

Nr 138

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i förordningen (1922:260) om automobils katt; given Stockholms slott den 27 maj 1970.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning om ändring i förordningen (1922:260) om automobils katt.

GUSTAF ADOLF

G. E. Sträng

Propositionens huvudsakliga innehåll

På grundval av den i samband med 1963 års trafikpolitiska beslut antagna s. k. kostnadsansvarighetsprincipen föreslås i propositionen en omläggning av vägtrafikbeskattningen genom justering av den årliga fordonsskatten. Förslaget, som i huvudsak bygger på bilskatteutredningens betänkande Fordonsbeskattningen (SOU 1969:45), gäller endast sådana motorfordon och släpvagnar som har en totalvikt om tre ton eller däröver.

Förslaget innebär skattehöjningar för de tyngsta lastbilarna och för släpvagnarna och sänkningar för bussar samt för medeltunga och bensin- och gasol drivna lastbilar. Skattesänkningarna berör ca 80 % av lastbilarna. Skatten föreslås genomgående beräknad med hänsyn till fordonets totalvikt och differentierad enligt antalet hjulaxlar.

I propositionen föreslås att reformen sker etappvis och att den i en första elapp genomförs till 10 %.

De ändrade bestämmelserna avses träda i kraft den 1 januari 1971.

Med hänsyn till att förslaget innebär en omfördelning av den årliga fordonsskatten inom ramen för nuvarande totala skatteuttag, beräknas ej någon ändring ske i skatteutfallet.

Förslag
till
Förordning
om ändring i förordningen (1922: 260) om automobils katt

Härigenom förordnas i fråga om förordningen (1922: 260) om automobils katt,

dels att 5 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att till förordningen skall fogas en bilaga av nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

5 §.¹

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

a) för tvåhjulig motorcykel med fyrtiofem kronor, om tjänstevikten icke överstiger sjuttiofem kilogram, och för tvåhjulig motorcykel utan sidvagn med sextio kronor, om tjänstevikten överstiger sjuttiofem kilogram;

b) för tvåhjulig motorcykel med sidvagn och för trehjulig motorcykel med nittio kronor;

c) för annan automobil med ringar av mjuk kautschuk:

för personautomobil dels grundavgift med etthundrasextiofem kronor dels ock tilläggsavgift med fyrtiotvå kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

för lastautomobil dels grundavgift med etthundrasextiofem kronor dels ock tilläggsavgift med följande belopp:

om tjänstevikten icke överstiger tretusen kilogram, femtiofem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av tjänstevikten minskad med niohundra kilogram;

om tjänstevikten överstiger tretu-

För helt kalenderår utgår grundskatt och tilläggsskatt enligt bilaga till denna förordning. Fordon som framföres med annat drivmedel än bensen, gasol eller brännolja anses som brännoljedrivet.

¹ Senaste lydelse 1969: 609.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

sen men icke sjutusen kilogram, ettusen etthundrafemtiofem kronor för tretusen kilogram av tjänstevikten och nittiosex kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten; samt

om tjänstevikten överstiger sjutusen kilogram, fyratusenniohundranittiofem kronor för sjutusen kilogram av tjänstevikten och etthundraåttio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten; ävensom

för omnibus dels grundavgift med etthundrasextiofem kronor dels ock tilläggsavgift med följande belopp:

om tjänstevikten icke överstiger femtusen kilogram fyrtionio kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av tjänstevikten minskad med niohundra kilogram; samt

om tjänstevikten överstiger femtusen kilogram, tvåtusennio kronor för femtusen kilogram av tjänstevikten och åttiotvå kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av återstående del av tjänstevikten;

d) för annan automobil, med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk, med etthundrasextiofem kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med etthundratjugu kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilogram, med etthundraåttio kronor;

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusent kilogram, med tvåhundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till tvåtusent men icke tretusen kilogram, med trehundrasextio kronor;

om totalvikten uppgår till tretusen men icke femtusen kilogram, med sexhundra kronor;

om totalvikten uppgår till fem-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

tusen men icke åttatusen kilogram,
med åttahundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till åttatusen men icke elvatusen kilogram,
med ettusenåttio kronor;

om totalvikten uppgår till elvatusen men icke fjortontusen kilogram,
med ettusenåttahundra kronor;

om totalvikten uppgår till fjortontusen men icke sjuttontusen kilogram,
med tvåtusenfemhundra tjugu kronor;

om totalvikten uppgår till sjuttontusen men icke tjugutusen kilogram,
med tretusentvåhundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till tjugutusen men icke tjugufemtusen kilogram,
med tretusenniohundra sextio kronor;

om totalvikten uppgår till tjugufemtusen men icke trettiotusen kilogram,
med femtusenfyrhundra kronor;

om totalvikten uppgår till trettiotusen men icke trettiofemtusen kilogram,
med sextusenåttahundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till trettiofemtusen men icke fyrtiotusen kilogram,
med åttatusentvåhundraåttio kronor; samt

om totalvikten uppgår till fyrtiotusen kilogram eller mera, med niotusensjuhundra tjugu kronor.

Det åligger — — — — — av skatten.

Bilaga till förordningen (1922: 260) om automobils katt

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
1. Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	högst	75	45	0
	över	75	60	0
2. Tvåhjulig motorcykel med sidvagn och trehjulig motorcykel			90	0
3. Personbil		165	42	900
4. Bensin- eller gasol driven buss	högst	3 000	165	38
	över	3 000	697	34
	men högst	7 000		39
	över	7 000	2 057	39
5. Brännoljedriven buss	högst	3 200	165	38
	över	3 200	773	36
	men högst	7 000		40
	över	7 000	2 141	43
	men högst	8 600		45
	över	8 600	2 781	39
	men högst	11 000		45
	över	11 000	3 813	39
	men högst	30 000		45
	över	30 000	12 363	39
6. Bensin- eller gasol driven lastbil	högst	3 000	165	32
	över	3 000	709	29
	men högst	5 500		28
	över	5 500	1 434	28
	men högst	17 700		37
	över	17 700	4 850	37
7. Brännoljedriven lastbil med två hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn	högst	3 000	165	32
	över	3 000	709	31
	men högst	5 500		31

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tillägsskatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över 5 500			
	men högst 7 300	1 484	30	5 500
	över 7 300			
	men högst 10 200	2 024	33	7 300
	över 10 200			
	men högst 13 400	2 981	37	10 200
	över 13 400			
	men högst 15 500	4 165	39	13 400
	över 15 500			
	men högst 17 700	4 984	40	15 500
	över 17 700			
	men högst 20 000	5 864	50	17 700
	över 20 000			
	över 20 000	7 014	37	20 000
8. Brännoljedriven lastbil med tre eller flera hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn				
	högst 3 000	165	32	1 300
	över 3 000			
	men högst 8 000	709	30	3 000
	över 8 000			
	men högst 12 000	2 209	31	8 000
	över 12 000			
	men högst 17 700	3 449	36	12 000
	över 17 700			
	men högst 20 000	5 501	47	17 700
	över 20 000			
	men högst 27 000	6 582	46	20 000
	över 27 000			
	över 27 000	9 802	37	27 000
9. Brännoljedriven lastbil med två hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn				
	högst 3 000	165	32	1 300
	över 3 000			
	men högst 5 500	709	30	3 000
	över 5 500			
	men högst 10 700	1 459	42	5 500
	över 10 700			
	men högst 13 300	3 643	46	10 700
	över 13 300			
	men högst 14 500	4 839	48	13 300
	över 14 500			
	men högst 15 300	5 415	75	14 500
	över 15 300			
	men högst 19 000	6 015	78	15 300
	över 19 000			
	men högst 20 000	8 901	85	19 000
	över 20 000			
	över 20 000	9 751	66	20 000

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorecykel och personbil, to- talvikt för buss, lastbil och släp- vagn, kilogram	Grund- skatt, kronor	Tilläggs- skatt, kronor, för varje påbörjat hundra- tal kilogram av tjänste- vikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grund- skatten svarande tjänstevikt eller to- talvikt, kilogram
-------------	--	----------------------------	--	---

10. Brännolja-
driven lastbil med
trö eller flera
hjulaxlar och
utan anordning
för påhängsvagn

högst	3 000	165	32	1 300
över	3 000			
men högst	5 500	709	29	3 000
över	5 500			
men högst	8 800	1 434	40	5 500
över	8 800			
men högst	12 800	2 754	43	8 800
över	12 800			
men högst	14 500	4 474	47	12 800
över	14 500			
men högst	17 900	5 273	72	14 500
över	17 900			
men högst	20 600	7 721	79	17 900
över	20 600			
men högst	27 000	9 854	80	20 600
över	27 000	14 974	66	27 000

11. Påhängsvagn
med en hjulaxel

under	1 000	120	0	
lägst	1 000			
men under	1 500	180	0	
lägst	1 500			
men under	2 000	240	0	
lägst	2 000			
men under	3 000	360	0	
lägst	3 000			
men under	5 000	600	0	
lägst	5 000			
men högst	7 000	840	0	
över	7 000			
men högst	8 000	840	3	7 000
över	8 000			
men högst	11 000	1 086	3	8 000
över	11 000			
men högst	12 500	1 824	3	11 000
över	12 500			
men högst	14 000	1 869	5	12 500
över	14 000			
men högst	17 000	2 588	5	14 000
över	17 000			
men högst	19 400	3 377	5	17 000
över	19 400			
men högst	20 000	3 497	8	19 400
över	20 000			
men högst	22 000	4 187	8	20 000
över	22 000			
men högst	25 000	4 350	0	
över	25 000			
men högst	30 000	5 647	0	

