontrollerna av bränsletankar.

## 7 Anpassning av fordonsskatten till det svenska vägnätets bärighetsbestämmelser

### 7.1 Inledning

Direktiverna ger mig även i uppdrag att ta fram ett förslag till hur fordonsskatten kan anpassas till de nya bärighetsbestämmelser för det svenska vägnätet som infördes i vägtrafikkungörelsen (1972:603, VTK) den 1 april 1990.

Jag kommer i följande avsnitt att kortfattat redogöra för bakgrunden till behovet av nya regler på området samt föreslå en anpassning av skatteskalorna i enlighet med direktiven.

### 7.2 Gällande regler rörande fordonsskatt

För fordon som är registrerade i Sverige tas fordonsskatt ut i enlighet med bestämmelser i vägtrafikskattelagen (1988:327, VSL). Skattenivån för ett enskilt fordon är beroende av fordonets vikt och ett särskilt viktbegrepp, skattevikt, används i VSL. Av 5 § VSL framgår att skattevikten för personbilar, motorcyklar, traktorer och motorredskap utgörs av tjänstevikten medan den för bussar, lastbilar, tunga terrängvagnar, terrängsläp och andra släpvagnar än påhängsvagnar motsvaras av totalvikten. Begreppen tjänstevikt och totalvikt definieras i bl.a. fordonskungörelsen (1972:595), till vilken VSL hänvisar.

När skattevikten skall bestämmas till totalvikten finns dock en begränsningsregel i 5 § VSL. Den innebär att skattevikten för ett visst fordon inte skall beräknas vara högre än den bruttovikt med vilket fordonet får framföras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggyck. Begränsningsregeln ger uttryck för principen att skatt inte bör erläggas för högre vikt än den vikt fordonet får framföras med i trafik.

### 7.3 EG-harmonisering av bestämmelser rörande fordonsvikt

Sedan en tid tillbaka pågår ett arbete med att förstärka de svenska broarna m.m., för att därigenom möjliggöra en anpassning till de fordonsviktbestämmelser som är vanliga inom bl.a. EG-området. Ett

särskilt investeringsprogram för detta har upprättats och målet är att på sikt kunna tillåta att den maximalt tillåtna fordonsvikten höjs till 60 ton. En närmare redogörelse för detta finns i prop. 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet.

Regeringen har, som ett led i detta program för att höja maximalt tillåtna fordonsvikter, beslutat om vissa ändringar i VTK (se SFS 1989:670). Ändringarna trädde i kraft den 1 april 1990 och innebär i huvudsak att maximalt tillåten vikt för fordonståg från detta datum höjdes till 56 ton.

Det allmänna vägnätet delas enligt de nya reglerna in i bärighetsklasser. Bärighetsklass 1 omfattar, enligt 106 § VTK, vägar där de nya högre fordonsvikterna är tillåtna. Så gott som alla riks- och länsvägar har kunnat hänföras till denna bärighetsklass, där således fordonståg med upp till 56 tons bruttovikt får framföras. Vissa kortare sträckor av riks- och länsvägarna har för närvarande inte sådan standard att de tål förhöjda belastningar. Dessa vägvagnsnitt hänförs till bärighetsklass 2 enligt 106 § VTK och där gäller alltså tidigare maximalt tillåten bruttovikt 51,4 ton.

Ändringarna i 106 § VTK innebär också vissa andra justeringar när det gäller tillåtet axeltryck m.m. Bl.a. tillåts på vägar i bärighetsklass 1 i vissa fall ett maximalt boggitryck om 20 ton, medan det maximala boggitrycket på vägar i bärighetsklass 2 liksom tidigare är 16 ton. Det bör i detta sammanhang nämnas att det alltså finns vissa delar av det allmänna vägnätet där tillåtna axel- och boggitryck är lägre, s.k. 8/12-vägar.

## 7.4 Anpassning av skatteviktsbestämmelser och fordonsskattesatser till de nya bärighetsreglerna

Skatteviktsbestämmelserna i 5 § VSL måste anpassas till den nya regleringen i VTK. VSL bör direkt hänvisa till tillämplig bärighetsklass. Med hänsyn till att så gott som hela huvudvägnätet nu tillhör bärighetsklass 1 bör denna bärighetsklass vara bestämmande för skatteuttaget. Det innebär visserligen att vissa fordonsgare vid en del transporter kan komma att få erlägga fordonsskatt som avser en bruttovikt som inte alltid tillfullo kan utnyttjas. Att helt undvika sådana konsekvenser är dock inte möjligt. Motsvarande effekter har i vissa fall uppkommit även med hittillsvarande regler.

Förutom vad som nu sagts om 5 § VSL bör också vissa ändringar göras i bilaga 1 till VSL, där fordonsskattesatserna för de olika fordonsslagen anges. Det gäller lastbilar med tre eller flera axlar och skattevikt över 27 000 kg, släpvagnar med tre eller flera axlar och skattevikt över 32 000 kg samt vissa släpvagnar till trafiktraktorer m.m. med skattevikt över 35 000 kg. För dessa fordon har skatteskalen slutat vid angivna viktgränser. De nya viktbestämmelserna för bärighetsklass 1 innebär att vissa fordon kan framföras med högre bruttovikter, exempelvis

36 000 kg för släpvagnarna. Med hänsyn härtill bör skatteskalorna för dessa fordon justeras så att den övre begränsningen tas bort.