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggs-skatt, kronor, för varje påbörjat hundratals kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över 30 000			
	men högst 35 000	6 943	0	
	över 35 000			
	men högst 40 000	8 238	0	
	över 40 000	9 534	0	
12. Påhängsvagn med två eller flera hjulaxlar				
	under 1 000	120	0	
	lägst 1 000	180	0	
	men under 1 500			
	lägst 1 500	240	0	
	men under 2 000			
	lägst 2 000	360	0	
	men under 3 000			
	lägst 3 000	600	0	
	men under 5 000			
	lägst 5 000	840	0	
	men högst 7 000			
	över 7 000	840	3	7 000
	men högst 8 000			
	över 8 000	1 082	3	8 000
	men högst 11 000			
	över 11 000	1 808	3	11 000
	men högst 14 000			
	över 14 000	2 534	3	14 000
	men högst 17 000			
	över 17 000	3 260	4	17 000
	men högst 20 000			
	över 20 000	4 019	4	20 000
	men högst 21 600			
	över 21 600	4 083	7	21 600
	men högst 25 000			
	över 25 000	5 626	7	25 000
	men högst 27 900			
	över 27 900	5 829	8	27 900
	men högst 30 000			
	över 30 000	7 300	8	30 000
	men högst 31 000			
	över 31 000	7 380	0	
	men högst 35 000			
	över 35 000	8 674	0	
	men högst 40 000			
	över 40 000	9 970	0	
13. Annan släpvagn med en hjulaxel				
	under 1 000	120	0	
	lägst 1 000	180	0	
	men under 1 500			
	lägst 1 500	240	0	
	men under 2 000			
	lägst 2 000	360	0	
	men högst 3 000			

Fordonsslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggs-skatt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över 3 000			
	men högst 5 000	576	3	3 000
	över 5 000			
	men högst 6 200	850	3	5 000
	över 6 200			
	men högst 8 000	886	5	6 200
	över 8 000			
	men högst 9 100	1 182	5	8 000
	över 9 100			
	men högst 11 000	1 237	6	9 100
	över 11 000			
	men högst 14 000	1 991	0	
	över 14 000			
	men högst 17 000	2 639	0	
	över 17 000			
	men högst 20 000	3 287	0	
	över 20 000			
	men högst 25 000	3 935	0	
	över 25 000			
	men högst 30 000	5 231	0	
	över 30 000			
	men högst 35 000	6 527	0	
	över 35 000			
	men högst 40 000	7 823	0	
	över 40 000	9 119	0	
14. Annan släpvagn med två hjulaxlar				
	under 1 000	120	0	
	lägst 1 000			
	men under 1 500	180	0	
	lägst 1 500			
	men under 2 000	240	0	
	lägst 2 000			
	men högst 3 000	360	0	
	över 3 000			
	men högst 5 000	576	3	3 000
	över 5 000			
	men högst 8 000	844	3	5 000
	över 8 000			
	men högst 9 200	1 138	3	8 000
	över 9 200			
	men högst 11 000	1 174	5	9 200
	över 11 000			
	men högst 13 000	1 902	5	11 000
	över 13 000			
	men högst 14 000	2 002	7	13 000
	över 14 000			
	men högst 17 000	2 709	7	14 000
	över 17 000			
	men högst 19 000	3 552	7	17 000
	över 19 000			
	men högst 20 000	3 692	9	19 000
	över 20 000			
	men högst 22 000	4 422	9	20 000

Fordonslag	Tjänstevikt för motorcykel och personbil, totalvikt för buss, lastbil och släpvagn, kilogram	Grundskatt, kronor	Tilläggs katt, kronor, för varje påbörjat hundratal kilogram av tjänstevikten eller totalvikten utöver vad som svarar mot grundskatten	Mot grundskatten svarande tjänstevikt eller totalvikt, kilogram
	över 22 000	4 602	0	
	men högst 25 000			
	över 25 000	5 902	0	
	men högst 30 000			
	över 30 000	7 198	0	
	men högst 35 000			
	över 35 000	8 494	0	
	men högst 40 000			
	över 40 000	9 790	0	
15. Annan släpvagn med tre eller flera hjulaxlar				
	under 1 000	120	0	
	lägst 1 000	180	0	
	men under 1 500			
	lägst 1 500	240	0	
	men under 2 000			
	lägst 2 000	360	0	
	men högst 3 000			
	över 3 000	576	1	3 000
	men högst 5 000			
	över 5 000	820	1	5 000
	men högst 8 000			
	över 8 000	1 078	1	8 000
	men högst 9 100			
	över 9 100	1 089	3	9 100
	men högst 11 000			
	över 11 000	1 796	3	11 000
	men högst 14 000			
	över 14 000	2 532	3	14 000
	men högst 14 200			
	över 14 200	2 538	4	14 200
	men högst 17 000			
	över 17 000	3 306	4	17 000
	men högst 20 000			
	över 20 000	4 083	4	20 000
	men högst 20 200			
	över 20 200	4 091	6	20 200
	men högst 25 000			
	över 25 000	5 671	6	25 000
	men högst 26 900			
	över 26 900	5 785	8	26 900
	men högst 30 000			
	över 30 000	7 330	8	30 000
	men högst 32 000			
	över 32 000	7 490	0	
	men högst 35 000			
	över 35 000	8 788	0	
	men högst 40 000			
	över 40 000	10 084	0	

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1971.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 27 maj 1970.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, HOLMQVIST, ASPLING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändring i den årliga fordonsbeskattningen* och anför.

Inledning

Årlig beskattning av motorfordon (motorcyklar, personbilar, bussar och lastbilar) har funnits i vårt land sedan år 1922, då den ännu gällande förordningen om automobilskatt tillkom. Beskattningen utvidgades år 1932 till att omfatta även släpvagnar. Fr. o. m. innevarande år utgår också årlig skatt för traktorer. Skatt på bensin för drift av motorfordon (bensinskatt) infördes år 1924 och skatt på motorbrännolja (brännoljeskatt) infördes år 1935. Bestämmelser om skatt på gas för drift av motorfordon (gasolskatt) tillkom år 1964. Denna vägtrafikbeskattning utnyttjas för finansiering av utbyggnad, underhåll m. m. av vägväsendet.

Frågan efter vilka grunder vägtrafikbeskattningen skall fördelas mellan de olika trafikantgrupperna har länge diskuterats. Principen att vägtrafiken skall svara för sina kostnader har genomgående godtagits. Tanken att vägtrafikbeskattningen skall utformas så att största möjliga hänsyn tas till de olika fordonens körsträckor och det väglitage de åstadkommer har framförts i skilda sammanhang, bl. a. av riksdagens bevillningsutskott (BeU 1924: 41, 1927: 55, 1931: 40, 1936: 24, 1945: 62, 1948: 8, 1954: 45 och 1969: 35).

Beskattningen av motorfordonstrafiken har utretts vid olika tillfällen. Enligt direktiven till en år 1951 tillsatt utredning, vilken avgav betänkande år 1953 (SOU 1953: 34), skulle vägtrafikbeskattningen bygga på principen att motorfordonstrafiken genom särskild beskattning skulle betala den kostnad som den orsakade vägväsendet. Det förslag till omfördelning av skatte-

bördan som framfördes i betänkandet utsattes dock för stark kritik och ledde endast delvis till lagstiftning. I stället anförtroddes åt 1953 års trafikutredning att vidare utforma vägtrafikbeskattningen. Resultatet av trafikutredningens arbete redovisas i dess huvudbetänkande Svensk trafikpolitik (SOU 1961: 23). Ett grundläggande synsätt enligt utredningen var att varje trafikgren i princip helt bör svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Frågan om beskattningen av motorfordonstrafiken diskuterades från teoretiska synpunkter. På grundval av utredningens betänkande framlades i proposition till 1963 års riksdag förslag till nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. Statsmakterna enades om denna nyorientering och man antog därvid den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen (prop. 1963: 191, S1LU 1, rskr 424). Jag får anledning att återkomma till denna princip i det följande.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 26 februari 1965 tillkallade jag sju sakkunniga med uppgift att verkställa översyn av vägtrafikbeskattningen och därmed sammanhängande frågor. I direktiven till utredningen, som antagit namnet *bilskatteutredningen*¹, erinrade jag bl. a. om 1963 års principproposition och den däri framförda kostnadsansvarighetsprincipen och anförde, att kostnaderna för vägväsendet och vägtrafikväsendet liksom f. n. skall bäras av vägtrafiken. Med hänsyn till svårigheterna att bestämma dessa kostnader ansåg jag, att denna fråga borde övervägas av en särskild expertutredning. Tills vidare skulle dock hittillsvarande principer för bestämmande av skatteuttagets omfattning ligga till grund för bilskatteutredningens överväganden. I direktiven framhöll jag vidare, att en avvägning av beskattningen skulle ha till syfte att underlätta ett genomförande av kostnadsansvarighetsprincipen. En omfördelning av vägtrafikbeskattningen kunde med hänsyn härtill bli aktuell.

Hösten 1965 tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, särskilda sakkunniga, som antagit namnet *väggkostnadsutredningen*, för att utreda frågan om vägtrafikens kostnadsansvar och därmed sammanhängande frågor. På denna utredning ankommer att pröva vilka kostnader för det allmänna som med utgångspunkt från 1963 års trafikpolitiska beslut bör hänföras till vägtrafiken och hur dessa kostnader lämpligen bör fördelas på olika trafikantkategorier. Väggkostnadsutredningens arbete beräknas pågå ännu några år.

Den 24 november 1969 avlämnade bilskatteutredningen betänkandet *Fordonsbeskattningen* (SOU 1969: 45). I betänkandet föreslås en omläggning av den årliga fordonsbeskattningen på grundval av kostnadsansvarighetsprincipen. Förslaget innebär att skatten höjs för de tyngre fordonen och sänks

¹ Ledamöter generaldirektören Nils Hörjel, tillika ordförande, riksdagsmannen Folke Björkman, f. d. riksdagsmannen Johannes Blidfors, riksdagsmännen Nils-Eric Gustafsson och Gösta Sterne samt t. f. expeditionschefen Böret Palm och hovrättsassessorn Hans Henrik Abelin.

för de medeltunga. Utredningen föreslår vidare rätt till restitution av fordonsskatt för vissa tyngre fordon, som använts utomlands, samt vissa ändringar av reglerna om rätt till tull- och skattefri införsel av drivmedel och om restitution av bensinskatt.

Utredningens förslag är inte enhälligt. I reservation avstyrker ledamoten Gustafsson majoritetens förslag till ändringar i beskattningen av lastfordon och bussar.

Utredningens förslag såvitt rör svenska åkare i internationell trafik samt restitution av bensinskatt har av utredningen behandlats helt fristående från den centrala frågan om en omfördelning av fordonsskatten. De två delfrågorna har så tillvida ett samband som återbetalning av skatt enligt utredningen bör administreras av riksskatteverket. Utan att här ta ställning till detta spörsmål synes det mig lämpligt att frågorna närmare övervägs, innan de underställs riksdagen. Detta kan enligt min mening ske oberoende av att förslag nu framläggts om ändring i den årliga fordonsbeskattningen.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av generaltullstyrelsen, riksrevisionsverket, kontrollstyrelsen, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens väginstitut, transportnämnden, skogsstyrelsen, statens jordbruksnämnd, kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Jämtlands och Norrbottens län, bilregisterutredningen, vägkostnadsutredningen, skogspolitiska utredningen, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, IVA:s transportforskningskommission, Landsorganisationen i Sverige (LO), Motorbranschens riksförbund, Näringslivets trafikdelegation, Riksförbundet Landsbygdens folk (RLF) (beträffande vissa restitutionsfrågor), Skogsbrukets motortransportkommitté, Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Svenska busstrafikförbundet, Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska vägföreningen, Svenska åkeriförbundet, Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening och Tjänstemännens centralorganisation (TCO).

Särskilda yttranden har vidare avgetts av Skogsindustriernas samarbetsutskott, Svenska Petroleum Institutet, Sveriges mekanförbund och Åkeriföretagarnas centralförening.

Domänverket har i skrivelse till finansdepartementet förklarat sig instämma i de synpunkter som anförts av Skogsbrukets motortransportkommitté. SAF instämmer i det av Näringslivets trafikdelegation avgivna yttrandet.

Gemensamt yttrande har avgetts av Svenska vägföreningen, Motorbranschens riksförbund, Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Svenska åkeriförbundet och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening (i det följande redovisade som Svenska vägföreningen). I yttrandet instämmer Svenska Petroleum Institutet.

Vägtrafikbeskattningen

Nuvarande ordning

Årlig fordonsskatt utgår enligt förordningen (1922: 260) om automobilskatt (bilskatteförordningen) och enligt traktorskatteförordningen (1969: 297). De fordonskategorier, som det här är fråga om, återfinns i vägtrafikförordningen (1951: 648). Enligt denna indelas motordrivna fordon i motorfordon (personbilar, bussar, lastbilar och motorcyklar), traktorer och motorredskap. Med släpfordon förstås fordon, som är byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för bilens eller traktorns drivande. Släpfordon kallas för släpvagn, om det är försett med hjul eller band.

Enligt vägtrafikförordningen föreligger, med vissa undantag, registreringsplikt för bilar och motorcyklar, för släpfordon som dras av bil eller s. k. trafiktraktor (dvs. traktor som enligt traktorskatteförordningen hör till klass I) och för traktorer som är försedda med gummihjul eller band. Fordon som är registreringspliktigt får normalt användas bara om det är registrerat och om skatt erlagts för fordonet. Ägare av registrerat fordon är skyldig att anmäla vissa ändringar beträffande fordonet, bl. a. om de påverkar fordonets beskattningsförhållande. Motordrivna fordon och släpfordon upptas och redovisas i länsstyrelses bilregister eller, om avsikten är att fordonet under viss tid eller tills vidare inte skall användas, bilreservregister.

Enligt bilskatteförordningen utgår med vissa undantag skatt för registrerade motorfordon och släpvagnar. Skatteplikten inträder enligt huvudregeln när fordonet registreras och upphör vid utgången av den månad då fordonet avförs ur bilregistret. Skatten utgår i princip för kalenderår. Inträder skatteplikt under löpande år, erläggs skatt med belopp som motsvarar återstående del av året inberäknat den månad under vilken skatteplikt inträder. Skatt kan inte utgå för kortare tid än kalendermånad. Skattskyldig är den som vid kalenderårets början är eller bort vara registrerad som ägare till fordonet eller, när fordonet första gången införs i bilregistret, den som därvid antecknas som ägare.

Skatten utgår med olika belopp för motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar och släpvagnar. Skattesatserna för samma fordonskategori varierar med fordonsvikten. Med motorcykels tjänstevikt förstås sammanlagda vikten av motorcykeln samt till denna hörande verktyg, bränsle, smörjolja och vatten. Med tjänstevikt för annat motordrivet fordon avses sammanlagda vikten av dels fordonet vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg och reservhjul samt bränsle, smörjolja och vatten, dels föraren av fordonet. Med ett fordons maximilast menas den beräknade vikten av det största antal personer och den största

mängd gods varför fordonet är inrättat. Förarens vikt medräknas inte vid beräkningen av maximilast. Ett fordons totalvikt är summan av tjänstevikt och maximilast.

Årlig skatt utgår med 45 kr. för tvåhjulig motorcykel, vars tjänstevikt inte överstiger 75 kg och med 60 kr. för tvåhjulig motorcykel utan sidvagn, vars tjänstevikt överstiger 75 kg. För tvåhjulig motorcykel med sidvagn och för trehjulig motorcykel utgör skatten 90 kr. för helt år. För bilar tas skatten ut i form av en grundavgift och en tilläggsavgift som är olika för personbil, lastbil och buss. För personbil utgör grundavgiften 165 kr. och tilläggsavgiften 42 kr. för varje påbörjat tal av 100 kg. av fordonets tjänstevikt, minskad med 900 kg. Även för lastbil utgår grundavgift med 165 kr. Om tjänstevikten inte överstiger tre ton, utgör tilläggsavgiften 55 kr. för varje påbörjat tal av 100 kg av tjänstevikten minskad med 900 kg. Överstiger tjänstevikten tre men inte sju ton, är tilläggsavgiften 1 155 kr. för tre ton och 96 kr. för varje påbörjat tal av 100 kg av återstående del av tjänstevikten. För tyngre lastbilar utgår tilläggsavgift med 4 995 kr. för sju ton av tjänstevikten och 180 kr. för varje påbörjat tal av 100 kg av överstigande tjänstevikt. Skatteskalen för bussar är konstruerad på motsvarande sätt. Grundavgiften är också här 165 kr. Tilläggsavgiften för varje 100 kg av tjänstevikten är 49 kr. för den del som överstiger 900 kg men inte 5 000 kg och 82 kr. för den del som ligger däröver.

Skatten på släpvagnar utgår i förhållande till fordonets totalvikt enligt en indelning i f. n. 15 skatteklasser och utgör lägst 120 kr. (totalvikt mindre än ett ton) och högst 9 720 kr. (totalvikt 40 ton eller mera).

Enligt traktorskatteförordningen utgår traktorskatt för alla registrerade traktorer. Skatten bestäms med hänsyn till fordonets användning. Om traktorn används för transport på allmän väg av gods, som ej är lastat på traktorn, anses denna tillhöra klass I (trafiktraktor). Till denna klass hänförs också motorredskap som används på motsvarande sätt. Traktor, vars användning för transport på allmän väg är begränsad till befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske under förutsättning, såvitt gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, hänförs i skattehänseende till klass II.

Skatten för fordon i klass I utgår enligt samma grunder som skatten för lastbilar och utgör i princip hälften av skatten för en lastbil med motsvarande tjänstevikt. För traktor i klass II är skatten 120 kr., om tjänstevikten inte överstiger 2 500 kg och 180 kr., om tjänstevikten är däröver.

Beträffande reglerna om skattskyldighet, debitering och uppbörd av traktorskatt gäller motsvarande bestämmelser som i fråga om bilskatt.

Fordonsskatt utgår som tidigare nämnts bara på registrerade motordrivna fordon och registrerade släpvagnar. Om ett sådant fordon tas i bruk utan att skatt erlagts, kan straff ådömas enligt bilskatteförordningen. Brukas

fordonet utan att registrerings- eller anmälningsskyldighet fullgjorts, kan den försumlige straffas enligt bestämmelser i vägtrafikförordningen. Döms ägaren till ansvar i sistnämnda fall, skall han dessutom förpliktas att utge den skatt som undandragits genom förfarandet.

Enligt kungörelsen (1924: 513) angående uppbörd av automobilskatt m. m. skall bilskatt påföras skattskyldig i det inom vederbörande län förda bilregistret första gången då fordonet registreras och därefter för varje kalenderår så länge fordonet är skattepliktigt. Ordinarie uppbörd av fordonsskatt sker genom postverkets försorg årligen under tiden den 10 februari — den 4 mars. Skattekvitto tillställs den skattskyldige mot postförskott.

Fr. o. m. den 1 januari 1969 kan skattskyldig för bil eller släpvagn erhålla anstånd med betalning av skatten, om denna överstiger 1 500 kr. Bestämmelserna om anstånd innebär att skatten kan få erläggas genom högst fyra delbetalningar under året. Möjligheterna till anstånd med betalning av fordonsskatten regleras i kungörelsen (1956: 556) om anstånd i vissa fall med erläggande av bilskatt.

Någon allmän dispensbestämmelse finns inte i bilskatteförordningen. Däremot kan nedsättning av fordonsskatt ske enligt kungörelsen (1969: 553) om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar, m. m. Nedsättning av traktorskatt för trafiktraktor kan sålunda ske till hälften av det belopp som annars skulle ha utgått, om det visas att fordonet under ett år använts för transport på allmän väg sammanlagt högst 300 mil. Skatten får dock inte nedsättas till lägre belopp än som skulle ha utgått, om fordonet hänförs till klass II enligt traktorskatteförordningen. Enligt kungörelsen kan vidare nedsättning ske av den årliga fordonsskatten för släpvagn som använts för transport på allmän väg. Nedsättningens storlek varierar beroende på om släpvagnen är lastbilsdragen eller traktordragen. För lastbilsdragen släpvagn gäller den begränsningen att skattenedsättning bara kan komma i fråga för släpvagn, vars totalvikt uppgår till minst 11 ton. Har lastbilsdragen släpvagn framförts på allmän väg högst 1 500 mil för år räknat, kan släpvagnsskatten nedsättas till 1 440 kr., om släpvagnens totalvikt uppgår till 11 men inte 14 ton, eller, om totalvikten är större, till 1 800 kr. jämte 25 % av skillnaden mellan detta belopp och skatten för fordonet enligt bilskatteförordningen. Har släpvagnen framförts över 1 500 mil men inte över 3 000 mil, kan nedsättning ske till 1 560 kr., om släpvagnens totalvikt uppgår till 11 men inte 14 ton, eller, om totalvikten är större, till 1 800 kr. jämte 50 % av skillnaden mellan detta belopp och skatten för fordonet enligt sistnämnda förordning. Är det fråga om traktordragen släpvagn, kan nedsättning av släpvagnsskatten i princip ske till en fjärdedel, om den årliga transportsträckan på allmän väg inte överstiger 300 mil, och till hälften, om motsvarande sträcka överstiger 300 men inte 3 000 mil.