De föreslagna ändringarna i fråga om skatteviktsreglerna i VSL berör cirka 20 000 fordon och innebär statistiskt sett ökade skatteintäkter i storleksordningen 60 - 70 miljoner kr per år jämfört med de nuvarande reglerna, där full skatt inte betalas för vissa fordon. När det gäller skatteintäkterna måste emellertid framhållas att de högre tillåtna bruttovikterna inneburit en effektivitetsvinst i form av ett minskat antal fordonskilometer, med därav följande lägre skatteintäkter.



## 8 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

### 8.1 Tidpunkt för ikraftträdande av de nya bestämmelserna

#### 8.1.1 Inledning

Jag har i direktiven ålagts att överväga förutsättningarna för att genomföra övergången till ett nytt beskattningssystem den 1 januari 1993.

En förutsättning för att ett system med beskattning av dieselolja skall fungera effektivt är att all den olja, för vilken dieseloljeskatt inte skall erläggas, verkligen märks i enlighet med föreskrifterna i den kommande dieseloljeskattelagen. Det kommer att åligga oljebolagen och andra skattskyldiga att se till att sådan märkning sker och vanligtvis torde detta ske genom att utlastningsanläggningarna förses med utrustning som möjliggör injicering av märkämnena.

#### 8.1.2 SPI:s synpunkter

Svenska Petroleum Institutet (SPI) har i den kostnadsanalys, som presenterats i avsnitt 4.6.4, även redogjort för institutets uppfattning om hur snabbt efter myndigheternas beslut det är möjligt att få injiceringsutrustning installerad på samtliga depåer i Sverige. En realistisk tidsrymd för de berörda företagens budgetarbete, dvs. från budgetframställan tills kapital kan frigöras, uppskattas av SPI till 12 — 18 månader.

Det finns endast ett begränsat antal leverantörer av injiceringsutrustning och eftersom över 1 000 enheter skall installeras blir enligt SPI en leveranstid på sex — tio månader aktuell. Konsult- och konstruktionstid för samtliga depåer kan beräknas till sex månader, medan offert- och upphandlingstid uppskattas till två månader. SPI beräknar vidare att rör- och el-installationer tar sex månader i anspråk. Slutligen går en månad åt till sluttestning av utrustningen.

Vissa av arbetena torde kunna ske parallellt, varför en realistisk tid, från beslut tas om övergång till nytt skattesystem tills det är möjligt att märka all lågbeskattad olja, enligt SPI torde vara två år.

### 8.1.3 Utredningens bedömning

Min utgångspunkt är att statsmakterna inom kort kommer att fatta beslut om kilometerskattens avskaffande och införande av en ny dieseloljeskatt, med föreskrifter om märkning av de oljeprodukter för vilka dieseloljeskatt inte skall tas ut. Jag förutsätter därför att oljebolagen omedelbart, och utan att avvakta riksdagens beslut i frågan, börjar förbereda sig inför omläggningen av skattesystemet.

Ett riksdagsbeslut i fråga om införande av dieseloljeskatt kan knappast väntas förrän tidigast under november 1992. Det synes mot den bakgrunden helt orealistiskt att kunna genomföra övergången till det nya skattesystemet redan vid årsskiftet 1992/1993.

Det är dock av stor vikt att tiden mellan ett riksdagsbeslut och det nya systemets ikraftträdande blir så kort som möjligt. Företaget Haldex AB, som är den marknadsledande tillverkaren av kilometerräknarapparatur i Sverige, upphör med sin tillverkning under början av oktober 1992. Jag har vid kontakter med företrädare för Haldex AB fått uppgift om att företagets lager av kilometerräknarapparatur endast beräknas räcka fram till årsskiftet 1992/1993.

I och med att kilometerräknarapparatur inte längre finns tillgänglig på marknaden upphör förutsättningarna att upprätthålla kravet på installation av apparatur i nya fordon. Även antalet dispensansökningar rörande skyldigheten att ha äldre fordon försedda med räknare kommer med all sannolikhet att öka markant, p.g.a. svårigheterna att erhålla ny apparatur som ersättning för sådan som blivit funktionsoduglig. Det kan förutom själva räknaren röra sig om tillbehör såsom vajrar, växlar etc.

Som jag närmare kommer att utveckla nedan, skall ett system med schablonmässig beräkning av kilometerskatt gälla under tiden från det att skyldigheten att installera kilometerräknarapparatur i nya fordon upphört tills bestämmelserna om kilometerskatt upphör att gälla. Ett sådant system medför inte bara merarbete för Trafiksäkerhetsverket utan är också, såsom all skattedebitering som sker schablonmässigt, förenat med felkällor av inte obetydlig natur. Det är således angeläget att systemet endast används under en begränsad tid.

Jag anser att det är realistiskt att anta att oljebranschen per den 1 juli 1993 installerat utrustning o.dyl i sådan omfattning att märkning kan äga rum av oljeprodukter i enlighet med bestämmelserna i dieseloljeskattelagen.