Skatt på drivmedel utgår i form av bensinskatt, brännoljeskatt och gasolskatt. Dessa skatter är, liksom de tidigare nämnda fordonsskatterna, specialdestinerade för vägväsendet. Dessutom beskattas nämnda drivmedel med särskild motorbränsleskatt och allmän energiskatt.

Enligt förordningen (1961: 372) om bensinskatt utgår sådan skatt på bensin och vissa alkoholer med 43 öre för liter. Skattskyldighet åvilar registrerade tillverkare och återförsäljare samt icke registrerade importörer.

Enligt förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt utgår sådan skatt på brännolja med 34 öre för liter. Om skatten skall erläggas av tillverkare eller registrerad leverantör eller vid import, utgör den dock 31 öre för liter. Skatt enligt förordningen skall inte utgå för brännolja som uppenbart är avsedd att förbrukas för annat ändamål än drift av motor i motorfordon eller fordon som tillhör klass I enligt traktorskatteförordningen.

Enligt förordningen (1964: 352) om gasolskatt utgår sådan skatt på gasol i princip med 29 öre för liter. Skatt enligt förordningen utgår, om bränslet används för drift av motor i motorfordon eller fordon som tillhör klass I enligt traktorskatteförordningen.

Utöver de nämnda drivmedelsskatterna tas vissa skatter ut av vägtrafiken som inte är specialdestinerade för vägväsendet. Sålunda utgår enligt förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen skatt med fem öre per liter för bensin och brännolja och med fyra öre per liter för gasol. Vidare utgår enligt förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt sådan skatt med nio öre per liter för bensin, med sju öre per liter för gasol och med 2,5 öre per liter för motorbrännolja. Slutligen utgår en särskild avgift med olika mindre belopp enligt förordningen (1957: 344) om oljeavgift m. m. I detta sammanhang kan också nämnas förordningen (1956: 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall. Skatt enligt denna förordning utgår efter fordonets tjänstevikt vid försäljning och i vissa fall vid import av personbilar, sådana med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustade lastbilar vilkas tjänstevikt inte överstiger 1 800 kg, samt motorcyklar, om nämnda fordon inte är eller tidigare varit upptagna i bilregister. Skyldighet att erlægga denna skatt åvilar tillverkare och importörer.

Utredningen

Inledande synpunkter

Bilskatteutredningens förslag innebär väsentligen en omfördelning av fordonsskatten i fråga om tyngre lastbilar, bussar och släpvagnar. Inledningsvis diskuterar utredningen innebörden av begreppet kostnadsansvarighetsprincipen och konstaterar, att innebörden är mångtydig och i flera avseenden oklar. Sålunda används begreppet både för att be-

teckna principen att varje trafikgren skall bära sina kostnader och för att uttrycka att kostnaderna inom varje trafikgren skall fördelas mellan olika trafikantkategorier. Enligt utredningen inrymmer den sistnämnda beskrivningen en rad olika möjligheter för prissättningen (beskattningen). Utredningen använder uttrycket kostnadsansvar som ett sammanfattande begrepp för de tankegångar som ligger bakom 1963 års trafikpolitiska beslut.

Utredningen anför, att man i samband med genomförandet av den nya trafikpolitiken från såväl statsmakternas sida som från andra håll förutsatt att bilskatteutredningen skall lägga fram förslag som innebär ett steg i riktning mot förverkligande av kostnadsansvarighetsprincipen. Utredningens förslag bygger också på denna princip.

Huvudvikten har i betänkandet lagts vid beskattningen av lastbilar och släpvagnar. Enligt 1963 års trafikpolitiska beslut skulle, framhåller utredningen, omställningen av transportapparaten i enlighet med de nya trafikpolitiska riktlinjerna ske i tre etapper. Den första etappen avsåg liberalisering av regleringssystemet i fråga om godstrafiken på landsväg. Den andra etappen avsåg ytterligare liberaliseringsåtgärder i fråga om tillståndsgivningen. Den tredje och sista reformetappen syftade till ett totalt slopande av behovsprövningen för godstransporter på landsväg. Som riktpunkt för den tredje etappen sattes den 1 juli 1968. De två första etapperna inleddes planenligt den 1 juli 1964 resp. den 1 juli 1966. Genomförandet av den tredje etappen har uppskjutits tills vidare, bl. a. i avvaktan på bilskatteutredningens förslag till beskattning av den tyngre trafiken.

I motioner till riksdagen om trafikpolitiken och om järnvägsnedläggelser, se t. ex. 1969: I: 320 och II: 708, har gjorts gällande, att vägtrafikbeskattningen inte är anpassad efter kostnadsansvarighetsprincipen och att detta medfört en snedvridning av konkurrensförhållandena på transportmarknaden till järnvägens nackdel. Utredningen har efter ingående undersökningar funnit, att fördelningen av skattebördan är felaktig i flera avseenden och konstaterar, att de medelstora fordonen generellt sett är överbeskattade i jämförelse med de tyngsta fordonen och att lastbilarna är överbeskattade i jämförelse med motsvarande släpvagnar. Utredningen konstaterar vidare, att fordonens axeltryck har stor betydelse från kostnadsansvarighetssynpunkt, vilket motiverar en differentiering av vägtrafikskatten med hänsyn till antalet axlar på olika fordonskategorier.

Utredningens förslag innebär, inom ramen för ett totalt sett oförändrat skattentag, höjningar för tyngre fordon och fordonskombinationer och sänkningar för lättare. Förslaget aktualiserar vissa andra problem. En del hänger samman med att fordonen i viss utsträckning används utom riket eller utanför det med allmänna medel bekostade vägnätet. Vissa lösningar av problemen föreslås nu, t. ex. restitution av bilskatt för användning av fordon utomlands. Som jag redan nämnt behandlas dock inte denna fråga i detta sammanhang. Ett annat problem avser det förhållandet att de årliga

körsträckorna är olika för skilda fordon i samma storleksklass. Lösningarna är här beroende av vilket beskattningssystem som skall användas för brännoljedrivna fordon och för släpvagnar. Utredningen hänvisar i detta sammanhang till bevillningsutskottets, av riksdagen godkända betänkande (BeU 1969: 35, rskr 207) med anledning av prop. 1969: 10 och 45 med förslag till ändringar i bilskatteförordningen och till traktorskatteförordning. Utskottet framhöll, att den enda tekniskt tillfredställande lösningen av problemet är att beskattningen görs direkt beroende av den vägsträcka som lastfordonet tillryggalagt, alltså i form av en väglängdskatt som är differentierad med hänsyn till totalvikten. Utskottet förordade, att beskattningen anknöts till det faktiska utnyttjandet av vägnätet även om åtgärden var förenad med vissa kostnader. Utredningen framhåller, att Svenska Utvecklingsaktiebolaget på utredningens uppdrag f. n. undersöker möjligheterna att skapa tekniska förutsättningar för en från bl. a. kontrollsynpunkt tillfredsställande kilometerbeskattning. Även om utredningen inte nu kan ta bestämd ställning till en närmare utformning av ett kilometerbeskattningssystem, anser utredningen möjligheter föreligga att införa ett sådant system i samband med att bilregistreringen centraliseras och uppgifterna databehandlas, dvs. fr. o. m. år 1974. Under förutsättning att utvecklingsarbetet framskrider planenligt räknar utredningen med att under år 1970 kunna lägga fram ett principbetänkande med förslag till kilometerbeskattning fr. o. m. den 1 januari 1974.

I detta sammanhang tar utredningen också upp frågan, om fordonens tjänstevikt eller totalvikt skall ligga till grund för beskattningen. Utredningen anser det klart, att en övergång skall ske till totalviktsbeskattning. Eftersom en sådan reform bör avse även personbilar, måste ett omfattande arbete ske med omdateringar i bilregistret. Utredningen anser bl. a. av detta skäl att övergången till totalviktsbeskattning bör ske i samband med införandet av den nya bilregisterorganisationen.

Principer för prissättning av vägtjänster

Utredningen erinrar om att det i 1963 års trafikpolitiska proposition angetts, att målet för trafikpolitiken bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning. Enligt utredningen bör prissättningen av vägtjänster — dvs. vägtrafikbeskattningen — så långt möjligt avpassas så att trafikanterna blir medvetna om samtliga kostnader för vägtrafikarbetet. Därigenom främjas en riktig fördelning av samhällets resurser.

Reformarbetet beträffande prispolitiken inom vägtrafiksektorn är avsedd att fullföljas i två etapper. Bilskatteutredningen syftar till en anpassning av vägtrafikbeskattningen i riktning mot en slutlig lösning. Vägkostnadsutredningen å sin sida skall lägga fram en mera definitiv lösning, vilken blir resultatet av denna utrednings på längre sikt bedrivna arbete. Bilskatteutred-

ningen framhåller, att den i sitt arbete måst iakttaga vissa begränsningar, som vägkostnadsutredningen är obunden av. Dessa begränsningar kan sammanfattas i följande fyra punkter.

a) Endast sådana kostnadsslag skall behandlas som motsvaras av utgiftskategorier, vilka f. n. avräknas mot de specialdestinerade vägtrafikskatterna.

b) Det totala skatteuttagets omfattning skall hållas oförändrad. Därmed har utredningen förstått att den nuvarande specialdestinerade skattesumman bör öka eller minska reallt sett endast om den totala vägtrafiken ökar eller minskar. Det reala prisindex för olika vägtjänster skall med andra ord vara konstant.

c) Utanför ramen för utredningens uppdrag faller spörsmål som hänger samman med investeringspolitiken i vägväsendet, pris- och investeringspolitiken i SJ och annan kollektivtrafik.

d) Fordons-, drivmedels- och eventuellt kilometerbeskattning är de enda skatteformer som står till buds.

Utredningen erinrar om att huvudlinjerna i den nya trafikpolitiken drogs upp av 1953 års trafikutredning i dess huvudbetänkande (SOU 1961:23) där också en ingående analys gjordes av de principer efter vilka prissättningen inom transportsektorn bör utformas för att det trafikpolitiska målet skall uppnås. Det resonemang, som fördes där, ledde fram till att mindre- resp. merkostnaden på lång sikt är det samhällsekonomiskt relevanta kostnadsbegreppet för prissättningen. Kortfattat kan mindre- resp. merkostnaden sägas vara den kostnad som samhället skulle undvika, om den ifrågakvarande transporttjänsten inte kom till utförande. Beräkningen av de transportavgifter som skall leda till en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken måste baseras på denna kostnad. Bilskatteutredningen beagnar i det följande termen *marginalkostnad* som likvärdig med mindre- resp. merkostnad. Enligt bilskatteutredningen stämmer trafikutredningens synsätt väl överens med gängse ekonomisk teori för prissättningen av offentliga varor och tjänster i den meningen att ett marginellt betraktelsesätt anlades och att det klart uttalades att endast framtida kostnader är relevanta för prissättningen.