Oljebranschen har visserligen uttryckt farhågor för att en sådan tidsplan skulle vara alltför optimistisk. Oljekvaliteten D32 kommer dock med all sannolikhet inte längre att saluföras vid denna tidpunkt och oljebolagens investeringskostnader kommer därför att uppgå till ett betydligt lägre belopp än annars varit fallet. Detta innebär bl.a. att endast en tredjedel av det ursprungligt beräknade antalet injiceringsutrustningar — eller knappt 400 stycken — behöver installeras på depåerna runt om i landet. Den totala leveranstiden för utrustningen, som SPI räknat med, torde därför väsentligt kunna nedbringas. Det kan även noteras att den norska

oljebranschen uppgivit att ett märkningssystem kan börja tillämpas i Norge inom ett år från det att stortinget fattat beslut i frågan<sup>1</sup>.

Sammantaget anser jag således att det är av största vikt att det nya beskattningssystemet träder i kraft så snart som möjligt efter ett beslut av riksdagen i frågan och att ikraftträdandedatum inte bör sättas senare än den 1 juli 1993.

Några bidrag från statens sida till de skattskyldiga för installation av injiceringsutrustning o.dyl. bör inte komma i fråga, utan kostnaderna för märkningssystemet får i likhet med gällande punktskatter tas ut via försäljningspriset på oljeprodukterna.

## 8.2 Övergångsbestämmelser

### 8.2.1 Inledning

Jag utgår i följande avsnitt från att dieseloljeskattelagen träder i kraft den 1 juli 1993.

### 8.2.2 Uttagande av lagerskatt

Med hänsyn till att det kan finnas betydande kvantiteter av obeskattade oljeprodukter i lager hos vissa förbrukare och då det inte finns några skäl för att dessa skall förbli obeskattade bör en särskild lagerskatt tas ut samtidigt som den föreslagna dieseloljeskatten träder i kraft. Det finns också en risk att stora partier köps upp av säljare som inte blir registrerade som skattskyldiga.

Eftersom oljeprodukter kan användas för flera olika ändamål måste undantag dock göras för sådana produkter som är avsedda för andra ändamål än framdrivande av sådana motorfordon som anges i 3 § dieseloljeskattelagen, dvs. för vars drift s.k. högbeskattad olja skall användas. Lagerskatten bör omfatta även de registrerade skattskyldiga därför att de kan förvara oljeprodukter bl.a. på bensinstationer där skattskyldigheten redan har inträtt.

Praktiska skäl talar för en volymmässig gräns för hur stort lagret måste vara för att skyldighet att betala lagerskatt skall inträda. Denna gräns bör lämpligen vara 5 000 liter. Riksskatteverket bör vara beskattningsmyndighet och lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter bör tillämpas i relevanta delar. Skattebrottslagen (1971:69) och lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m.m. bör göras tillämpliga på lagerskatten.

<sup>1</sup> Norsk St.prp. 79 (1991-92) s. 2

### 8.2.3 Skyldighet att förse kilometerskattepliktigt fordon med kilometerräknarapparat

#### Nya fordon

Enligt vad jag tidigare redogjort för kommer tillgången på kilometerräknarapparat att vara begränsad efter årsskiftet 1992/1993. I och med detta föreligger inte längre förutsättningar att upprätthålla kravet att förse nya fordon med räknare. Jag anser därför att krav inte skall föreligga på installation av kilometerräknarapparat i fordon, som första gången blir kilometerskattepliktiga efter den 31 december 1992.

I dag sker schablonmässig debitering av kilometerskatt om uppgift om körsträcka inte har kommit in i sådan tid att den kan beaktas vid skattedebiteringen. Enligt föreskrifter meddelade av Riksskatteverket<sup>2</sup>, sker skatteberäkningen på följande sätt. Skatten beräknas på grundval av den längsta av de dagliga körsträckor som räknas fram som genomsnitt för fordonet enligt lämnade körlängdsuppgifter under var och en av de närmast föregående skatteperioderna. Om uppgifter om körsträckor för de närmast föregående skatteperioderna saknas, påförs skatten med viss multipel av fordonsskatten för fordonet för den tid skatten avser. Multipeln är för personbilar 2,5; för buss eller lastbil 1,5 samt för släpvagn 2.

Den som är missnöjd med en schablonmässig debitering kan begära omprövning hos beskattningsmyndigheten.

Systemet med schablonmässig debitering av kilometerskatten bör under tiden januari - juni 1993 gälla generellt för de fordon, för vilka kilometerräknarapparat inte behöver installeras enligt vad som sagts ovan. Jag föreslår att regeringen eller myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter i frågan.

#### Äldre fordon

För äldre fordon bör kravet på fungerande kilometerräknarapparat alltså kvarstå så länge bestämmelserna om kilometerskatt gäller. Detta innebär således att räknare som blir obrukbara under perioden januari - juni 1993 i princip skall bytas ut.

Dispens bör dock kunna ges från skyldigheten att ha fordonet försett med kilometerräknarapparat. I dag har Riksskatteverket viss sådan dispensmöjlighet. Jag anser dock att det är mest lämpligt ur administrativ synpunkt att de dispenser som nu blir aktuella beslutas av beskattningsmyndigheterna, dvs. länsstyrelserna. Dispens bör t.ex. kunna meddelas om skattskyldig visar att apparaturen är obrukbar och kilometerräknarapparat inte finns tillgänglig på marknaden.