Frågan huruvida prissättningen skall baseras på de kortsiktiga marginalkostnaderna (SRMC)¹ eller de långsiktiga marginalkostnaderna (LRMC)² är enligt utredningen omstridd. Utredningens närmare resonemang i frågan återges på s. 41—44 i betänkandet vartill jag hänvisar.

Resonemanget utmynnar i slutsatsen att en prissättning inom vägtrafiksektorn enligt marginalkostnaderna på lång sikt synes vara ägnad att leda till ett bättre utnyttjande av samhällets resurser.

Bilskatteutredningen framhåller, att den inte företagit några siffermäs-

¹ SRMC = short run marginal costs.

² LRMC = long run marginal costs.

ga beräkningar av de långsiktiga marginalkostnaderna enligt de i det föregående angivna principerna. Den för utredningen givna begränsningen att bestämma skattesatserna inom ramen för hittillsvarande uttag gör enligt utredningens mening ett sådant beräkningsarbete mindre angeläget. Utredningen hänvisar i detta avseende till vägkostnadsutredningens fortsatta arbete och konstaterar att bilskatteutredningen koncentrerat beräkningsarbetet till en undersökning av de prisstrukturella problemen. Genom att anpassa prisstrukturen för de specialdestinerade vägtrafikskatterna till strukturen för marginalkostnaderna på lång sikt uppnås enligt utredningen en riktigare prissättning inom vägtrafiksektorn.

Utredningens överväganden och förslag beträffande skattesatserna

Utredningen erinrar om att dess mål är att anpassa prisstrukturen till strukturen för de långsiktiga marginalkostnaderna (LRMC-strukturen). Anpassningen sker genom att skattesatserna för olika fordonskategorier justeras inom ramen för ett oförändrat totaluttag av specialdestinerade vägtrafikskatter. Utredningen väljer härvid att jämföra LRMC-strukturer och prisstrukturer som är relaterade till tonkilometer och totalvikter. Vid bestämningen av LRMC-strukturen gör utredningen en uppdelning av kostnaderna på tre huvudgrupper, nämligen driftkostnader (även kallade underhållskostnader), investeringskostnader och övriga kostnader.

Driftkostnaderna indelas i tre delar, varav en anses vara axeltrycks- och körlängdsberoende och en enbart körlängdsberoende. Den tredje delen anses inte direkt beroende av fordonens axeltryck, körlängder e. d. och behandlas därför som en fast kostnad, vilken alltså inte påverkar kostnadsstrukturen.

Även investeringskostnaderna delas upp i tre kostnadsslag. En del anses beroende av fordonens bärighetskrav, kapacitetskrav och körlängder. Den andra delen anses kapacitets- och körlängdsberoende, medan den tredje delen betraktas som en av fordonskaraktäristika mera oberoende restpost som utredningen valt att behandla som en fast kostnad.

Inom gruppen övriga kostnader finns kostnader för trafikövervakning, administration m. m. Vissa av dessa kostnader anses beroende av trafikens totala omfattning men oberoende av axeltryck o. d. och är därför att betrakta som körlängdsberoende. Andra kostnader är i högre grad trafikoberoende och behandlas som fasta kostnader.

För varje trafikberoende kostnadsslag kan man, framhåller utredningen, ange storleken av den till varje fordonskategori och viktclass hänförliga kostnadsandelen genom relativtal per axelkilometer, fordonskilometer eller tonkilometer. En sammanställning av kostnadsandelarna ger strukturen för kostnadsslaget i fråga. För att kostnadsstrukturerna skall vara av praktiskt värde — dvs. tjäna som grund för fastställande av skattesatserna — måste de erhållna relativtalen för varje kostnadsslag vägas samman så

att man får en total LRMC-strukturkurva. Denna sammanvägning kan göras på olika sätt, beroende på vilken grad av exakthet som eftersträvas. Utredningen begränsar sig till att föreslå en anpassning av beskattningen i riktning mot den ideala fördelningen genom korrigerings av vissa uppenbara oriktigheter. Med hänsyn till detta begränsade syfte har utredningen ansett sig vid sammanvägningen av de olika kostnadsstrukturerna kunna utgå från att förhållandet mellan de långsiktiga marginalkostnaderna för en ekvivalent axelkilometer eller fordonskilometer och däremot svarande utgifter per ekvivalent axelkilometer resp. fordonskilometer för ett visst år är i stort sett detsamma för de olika kostnadsslagen. Denna utredningens uppfattning grundas på två olika antaganden, nämligen dels att för varje kostnadslag förhållandet mellan totalutgifter och totalkostnader är ungefär detsamma, dels att förhållandet mellan marginalkostnaden och genomsnittskostnaden per ekvivalent fordons- eller axelkilometer är lika för alla kostnadslag. Genom sammanvägningen får man vägda relativtal som för varje fordonskategori och totalviktsklass kan adderas och därmed ger en för kategorin till totalvikter relaterad total kostnadsstruktur. Enligt vad nyss nämnts konstaterar utredningen att den totala kostnadsstrukturen bör ligga till grund för prisstrukturen. De absoluta värdena på de olika priserna i prisstrukturen får man fram genom att den totala skatteintäkten skall vara oförändrad.

När det gäller de närmare beräkningarna av kostnadsstrukturerna för driftkostnaderna, investeringskostnaderna och de övriga kostnaderna kan jag hänvisa till s. 49—65 i betänkandet. I ett avseende kan dock en kortfattad redogörelse här vara på sin plats. Utredningen anser, att den del av driftkostnaderna som enkelt uttryckt kan kallas för slitagekostnaderna är beroende av fordonens axeltryck. Delade meningar råder dock om hur stor betydelse axeltrycken har i detta sammanhang. En mycket omfattande undersökning som utfördes i USA under åren 1958—1961, den s. k. AASHO-testen, anses emellertid kunna ge en viss vägledning. Enligt denna undersökning sliter ett axeltryck om tio ton 3 000—10 000 gånger mera på vägen än ett axeltryck om ett ton. Riktigheten av att tillämpa dessa resultat inom andra områden än dem där undersökningen utfördes anses dock diskutabel. I Frankrike betraktas värdet 10 000 som det riktiga. I England vill man undvika att de höga axeltryckens slitageeffekter överdrivs och rekommenderar talet 1 000. Ungefär samma värde anses av en norsk bilskatteutredning tillämpligt för norska förhållanden. Statens väginstitut har på bilskatteutredningens uppdrag gjort en laboratoriemässig undersökning av vilken betydelse variationerna i undergrundsmaterialet kan ha i sammanhanget. Med ledning av denna undersökning anser sig bilskatteutredningen i sina kalkyler böra utgå från att förhållandet mellan slitageeffekterna av tio tons resp. ett tons axeltryck är 300/1 dvs. att ett axeltryck om tio ton sliter vägen endast 300 gånger mera än ett axeltryck om ett ton. Detta för-

hållande använder utredningen i fråga om belagda vägar (inkl. oljegrusvägar). När det gäller grusvägar tillämpar utredningen i stället erfarenheterna från den s. k. Ängbyvägsundersökningen av år 1938. Enligt denna undersökning erhålls förhållandet 10/1 för detta slag av vägar.

Utredningen framhåller, att den vid beräkningarna mött en del svåra avvägningsproblem. Utredningen har därvid haft som utgångspunkt att, när det inte gått att träffa ett avgörande med rimlig grad av säkerhet, välja det alternativ som ger den kostnadsstruktur som minst avviker från den nuvarande prisstrukturen. Detta har ansetts rimligt med hänsyn till att utredningen syftar endast till att justera prisstrukturen i sådana avseenden där avvikelserna från kostnadsstrukturen kan anses som helt säkra.

Utredningen jämför den beräknade kostnadsstrukturen med den nuvarande prisstrukturen varvid jämförelsen sker dels beträffande olika totalviktsklasser inom varje fordonskategori, dels beträffande olika fordonskategorier i förhållande till varandra. Enligt utredningen kan kalkylerna tyda på att en sänkning för de lättaste fordonen är befogad. Eftersom det totala skatteuttaget skall vara oförändrat, anser utredningen, att en sådan sänkning måste kompenseras genom att skattenivån för övriga kategorier i motsvarande grad justeras uppåt. Utredningen påpekar emellertid, att förhållandena är speciella beträffande dessa lätta fordon, dvs. personbilar och med dem i detta sammanhang jämförda lastbilar och bussar, vilka sammanfattningsvis torde kunna beskrivas som fordon med en totalvikt under tre ton. Det kan enligt utredningen med stor sannolikhet antas, att en mera fullständig och förfinad ekonomisk teori för prissättningen än den utredningen kunnat tillämpa måste inbegripa sådana från samhällsekonomisk synpunkt negativa effekter som trängsel, miljöförstöring och trafikolyckor. De nu aktuella fordonen används i mycket stor omfattning i tätorter och andra miljöer, där dessa effekter enligt utredningens åsikt har en särskild betydelse. Enligt utredningen är det vidare möjligt att lösningen av de problem som är förenade med uttaget av eventuella fasta kostnader eller residualkostnader kommer att betyda avsevärt mera för beskattningen av dessa lätta fordon än när det gäller övriga kategorier. Ett hänsynstagande till nu angivna omständigheter kommer, anser utredningen, sannolikt att visa att ytterligare kostnadsposter bör hänföras till dessa lätta fordon. Under sådana förhållanden kan en jämförelse mellan den av utredningen beräknade kostnadsstrukturen och den nuvarande prisstrukturen inte anses motivera en sänkning av skatten för ifrågavarande kategori med därav följande relativa skattehöjningar för andra fordon. Det får i stället ankomma på vägkostnadsutredningen att utreda de antydda problemen. Förutsättningen för bilskatteutredningens fortsatta jämförelser är alltså att fordon med lägre totalvikt än tre ton inte behandlas och att skattesatserna för dessa skall vara oförändrade.

Utredningen åskådliggör resultaten av sina beräkningar i form av ett an-

tal tabeller och diagram. Detta gäller bl. a. framräkningarna av kostnads- och prisstrukturerna. Vad beträffar övriga fordon än de som har lägre totalvikt än tre ton konstaterar utredningen följande. Kostnadsstrukturkurvan (k-kurvan), relaterad till tonkilometer och totalvikter, för de viktigaste fordonskategorierna sjunker först ner mot ett minimum vid en viss totalvikt och stiger därefter åter. De nuvarande, på samma sätt relaterade prisstrukturkurvorna (p-kurvorna) sjunker däremot hela tiden med stigande totalvikt. Utredningen anser sig av denna jämförelse kunna dra den försiktiga slutsatsen, att en riktig p-kurva från k-kurvans minimipunkt inte bör vara sjunkande utan åtminstone horisontell. För varje fordonskategori får man då en p-kurva som från tre tons totalvikt sjunker till en minimivå och därefter är horisontell. Utgångspunkten vid tre tons totalvikt är enligt utredningen given av den nuvarande beskattningen. Vid vilken totalviktsklass minimiläget skall uppnås framgår i princip av k-kurvan för varje fordonskategori. En jämförelse mellan dessa kurvor ger därefter det relativa läget av de horisontella delarna av p-kurvorna för olika kategorier.

Genom dessa olika jämförelser och slutsatser får utredningen den totala prisstrukturen, relaterad till tonkilometer. Priserna i absoluta tal per tonkilometer ges av förutsättningen att det totala uttaget av specialdestinerade vägtrafikskatter skall vara oförändrat och bestäms genom omfattande passningsräkningar.

Som framgår av det tidigare anförda är resultatet av jämförelserna mellan k-kurvorna och de gällande p-kurvorna inom och mellan de olika fordonskategorierna avgörande för konstruktionen av de nya p-kurvorna och därmed för utredningens förslag till omfördelning av skatterna. Utredningens analyser i dessa avseenden framgår närmare av s. 65—81 i betänkandet. Utredningen finner, att de erforderliga ändringarna f. n. kan ske endast genom justeringar av fordonsskatterna med utgångspunkt från de genomsnittliga årliga körsträckorna för olika kategorier och viktklasser. De nya skatterna innebär en större differentiering i förhållande till nuläget. Utredningen föreslår särskilda skatteskalor för bensindrivna bussar och bensindrivna lastbilar och lägre fordonsskatt för dessa fordonskategorier. En sänkning föreslås vidare av skatten för de lättare brännoljedrivna bussarna, medan en höjning föreslås för de tyngre. I fråga om de brännoljedrivna lastbilarna har utredningen funnit det nödvändigt att skilja mellan lastbilar med resp. utan anordning för påhängsvagn. Inom dessa båda grupper differentieras skatten sedan med hänsyn till antalet hjulaxlar. Utredningen skiljer här mellan tvåaxliga samt tre- och fleraxliga fordon. När det gäller lastbilar utan anordning för påhängsvagn innebär utredningens förslag betydande skattesänkningar för de allra flesta fordonen. Endast för de tyngsta inom denna grupp föreslås höjningar av fordonsskatten. För flertalet lastbilar med anordning för påhängsvagn medför förslaget skattehöjningar. I fråga om släpvagnarna skiljer utredningen mellan påhängsvagnar och

övriga släpvagnar. Påhängsvagnarna delas in i enaxliga resp. två- och fleraxliga. Övriga släpvagnar delas in i enaxliga, tvåaxliga samt tre- och fleraxliga. Släpvagnarna får genomgående skattehöjningar, vilka är störst för de tyngsta fordonen inom varje kategori. Sammanfattningsvis betyder utredningens förslag att fordonsbeskattningen skärps för de tyngsta fordonen och fordonskombinationerna medan mellanskiktet får skattelättnader. Utredningens förslag framgår närmare av diagram 13—17 och tabell 37 på s. 82—86 resp. 90 och 91 i betänkandet.

I bilaga 8 i betänkandet påvisar utredningen vad de föreslagna skattesatserna innebär beträffande vissa vanliga fordonskombinationer. Av bilagan framgår att ett stort antal fordonskombinationer med utredningens förslag får en ändrad total fordonskatt. Enligt utredningen kommer givetvis den föreslagna omfördelningen att få särskild betydelse för transportmarknaden, således inte bara beträffande fordonsparken utan också i fråga om terminalanläggningar och andra på lång sikt planerade investeringar. Eftersom sålunda betydande delar av näringslivet kommer att beröras av den nya beskattningen, anser utredningen det inte praktiskt möjligt att genomföra reformen i ett sammanhang. I stället förordar utredningen, att denna genomförs etappvis. Utredningen anser det lämpligt, att omfördelningen sker i fem etapper vid de tidpunkter och med de procentsatser av den för fordonet gällande hela skatteförändringen som framgår av följande tabell.

etapp I	1/1 1971	10 %
etapp II	1/1 1973	15 %
etapp III	1/1 1975	25 %
etapp IV	1/1 1977	25 %
etapp V	1/1 1979	25 %

Som framgår av tabellen avses slutmålet för reformen vara uppnått den 1 januari 1979. Under tiden fram till dess finns, framhåller utredningen, möjlighet att ta hänsyn till eventuellt uppkommande särskilda anpassningsproblem samtidigt som reformprogrammet kan justeras med hänsyn till de ytterligare kunskaper som kan erhållas om prissättningsproblemen genom bl. a. vägkostnadsutredningens arbete.

Utredningen föreslår, att den första etappen genomförs den 1 januari 1971 och att reformprogrammet därefter — i den mån vunna erfarenheter inte ger anledning till annat — fullföljs fram till slutmålet enligt de riktlinjer utredningen dragit upp.

Utredningen framhåller, att dess förslag får konsekvenser även för beskattningen av trafiktraktorer och släpvagnar som dras av sådana traktorer. Av praktiska men även kostnadsmissiga skäl har utredningen inte funnit det möjligt att genomföra en kostnadsstrukturkalkyl för dessa fordonskategorier. Utredningen anser emellertid, att de förslag i betänkandet Traktorbeskattning (SOU 1968: 50) som lett till lagstiftning våren 1969 (prop.

1969: 45, BeU 35, rskr 207) fortfarande kan accepteras i fråga om trafiktraktorerna. Utgångspunkten blir därför enligt utredningen att fordonsskatten för dessa skall utgöra i stort sett hälften av fordonsskatten för motsvarande lastbilar. När det gäller släpvagnar som dras av trafiktraktorer finner utredningen vissa skäl — bl. a. släpvagnarnas kortare körsträckor — tala för att dessa släpvagnar skall beskattas lindrigare än lastbilsdragna. På grund av administrativa och kontrollmässiga problem anser utredningen det dock inte möjligt att göra en uppdelning av släpvagnsparken på dessa båda kategorier. Den fr. o. m. den 1 januari 1970 genomförda höjningen av skatten på släpvagnar liksom utredningens förslag till ytterligare skärpning understryker emellertid enligt utredningens mening ytterligare behovet av en ändrad avvägning av skatten på trafiktraktorekipagen. En kilometerbeskattning skulle enligt utredningen sannolikt innebära en tillfredsställande lösning av problemet. Utredningen anser emellertid att, i avvaktan på en sådan beskattningsform, ett godtagbart resultat kan erhållas, om man i stället sänker skatten på trafiktraktorer från nuvarande hälften till en fjärdedel av lastbilsskatten. Denna sänkning svarar enligt utredningen i normalfallen mot en reduktion av skatten på trafiktraktordragna släpvagnar till 60—70 % av skatten på motsvarande lastbilsdragna släpvagnar.

Beträffande skatten för traktorer i klass II enligt traktorskatteförordningen föreslår utredningen ingen ändring.

Fordonens körsträckor är, som framgår av det anförda, av avgörande betydelse för vägtrafikbeskattningen. En direkt körlängdsberoende kilometerbeskattning för brännoljedrivna fordon och för släpvagnar utgör därvid enligt utredningen en lämplig beskattningsform. Enligt vad tidigare nämnts anser utredningen det möjligt att införa kilometerbeskattning fr. o. m. år 1974. Intill dess föreslår utredningen, att ojämnheter i beskattningen löses genom att Kungl. Maj:t medges rätt att meddela dispens när synnerliga skäl föreligger. Dispensrätten föreslås gälla alla fordonskategorier för vilka skatt skall utgå enligt bilskatteförordningen.

Utöver den nu lämnade redogörelsen för utredningens förslag kan nämnas, att utredningen i specialmotivering lämnat en utförlig kommentar beträffande en rad detaljfrågor. Frågorna, såvitt rör fordonsbeskattningen, behandlas på s. 120—121 i betänkandet.

Remissyttrandena

Av dem som yttrat sig över betänkandet ställer sig ett tiotal remissinstanser positiva till utredningens förslag såvitt nu är i fråga. Bland dessa är *riksrevisionsverket*, *kontrollstyrelsen*, *länsstyrelserna i Stockholms samt Göteborgs och Bohus län*, *bilregisterutredningen*, *väggkostnadsutredningen*, *IVA:s transportforskningskommission*, *SACO* och *TCO*. *Transportnämnden*, som inte tar ställning till förslaget i huvudsak, erinrar om att väggkostnadsan-

svaret är en av de stora och hittills olösta huvudpunkterna i det trafikpolitiska programmet. Nämnden anser också, att man vid en omläggning av den svenska vägtrafikbeskattningen bör undersöka möjligheterna till samordning av beskattningspolitiken inom de nordiska länderna.

Några remissinstanser framhåller, att en reform av vägtrafikbeskattningen är så angelägen, att man bör acceptera en dellösning utan att avvakta ytterligare utredningar och förslag. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* är medveten om att betänkligheter kan anföras mot genomförandet av bilskatteutredningens förslag på nuvarande stadium, när viktiga frågor återstår olösta. Med hänsyn till bl. a. de olägenheter som den tyngre lasibilstrafiken redan medför på gator och vägar, bör emellertid enligt länsstyrelsens mening ett ställningstagande till en principiell förskjutning av tyngdpunkten i beskattningen av lastfordon mot tyngre och längre fordon inte förhalas. *Väggkostnadsutredningen* framhåller, att ett bibehållande av den nuvarande, från transportpolitisk synpunkt oriktiga vägtrafikbeskattningen skulle omöjliggöra en sund utveckling av transportapparaten. Liknande tankegångar framförs av *LO*, som anser, att man genom att avvakta väggkostnadsutredningen låter det bästa bli det godas fiende. Man bör enligt *LO* inte vara främmande för att komplettera den egentliga vägtrafikbeskattningen med regleringsmässiga styrningar av trafikutvecklingen.