<sup>2</sup> Riksskatteverkets föreskrifter om skönsmässig beräkning av kilometerskatt RSFS 1989:4.

I de fall dispens ges från skyldighet att ha fordonet försett med kilometerräknarapparat skall schablonmässig debitering ske i enlighet med vad jag ovan föreslagit skall gälla beträffande nya fordon.

#### 8.2.4 Beskattningsåtgärder i samband med kilometerskattens upphörande

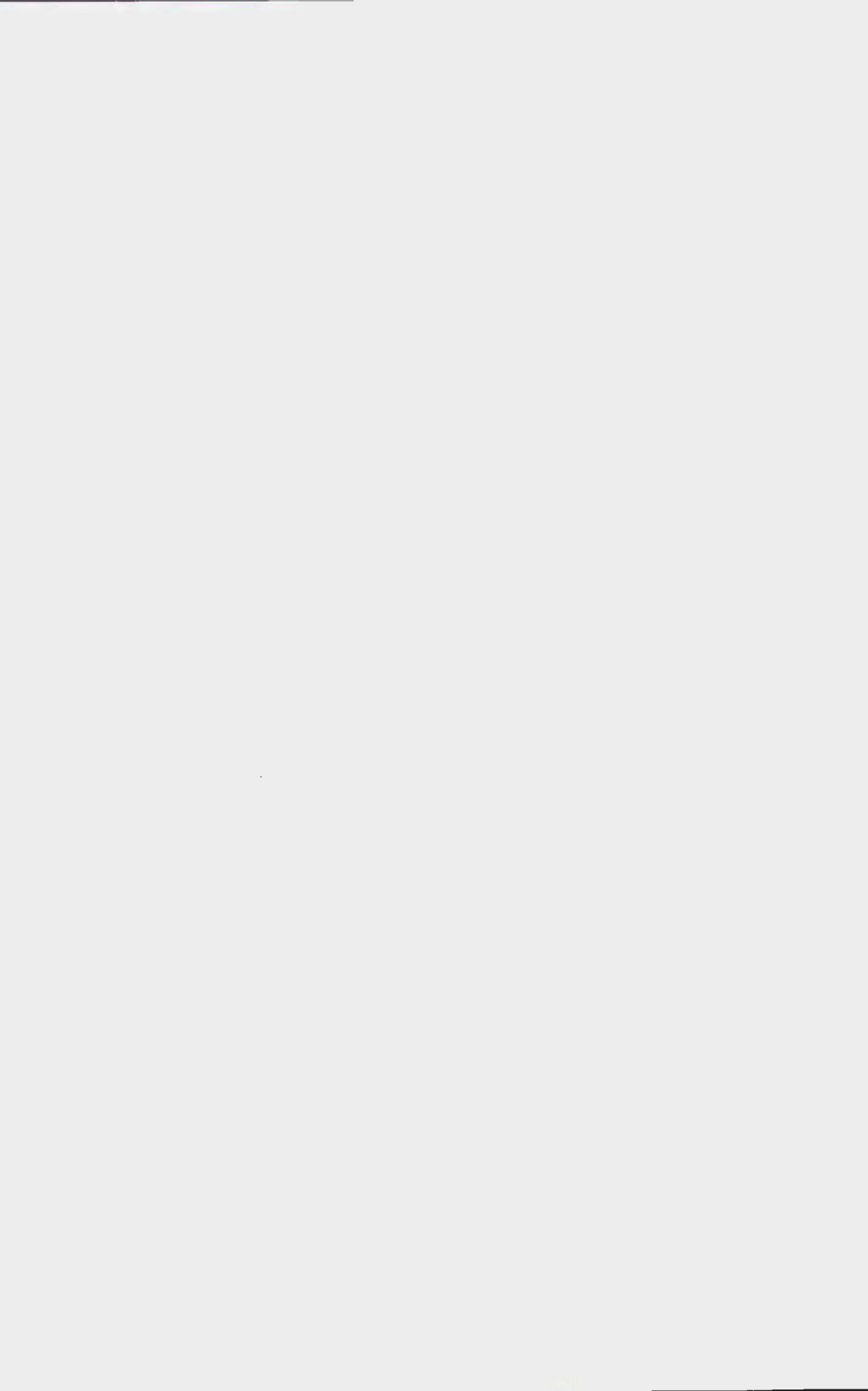
Kilometerskatt betalas för skatteperiod och skattperioderna bestäms efter slutsiffran i fordonets registreringsnummer i enlighet med vad som närmare framgår av 3 § vägtrafikskatteförordningen (1988:1065).

Vad gäller fordon, för vilka skatteperiod löper över månadsskiftet juni/juli 1993, bör särskilda föreskrifter meddelas rörande uppbörd av kilometerskatt i samband med upphörandet av bestämmelserna om denna skatt. Fordonsägaren skall således för nämnda fordon göra en särskild avstämpling i kilometerräknaren vid utgången av juni månad 1993.