SJ uttalar den allmänna uppfattningen, att utredningen borde med användning av redan tillgängligt kunskapsunderlag beträffande vägväsendets kostnader ha föreslagit en väsentligt högre beskattning av den tyngre trafiken än som nu skett. En reform av fordonsbeskattningen som inte är mera genomgripande än den nu föreslagna bör enligt *SJ*:s mening kunna genomföras i en enda etapp och omedelbart. Även *LO* anser den föreslagna beskattningen vara mycket försiktig och framhåller, att det i dagens läge borde vara möjligt att på grundval av det föreliggande beräkningsmässiga underlaget ta ett väsentligt större steg i riktning mot en från samhällsekonomisk synpunkt riktig fördelning av trafiken.

Kritiken i övrigt riktas främst mot att förslag framlagts utan att den pågående väggkostnadsutredningens slutliga resultat avvaktats och utan att förslagets samhälls- och företagsekonomiska konsekvenser belysts. Vidare framförs invändningar mot att utredningen föreslagit omfördelning av fordonsbeskattningen utan att samtidigt föreslå övergång till totalviktsbeskattning. Även riktigheten av de av utredningen tillämpade beräkningsmässiga metoderna ifrågasätts.

Bland dem som anser, att väggkostnadsutredningens arbete borde ha avvaktats, är *statens vägverk*, *statens trafiksäkerhetsverk*, *skogsstyrelsen*, *länsstyrelserna i Malmöhus, Värmlands, Jämtlands och Norrbottens län*, *Skogsbrukets motortransportkommitté*, *Skogsindustriernas samarbetsutskott*, *Svenska vägföreningen* och *Åkeriföretagarnas centralförening*.

Länsstyrelserna i Malmöhus och Jämtlands län, *Svenska vägföreningen*

och Skogsbrukets motortransportkommitté anser, att utredningen borde närmare ha analyserat förslaget samhällsekonomiska konsekvenser. Näringslivets trafikdelegation erinrar om att samhällsviktiga näringsgrenar såsom skogs-, gruv- och byggnadsindustrin skulle få en allvarlig extra kostnadsbelastning genom den ökade skatten utan att samhället skulle tillföras en totalt ökad skatteintäkt från vägtjänstkonsumenter. Skogsstyrelsen, länsstyrelserna i Värmlands, Jämtlands och Norrbottens län, domänverket, Skogsbrukets motortransportkommitté och Skogsindustriernas samarbetsutskott betonar särskilt de kostnadshöjande effekter som ett genomförande av förslaget skulle få för skogsnäringen. Länsstyrelsen i Jämtlands län framhåller, att länets åkeriförening beräknat, att den föreslagna skatteomfördelningen vid fullt uttag — dvs. efter genomförandet av den sista etappen den 1 januari 1979 enligt den av utredningen föreslagna tidsplanen — innebär en ökad årlig beskattning av de i länet registrerade lastbilarna och släpvagnarna i yrkesmässig trafik med nära 2,8 milj. kr., varav halva ökningen beräknas falla på skogsbruket. Kostnaderna för skogsindustrin i Jämtlands och Västerbottens län beräknas öka med ca 8 milj. kr. om året. Skogsstyrelsen framhåller, att man genom de ökade kostnaderna för virkestransporterna riskerar en ökning av de s. k. noll-zonerna, innebärande krympande råvarubas för den norrländska skogsindustrin. En del remissorgan, bland dem skogsstyrelsen, kommerskollegium samt länsstyrelserna i Jämtlands och Norrbottens län, framhåller, att ett genomförande av förslaget kan få inte önskvärda lokaliseringpolitiska eller regionalpolitiska bieffekter. Liknande synpunkter anförs av Svenska kommunförbundet.

Flera remissinstanser motsätter sig att förslaget genomförs utan att samtidigt skatten beräknas med hänsyn till fordonens totalvikt. Bland dem är statens trafiksäkerhetsverk, skogsstyrelsen, kommerskollegium, Näringslivets trafikdelegation, Skogsbrukets motortransportkommitté och Sveriges Mekanförbund. Svenska vägföreningen anser, att en del av de olägenheter som är förenade med utredningens förslag skulle elimineras, om totalviktsbeskattning infördes.

AB Svensk Bilprovning anser, att närmare anvisningar bör utfärdas om fastställande av totalvikt för den händelse skatten ytterligare skärps för släpvagnar.

En del remissinstanser anser, att beslut om ändrad beskattning av de tyngre fordonen inte bör ske utan att förutsättningar samtidigt föreligger för en övergång till kilometerbeskattning. Av denna uppfattning är statens trafiksäkerhetsverk, skogsstyrelsen, kommerskollegium och Näringslivets trafikdelegation.

Principer för prissättning av vägtjänster

I remissyttrandena ansluter man sig allmänt till uppfattningen, att vägtrafikbeskattningen bör utformas i enlighet med 1963 års trafikpolitiska

beslut och grundas på den däri antagna kostnadsansvarighetsprincipen. Olika uppfattningar redovisas dock om innebörden av denna princip. Utredningens principiella utgångspunkt att vägtrafikbeskattningen bör grundas på en marginalkostnadsprissättning biträds eller lämnas utan erinran av flertalet remissorgan som yttrat sig i detta avseende. Olika meningar råder dock beträffande frågan, om man genom utredningens förslag får en riktigare vägtrafikbeskattning genom att anpassa prisstrukturen till kostnadsstrukturen för de långsiktiga marginalkostnaderna. *Riksrevisionsverket* och *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser, att den valda metoden för prissättningen är riktig. *Kontrollstyrelsen, vägkostnadsutredningen* och *IVA:s transportforskningskommission* betecknar förslaget som ett steg i rätt riktning. *LO* anser, att utredningens försök att anpassa rådande vägtrafikbeskattning i riktning mot en slutlig lösning innebär en alltför försiktig anpassning.

Statens vägverk framhåller, att utredningens kostnads kalkyler utesluter viktiga faktorer såsom kostnader på grund av miljöförstöring och olycksfall samt tids- och fordonskostnader. Därigenom har det totala skatteuttaget storlek inte kommit att diskuteras ens för lastbilarna. *Vägverket* anser, att utredningen inte visat, att skatter som bestämts med utgångspunkt från sådana partiella kalkyler som utredningen tillämpat medför en riktig avvägning mellan olika trafikgrenar eller ett optimalt utnyttjande av vägnätet eller garantier för en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar. Liknande synpunkter anförs av *statens trafiksäkerhetsverk*, som anser, att man vid en omprövning av vägtrafikskatterna enligt kostnadsansvarighetsprincipen bör ta hänsyn även till den s. k. bilaccisen och den särskilda skatten på motorbränslen, samt av *länsstyrelsen i Malmöhus län, Näringslivets trafikdelegation* och *Skogsbrukets motortransportkommitté*.

När det gäller att bestämma målet för prissättningen framhåller *statens vägverk*, att det samhällsekonomiska intresset av hög avkastning på investerat kapital genom optimalt utnyttjande måste sättas före kravet på "rättvis" fördelning av kostnaderna. Därför bör största försiktighet iakttas vid ändring av skatteuttaget från sådana transportörer som i sin tur tar ut kostnaderna från de slutliga konsumenterna.

Utredningens överväganden och förslag beträffande skattesatserna

Av betydelse för bestämmande av skattesatserna är de bakomliggande beräkningsmetoderna och de därpå grundade kalkylerna. Av de remissinstanser, som närmare berör dessa frågor, tillstyrks förslaget av *riksrevisionsverket, kontrollstyrelsen, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, vägkostnadsutredningen* och *Svenska kommunförbundet. Länsstyrelsen i Stockholms län* finner det uppenbart, att de tyngre fordonen inom ramen för nuvarande skatteuttag tar för liten del av vägtrafikens kostnadsansvar. *Statens väginstitut* anser, att det av utredningen valda systemet för för-

delning av kostnadsansvaret är i princip riktigt och kan godtas. Någon annan mening uttalas inte heller av flertalet övriga remissinstanser. Flera remissinstanser framför emellertid i olika avseenden erinringar mot utredningens beräkningar. Till dessa hör *kommerskollegium, länsstyrelserna i Malmöhus och Norrbottens län, Näringslivets trafikdelegation* och *Skogsindustriernas samarbetsutskott*, vilka dock anser sig sakna förutsättningar för att mera ingående granska utredningens beräkningsmetoder och kalkyler. En del går dock närmare in på dessa spörsmål. Bland dem är *SJ, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens väginstitut, skogsstyrelsen, Skogsbrukets motortransportkommitté, Svenska busstrafikförbundet, Svenska petroleuminstitutet* och *Svenska vägföreningen*. De synpunkter som framförs gäller främst utredningens beräkningar i fråga om de axeltrycks- och körlängdsberoende driftkostnaderna (slitagekostnaderna).

SJ anser, att utredningen underskattat de tunga fordonens slitage på vägarna. Med utgångspunkt från en egen geoteknisk granskning av förslaget finner *SJ*, att bilskatteutredningen inte visat några vägande skäl för antagandet att den svenska undergrundens egenskaper genomsnittligt är bättre än den undergrund som förekom vid de s. k. AASHO-försöken. Inte heller kan enligt *SJ* klimatiska förhållanden rättfärdiga användandet av ett lägre värde på exponenten i ekvationen för axeltryckets inverkan på en belagd vägs nedbrytning än som framgår av AASHO-försöken. Med ledning av den egna geotekniska granskningen av dessa försök och väginstitutets undersökning beträffande försökens tillämplighet för svenska förhållanden finner *SJ*, att slitageeffekterna för tio tons axeltryck bör vara ca 3 000, inte som utredningen antagit 300 gånger större än för ett tons axeltryck och att detta förhållande bör gälla för såväl belagda vägar som grusvägar.