Har kilometerskattepliktigt fordon använts utomlands avräknas den kilometerskatt som belöper på körsträckan i utlandet enligt regler i 71 ff §§ vägtrafikskattelagen. För fordon som befinner sig i Norge eller Finland den 1 juli 1993 bör rätt medges till sådan avräkning för körsträcka som tillryggalagts under tid fram till dess bestämmelserna om kilometerskatten upphör. Sådan avräkning bör endast kunna ske efter ansökan av den skattskyldige. Ansökan skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom en månad efter det att fordonet återförts till Sverige.

I fråga om fordon som befinner sig utomlands i annat land än Norge eller Finland den 1 juli 1993, kan kilometerskatt påföras med ledning av den uppgift om körsträcka som har lämnats vid utresan. Någon särskild avräkning av kilometerskatt behöver därför inte göras.

Befinner sig fordon utomlands i annat land än Norge eller Finland och har utresa eller inresa skett över Norge eller Finland bör dock avräkning avseende körsträcka i annat land än Norge eller Finland endast komma i fråga efter ansökan från den skattskyldige i enlighet med vad jag tidigare redogjort för. Denna bestämmelse kan t.ex. bli aktuell beträffande körsträckor i Ryssland.



# Bilaga 1

## Kommittédirektiv



Dir. 1991:106

### Utredning om beskattningen av dieseldrivna fordon

Dir. 1991:106

Beslut vid regeringssammanträde 1991-12-05

Statsrådet Lundgren anför.

#### Mitt förslag

Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas för att utreda beskattningen av dieseldrivna fordon och föreslå en ny form för beskattning som är anpassad efter vad som kommer att gälla inom EG.

#### Utgångspunkter

##### *Nuvarande bestämmelser*

Vägfrafiken beskattas med fasta skatter på innehav av fordon, fordonsskatt, och rörliga skatter på användning av fordon. För bensindrivna fordon utgörs den rörliga skattedelen av bensinskatt enligt lagen (1961:372) om bensinskatt. För dieseldrivna fordon tas rörlig skatt ut dels i form av bränsleskatter, dels i form av kilometerskatt. Bränsleskatterna består dels av energiskatt enligt lagen (1957:262) om allmän energiskatt, dels av koldioxidskatt enligt lagen (1990:582) om koldioxidskatt. Kilometerskatten tas ut med stöd av bestämmelserna i vägtrafikskattelagen (1988:327), som också innehåller reglerna om fordonsskatt.

Kilometerskatt tas med nu gällande regler ut för dieseldrivna personbilar, lastbilar och bussar samt dessutom för tyngre släpvagnar som skall dras av sådana dieseldrivna fordon. Antalet kilometerskattepliktiga fordon i trafik är närmare 300 000, och de årliga skatteintäkterna uppgår till drygt 3 000 milj kr.

## 2

Även utländska dieseldrivna fordon som tillfälligt används här beskattas med kilometerskatt enligt lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon. Tullverkets uppbörd härifrån uppgår till drygt 200 milj. kr. per år.

Kilometerskatten som skatteform infördes år 1974. Före 1974 beskattades de dieseldrivna fordonen med en brännoljeskatt. Brännoljeskatten utgjorde en särskild skatt på sådan dieselolja som var avsedd att användas i vägfordon, och den skulle erläggas utöver den energiskatt som generellt togs ut för oljeprodukter. Detta brännoljeskattesystem motsvarar det som nu tillämpas i de flesta europeiska länder.

Som skäl till att övergå från den tidigare brännoljeskatten till en kilometerskatt angavs av statsmakterna i huvudsak följande:

- År 1963 hade den s.k. kostnadsansvarighetsprincipen för skatte- och avgiftsuttaget på trafiken antagits, och det ansågs att en kilometerskatt skulle möjliggöra en god anpassning till denna princip.

- Kilometerskatten skulle avhjälpa problem med att avgränsa beskattningen till vägsektorn.

- De kontrollproblem och det skatteundandragande som förekom med brännoljeskatten skulle avhjälpas.

När kilometerskatten tillämpats några år lämnades år 1979 direktiv till en utredning som skulle utvärdera skatten och bedöma alternativa skatteformer. I utredningens betänkande (Ds Fi 1984:22) förordades emellertid att kilometerskattesystemet skulle behållas. Riksdagen beslöt också år 1986 om att skattesystemet skulle behållas, dock med vissa mindre ändringar, prop. 1985/86:92, SkU 31, rskr. 190.

### *Reformbehov*

Kilometerskattesystemet har ofta kritiserats för att vara tekniskt komplicerat och administrativt tungrott. Skatteuppbörden bygger på att samtliga skattepliktiga fordon förses med en speciell kilometerräknare, i vilket särskilda kort med jämna mellanrum skall avstämplas. Med hjälp av dessa stämplade kort kan fordonens körsträckor beräknas, och därigenom kan den skatt som fordonsägarna har att erlägga debiteras.

För fordonsägarnas del innebär kilometerskatten kostnader för anskaffning, underhåll och besiktningar av apparaturen. Avstämplingsrutiner m.m. kan också vara resurskrävande, särskilt för fordonsägare med ett stort antal fordon. Även för de myndigheter som är sysselsatta med

skatten, nämligen länsstyrelserna, riksskatteverket, trafiksäkerhetsverket samt tullverket, innebär kilometerskatten mycket arbete.

Dessa problem belystes i den utredning som gjordes i mitten av 1980-talet. Mot nackdelarna med kilometerskatten ställdes då emellertid att en återgång till ett brännoljeskattesystem bl.a. kräver betydande investeringar hos oljebolagen och oljedistributörerna. För att en brännoljeskatt skall kunna fungera på ett acceptabelt sätt krävdes enligt utredningen nämligen att ett särskilt märkningssystem för oljeprodukter införs. Märkningen skulle göra det möjligt att skilja mellan oljeprodukter med olika skatt. Ett sådant märkningssystem finns i många andra länder. Därigenom förbättras möjligheterna att komma till rätta med skatteundandragande. Som tidigare nämnts stannade utredningen för att övervägande skäl då talade för att behålla kilometerskatten.

En fråga som inte närmare belystes i detta utredningssammanhang var kilometerskattens lämplighet ur ett internationellt perspektiv.

När kilometerskatten infördes åberopades närmast att skatten skulle vara en lämplig beskattningsform med hänsyn till den internationella trafiken. Systemet bygger på att skatt endast tas ut för körning i Sverige. Om ett kilometerskattepliktigt fordon skall användas utomlands skall ett särskilt stämpelkort stämplas vid utresan och lämnas till tullmyndigheten. Vid nästa inresa skall ett nytt kort stämplas i fordonets kilometerräknare och lämnas till tullmyndigheten på inreseorten. Med hjälp av dessa stämpelkort kan en avräkning ske, så att skatt inte behöver betalas för utlandskörningen.

Även för utländska dieseldrivna tyngre fordon som tillfälligt används här i Sverige tas kilometerskatten ut. Skattenivån är densamma som den som gäller för svenska fordon. De utländska fordonen är naturligtvis dock inte försedda med kilometerräknare. Beskattningen får ske med hjälp av deklaration. Tullverket svarar för uppbörd och kontroll.

Det nuvarande kilometerskattesystemet medför således att beskattningsåtgärder skall vidtas vid varje gränspassage av dieseldrivna fordon, såväl svenska som utländska. Detta innebär ett hanteringsmässigt problem med tanke på att den gränsöverskridande trafiken ökat kraftigt. En fortsatt ökning av trafiken kan förväntas, inte minst med tanke på den liberalisering av den kommersiella vägtrafiken som nu äger rum i Europa. Ett svenskt medlemskap i EG kommer också på sikt att medföra en ökad trafik.

Sveriges deltagande i en kommande europeisk transportmarknad ställer också krav på att trafiken över gränserna kan flyta utan gränshinder.

Inom EG skall i princip alla gränshinder vara avskaffade till år 1993, då den gemensamma marknaden skall vara fullt genomförd.

Inom EG pågår för närvarande ett arbete med att anta gemensamma regler för hur beskattningen av den tunga vägtrafiken skall vara utformad. Enighet föreligger hittills om regler för beskattningen av dieselolja från och med år 1993. Reglerna innebär bl.a. en miniminivå som ligger väsentligt över den skatt som för närvarande tas ut i Sverige för dieselolja. Vidare finns det förslag till gemensamma regler för fordonsskatt, också inkluderande miniminivåer. Den diskuterade ordningen ger inte utrymme för medlemsländerna att behålla eller införa andra skatteformer för vägtrafiken.

Även inom Norden kommer en liberalisering av den kommersiella vägtrafiken att ske. En försöksordning där inrikes trafik med lastfordon från de övriga nordiska länderna tillåts påbörjas under 1992. I detta sammanhang har problem med kilometerskattedebiteringarna observerats. I Norge, som tillsammans med Sverige är det enda landet i Norden och i Europa som har ett kilometerskattesystem, har regeringen i september 1991 lämnat förslag om att avskaffa kilometerskatten i Norge.

Med hänsyn till den pågående utvecklingen i Europa och till utvecklingen av den gränsöverskridande trafiken finner jag att det inte längre finns någon förutsättning för att behålla kilometerskattesystemet. Även i övrigt behöver vägtrafikbeskattningen av de tunga fordonen tekniskt ses över mot bakgrund av den internationella utvecklingen. En särskild utredare bör tillkallas för att lägga fram förslag till den erforderliga skatteomläggningen.

### Utredningsuppdraget

Utredaren bör ta fram ett förslag till beskattningsform för de dieseldrivna fordonen som kan ersätta kilometerskattesystemet. Beskattningen av de dieseldrivna fordonen bör läggas om så att den bättre motsvarar vad som förekommer i andra länder, och så att beskattningen inte ger upphov till gränshinder. Inriktningen bör vara en teknisk anpassning till den beskattning som kommer att gälla inom EG. Därvid bör särskilt uppmärksammas det gemensamma regelverk på detta område som EG för närvarande står i begrepp att besluta om. Även förhållandena i de andra nordiska länderna bör beaktas.

Förslaget bör innefatta en särskild beskattning av sådan dieselolja som används i fordon som i dag är kilometerskattepliktiga. Därvid bör särskilt belysas de kontrollproblem som en sådan beskattning kan ge upphov till. Förslag bör lämnas om sådan märkning av olika oljeprodukter som förekommer i andra länder med särskild skatt på dieselolja. Av särskild vikt är kommande gemensamma regler av detta slag inom EG-området. Utredaren bör överväga vilket sanktionssystem som krävs för att en dieseloljebesiktning skall vara effektiv.

Utredaren bör vidare kartlägga vilka krav som en beskattning av dieselolja och ett märkningssystem ställer på oljemarknaden. Därvid bör en utgångspunkt kunna vara den utredning i hithörande frågor som företogs i samband med den tidigare nämnda utvärderingen av kilometerskattesystemet.

Inriktningen bör vara att en övergång till beskattning av dieselolja inte skall medföra några förändringar i beskattningen av sådana oljeprodukter som inte används till kilometerskattepliktiga fordon. Utredaren bör dock bedöma om kontrollskäl eller andra omständigheter bör föranleda avsteg från en sådan princip.

Utredaren bör lämna förslag till ett oljeskattesystem som är så avvägt att det motsvarar det nu gällande skatteuttaget. Med hänsyn till de krav som den alltmer internationaliserade transportmarknaden ställer bör på sikt den svenska beskattningsnivån dock överensstämma med vad som gäller inom EG. Utredaren bör belysa vilka effekter en sådan anpassning till EGs skattenivå skulle få. Därvid bör den svenska åkerinäringens konkurrensvillkor belysas, liksom konkurrensförhållandena mellan olika transportslag. Även effekterna för den svenska industrin i stort bör beaktas. Vidare bör miljökonsekvenserna i förhållande till dagsläget analyseras.

Utredaren bör bedöma effekterna för länsstyrelserna, tullverket, riksskatteverket, trafiksäkerhetsverket, polisen och kronofogdemyndigheterna av en övergång från kilometerskatt till oljeskatt.

Beslut om att kilometerskattesystemet skall upphöra kan förväntas medföra behov av särskilda regler under en övergångstid, exempelvis när det gäller nyinvesteringar i kilometerräknare. Utredaren bör överväga vilka åtgärder som erfordras i detta hänseende.

En övergång till oljeskatt innebär vissa förskjutningar i skattebelastningen mellan olika slags fordon. Utredaren bör överväga om detta motiverar ändringar i fordonsskatteuttaget. I detta sammanhang bör utvärderas om de kommande gemensamma reglerna för uttag av

## 6

fordonsskatt i EG bör föranleda ändringar i fordonsskatten för tunga fordon.

Utredaren bör också ta fram ett förslag till hur fordonsskatten kan anpassas till de nya bärighetsbestämmelser för det svenska vägnätet som infördes i vägtrafikkungörelsen (1972:603) den 1 april 1990.

Utredaren bör beakta vad som sägs i direktiven till samtliga särskilda utredare angående utredningsförslagets inriktning (dir. 1984:5) samt i direktiven angående beaktande av EG-aspekter (dir. 1988:43).

En övergång till ett nytt beskattningssystem för de dieseldrivna fordonen bör ske så snart som möjligt. Utredaren bör överväga förutsättningarna för att genomföra övergången den 1 januari 1993. Resultatet av utredarens arbete bör redovisas senast i maj 1992.

### Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar det statsråd som har till uppgift att föredra ärenden om statens skatteväsende

att tillkalla en särskild utredare - omfattad av kommittéförordningen (1976:119) - med uppdrag att utreda beskattningen av dieseldrivna fordon,

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att regeringen beslutar att kostnaderna skall belasta sjunde huvudtitelns anslag Utredningar m.m.

### Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Finansdepartementet)

# Statens offentliga utredningar 1992

## Kronologisk förteckning

---

1. Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor i högskolan. U.
  2. Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter mer föreningar inne än ute. M.
  3. Psykiskt stördas situation i kommunerna – en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. S.
  4. Psykiatri i Norden – ett jämförande perspektiv. S.
  5. Koncession för försäkringssammanslutningar. Fi.
  6. Ny mervärdesskattelag.  
– Motiv. Del 1.  
– Författningstext och bilagor. Del 2. Fi.
  7. Kompetensutveckling - en nationell strategi. A.
  8. Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. Fi.
  9. Ekonomi och rätt i kyrkan. C.
  10. Ett nytt bolag för rundradiosändningar. Ku.
  11. Fastighetsskatt. Fi.
  12. Konstnärlig högskoleutbildning. U.
  13. Bundna aktier. Ju.
  14. Mindre kadmium i handelsgödsel. Jo.
  15. Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. U.
  16. Kroppen efter döden. S.
  17. Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. S.
  18. Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. S.
  19. Långtidsutredningen 1992. Fi.
  20. Statens hundskola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. S.
  21. Bostadsstöd till pensionärer. S.
  22. EES-anpassning av kreditupplysningslagen. Ju.
  23. Kontrollfrågor i tuldatoriseringen m.m. Fi.
  24. Avreglerad bostadsmarknad. Fi.
  25. Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. U.
  26. Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. S.
  27. Årsarbetstid. A.
  28. Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. Fi.
  29. Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. S.
  30. Kreditförsäkring – Några aktuella problem. Fi.
  31. Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program. Ku.
  32. Nya Inlandsbanan. K.
  33. Kasinospelverksamhet i folkrörelsernas tjänst? C.
  34. Fastighetsdatasystemets datorstruktur. M.
  35. Kart- och mätningutbildningar i nya skolformer. M.
  36. Radio och TV i ett. Ku.
  37. Psykiatri och dess patienter – levnadsförhållanden, vårdens innehåll och utveckling. S.
  38. Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. U.
  39. Begreppet arbetsskada. S.
  40. Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. Fi.
  41. Angående vattenskotrar. M.
  42. Kretslopp – Basen för hållbar stadsutveckling. M.
  43. Ecocycles – The Basis of Sustainable Urban Development. M.
  44. Resurser för högskolans grundutbildning. U.
  45. Miljöfarligt avfall – ansvar och riktlinjer. M.
  46. Livskvalitet för psykiskt långtidssjuka – forskning kring service, stöd och vård. S.
  47. Avreglerad bostadsmarknad, Del II. Fi.
  48. Effektivare statistikstyrning – Den statliga statistikens finansiering och samordning. Fi.
  49. EES-anpassning av marknadsföringslagstiftningen. C.
  50. Avgifter och högkostnadsskydd inom äldre- och handikappomsorgen. S.
  51. Översyn av sjöpolisen. Ju.
  52. Ett samhälle för alla. S.
  53. Skatt på dieselolja. Fi.
-

# Statens offentliga utredningar 1992

## Systematisk förteckning

---

### Justitiedepartementet

- Bundna aktier. [13]  
EES-anpassning av kreditupplysningslagen. [22]  
Översyn av sjöpolisen. [51]

### Socialdepartementet

- Psyiskt stördas situation i kommunerna  
– en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. [3]  
Psykiatri i Norden – ett jämförande perspektiv. [4]  
Kroppen efter döden. [16]  
Den sista undersökningen – obduktionen i ett  
psykologiskt perspektiv. [17]  
Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. [18]  
Statens hundskola. Ombildning från myndighet till  
aktiebolag. [20]  
Bostadsstöd till pensionärer. [21]  
Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i  
internationella förhållanden. [26]  
Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges  
nationella smittskyddsfunktioner. [29]  
Psykiatri och dess patienter – levnadsförhållanden,  
vårdens innehåll och utveckling. [37]  
Begreppet arbetsskada. [39]  
Livskvalitet för psykiskt långtidssjuka  
– forskning kring service, stöd och vård. [46]  
Avgifter och högkostnadsskydd inom äldre- och  
handikappomsorgen. [50]  
Ett samhälle för alla. [52]

### Kommunikationsdepartementet

- Nya Inlandsbanan. [32]

### Finansdepartementet

- Koncession för försäkringssammanslutningar. [5]  
Ny mervärdesskattelag.  
– Motiv. Del 1.  
– Författningstext och bilagor. Del 2. [6]  
Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. [8]  
Fastighetsskatt. [11]  
Långtidsutredningen 1992. [19]  
Kontrollfrågor i tuldatoriseringen m.m. [23]  
Avreglerad bostadsmarknad. [24]  
Kartläggning av kasinospel – enligt internationella  
regler. [28]  
Kreditförsäkring – Några aktuella problem. [30]  
Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. [40]  
Avreglerad bostadsmarknad, Del II. [47]  
Effektivare statistikstyrning – Den statliga statistikens  
finansiering och samordning. [48]  
Skatt på dieselolja. [53]

### Utbildningsdepartementet

- Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor  
i högskolan. [1]  
Konstnärlig högskoleutbildning. [12]  
Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv  
och möjligheter. [15]  
Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig  
yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. [25]  
Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. [38]  
Resurser för högskolans grundutbildning. [44]

### Jordbruksdepartementet

- Mindre kadmium i handelsgödsel. [14]

### Kulturdepartementet

- Ett nytt bolag för rundradiosändningar. [10]  
Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program. [31]  
Radio och TV i ett. [36]

### Arbetsmarknadsdepartementet

- Kompetensutveckling - en nationell strategi. [7]  
Årsarbetstid. [27]

### Civildepartementet

- Ekonomi och rätt i kyrkan. [9]  
Kasinospelsverksamhet i folkörelsernas tjänst? [33]  
EES-anpassning av marknadsföringslagstiftningen. [49]

### Miljö- och naturresursdepartementet

- Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter  
mer föroreningar inne än ute. [2]  
Fastighetsdatasystemets datorstruktur. [34]  
Kart- och mätningutbildningar i nya skolformer. [35]  
Angående vattenskotrar. [41]  
Kretslopp – Basen för hållbar stadsutveckling. [42]  
Ecocycles – The Basis of Sustainable Urban Develop-  
ment. [43]  
Miljöfarligt avfall – ansvar och riktlinjer. [45]





## ALLMÄNNA FÖRLAGET

BESTÄLLNINGAR: ALLMÄNNA FÖRLAGET, KUNDTJÄNST, 106 47 STOCKHOLM,  
TEL: 08-739 96 30, FAX: 08-739 95 48.  
INFORMATIONSBOKHANDELN, MALMTORGSGATAN 5 (VID BRUNKEBERGSTORG), STOCKHOLM.

ISBN 91-38-13068-8  
ISSN 0375-250X