IVA:s transportforskningskommission understryker, att beräkningarna och bedömningarna av väglitageeffekterna är mycket svåra. Svårigheterna ligger enligt kommissionen i att översätta AASHO-proven till svenska genomsnittsförhållanden. Enligt kommissionens mening har de inom statens väginstitut utförda laboratorieproven bidragit till att öka möjligheterna till en sådan översättning men samtidigt illustrerat svårigheterna att komma till säkra resultat. Kommissionen framhåller vidare, att samtliga undersökningar hittills utgått från statiska axeltryck. I verkligheten är dock väglitageeffekterna också beroende av de dynamiska tillskotten till de statiska axeltrycken med hänsyn till bl. a. vägens tillstånd och fordonens egenskaper i fråga om axelarrangemang, fjädring, däck m. m. Enligt kommissionen har pågående forskning bringat viss klarhet i fråga om fordonsegenskapernas inverkan på väglitaget. Forskningsfältet är emellertid mycket stort och enligt kommissionens uppfattning besitter man ännu inte kunskaper ur vilka entydiga slutsatser kan dras som underlag för ett beskattningssystem. Kommissionen anser, att utredningens förslag, trots ofullkomlig-

heten i den förebragta motiveringen, bör kunna användas som temporär riktpunkt intill dess säkrare faktaunderlag och därigenom motivering kan förebringas.

Statens vägverk erinrar om att den av statens väginstitut gjorda undersökningen, som innebar laboratorieförsök i syfte att söka överföra resultaten från AASHO-försöken till svenska förhållanden, är behäftad med osäkerhet i vissa avseenden. Den svenska undersökningen avser endast den av trafiken orsakade nedbrytningen av undergrunder. De framräknade faktorerna torde därför bara vara relevanta under den tid av året då vägkroppen inte är frusen. Eftersom marken i stora delar av landet är tjälad 4—6 månader om året, medför enligt vägverket de valda relativtalen förmodligen att de tyngre fordonens andel av driftkostnaderna blivit alltför hög. Dessa relativtalen anses inte heller tillämpbara vid beräkningen av det slitaget som förorsakas av däckdubbar. Denna osäkerhet i fråga om relativtalen torde enligt vägverket vara huvudorsaken till det synbarligen orimliga resultatet att axeltrycksklassen mindre än ett ton (huvudsakligen personbilar) skulle belastas med en ringa del av de axeltrycks- och körlängdsberoende driftkostnaderna för underhåll av belagd och oljegrusad vägbana.

Statens väginstitut anser, att en anseelig del av de kostnader, som utredningen redovisat som axeltrycks- och körlängdsberoende och som fördelats enligt en modifiering av resultaten av AASHO-försöken, inte är bärighetsberoende. Kostnader som väginstitutet här åsyftar gäller t. ex. ren nötning av belagda och oljegrusade vägars slitlager. Vidare är enligt väginstitutets uppfattning en del av kostnaderna inte ens axeltrycksberoende.

Skogsstyrelsen framhåller, att utredningen vid beräkningarna över kostnadsstrukturen gjort gruppindelningen av de olika fordonen alltför grov. Utredningen har sålunda inte tagit hänsyn till den begränsning av axel- och boggitrycken som ofta måste iaktas bl. a. med hänsyn till den s. k. broformeln i 54 § vägtrafikförordningen. Vidare går virkesbilarna tomma i den ena riktningen i motsats till långtradarfordonen som regelmässigt medför returlast. En längre driven uppdelning av fordonen med hänsyn till lastfaktorn är därför enligt skogsstyrelsen nödvändig för att man skall undvika orättvisor särskilt vid fördelningen av de axel- och körlängdsberoende kostnaderna. Styrelsen kritiserar också kostnadernas fördelning på de olika grupperna. I stället för att, som utredningen gjort, hänföra kostnaderna för allt underhåll av beläggningar, oljegrusslitlager och vattenbundna grusslitlager till axeltrycks- och körlängdsberoende kostnader, borde de enligt styrelsens mening till övervägande del ha hänförts till enbart körlängdsberoende kostnader. Även andra kostnader, t. ex. för dammbindning och hyvling av grusbana, borde ha överförts till de körlängdsberoende kostnaderna.

Länsstyrelsen i Norrbottens län tar inte ställning till utredningens beräkningar av de axeltrycksberoende driftkostnaderna men konstaterar,

att uppfattningarna om tillämpbarheten av de på de amerikanska AASHO-försöken grundade beräkningarna synes vara delade bland specialister på området och att man därför kan ifrågasätta, om de relationer på vilka utredningen baserat sin kostnadsfördelning är rättvisande. Länsstyrelsen anser bl. a., att utredningen vid sina beräkningar förbisett, att en mycket stor del av trafikarbetet utförs vintertid då vägkroppen är tjälad. Under dessa förhållanden är enligt länsstyrelsen de amerikanska försöksresultaten över huvud taget inte tillämpliga.

Svenska vägföreningen finner, att den av utredningen gjorda fördelningen av driftkostnaderna gjorts alltför schematisk. Föreningen framhåller osäkerheten i fråga om AASHO-försökens värde för svenska förhållanden och anser, att det av utredningen valda potensvärdet (2,5) lika gärna kunde ha fastställts till 2 vilket enligt föreningens uppfattning skulle ha resulterat i en lägre progressivitet i skatten för de tyngre fordonen och fordonskombinationerna än som följer av utredningens förslag.

Skogsbrukets motortransportkommitté ifrågasätter, om inte en betydande del av de driftutgifter, som utredningen hänför till kör längdsberoende kostnader, borde betraktas som fasta driftutgifter. Hit hör enligt kommittén kostnader som betingas av klimatiska orsaker såsom erosion, svallis, vegetation m. m. Kommittén anser det uppenbart att, även om vägslitaget ökar med stigande axeltryck, denna ökning inte motsvarar de av utredningen använda relativtalen. För vägar med fullgod bärighet torde därför sannolikt lägre relativtal böra tillämpas. Liksom framhållits i vissa andra remissyttranden anser kommittén, att utredningen förbisett, att en mycket stor del av trafikarbetet utförs vintertid då vägkroppen är tjälad. Eftersom vägkroppen då är stabil och deformeras lika litet av den tunga som av den lätta trafiken, bör hela denna vintertrafik belastas endast med kör längdsberoende kostnader. Enligt kommittén medför utredningens beräkningar av kostnadsstrukturen en orättvis och för hög belastning av de tyngre fordonskategorierna.

Synpunkter av delvis liknande art framförs av ytterligare några remissinstanser, bl. a. *Svenska busstrafikförbundet*.

Utredningens beräkningar i fråga om investeringskostnaderna tas upp i flera remissyttranden. När det gäller kapacitetsinvesteringarna anser *SJ* det mycket tveksamt, om de av utredningen använda ekvivalenstalen för olika fordonsslag i tillräcklig omfattning beaktar lastbilstrafikens kapacitetskrav. Med givna krav på säkerhet och hastigheter beträffande denna trafik uppkommer en kraftig ökning av antalet omkörningar. Detta problem har enligt *SJ* inte tillräckligt beaktats av utredningen. *SJ* finner det inte uteslutet, att en stor del av redan gjorda investeringar för högre axeltryck är att betrakta som felinvesteringar även om man ser enbart till de vägstnader som i dag finansieras med vägtrafikskatter. Kostnaderna för bärighetsinvesteringarna har fått betalas hu-

vudsakligen av andra vägtrafikanter. Enligt SJ kan även efter ett genomförande av utredningens förslag en ökning väntas ske av antalet tyngre fordon och därmed skapa ett tryck på genomförandet av ytterligare olönsamma bärighetsinvesteringar.

Statens vägverk ifrågasätter, om inte — förutom terrasserings-, marklösen- och delvis brobyggnadskostnader — ytterligare kostnader bör hänföras till kapacitetsinvesteringarna. *Statens väginstitut* anser sig kunna godta utredningens metod för beräkning av bärighetsandelen av investeringarna från kostnadssynpunkt men förordar ytterligare studier av denna fråga.

Skogsstyrelsen ställer sig — med hänsyn till de omfattande schaktningsarbeten som behövs för vägarnas höga hastighetsstandard — frågande till de av utredningen föreslagna proportionerna mellan bärighets- och kapacitetsinvesteringar. Styrelsen finner inget logiskt samband mellan de av utredningen angivna ekvivalenstalen och en skälig fördelning av den större delen av investeringskostnaderna. Utredningen borde enligt styrelsen ha lagt huvudvikten vid frågan, i vilken mån trafikantgrupperna har nytta av och i verkligheten utnyttjar de vägförbindelser där investeringarna sker. Enligt styrelsen borde utredningen vidare ha studerat gränskostnaderna också för den lätta och snabba trafiken, inte bara för den trafik som har större axeltryck än fem ton. Styrelsen anser, att utredningens beräkningar över kostnadsstrukturen ger en felaktig bild av kostnadsansvaret för de fordon som används vid rundvirkestransporter.

Länsstyrelsen i Norrbottens län påpekar, att personbilstrafikens höga genomsnittshastigheter ställer kostsamma krav på vägarnas linjeföring. Följden blir i allmänhet stora och kostnadskrävande terrasseringsarbeten. Den tunga trafiken kan inte utnyttja den hastighet för vilken vägarna är byggda. Länsstyrelsen anser, att denna synpunkt inte har beaktats av utredningen, vilket medfört en mot investeringskostnaderna svarande för hög beskattning av den tunga trafiken. Snedbelastningen framstår som ännu orättvisare för den tunga nyttotrafiken, eftersom de tyngre fordonen, i synnerhet skogs ekipagen, till övervägande del används på vägar där särskilda kostnader inte krävs för att möjliggöra ett ostört trafikflöde.

Svenska vägföreningen anför, att utredningen vid bestämmandet av kapacitetsberoende kostnader frångått de normvärden för olika fordon som används enligt en särskild undersökning¹ om gators och vägars kapacitet. Utredningen har enligt föreningens åsikt inte visat, att de av utredningen föreslagna kapacitetstalen är berättigade för att göra riktiga skatteberäkningar.

Skogsbrukets motortransportkommitté anför beträffande investeringskostnaderna delvis liknande synpunkter som länsstyrelsen i Norrbottens län. Goda skäl föreligger vidare enligt kommittén att särskilja och i skälig omfattning befria den tyngsta trafiken från andel i kostnaderna för att tillgodo-

¹ Se Nordqvist: Gators och vägars kapacitet.

se den lätta trafikens efterfrågan på vägar, dimensionerade för högre hastigheter än 70 km/tim, vilken hastighet är den övre gränsen för tyngre fordonskombinationer. Enligt kommitténs mening bör det utredas ytterligare, i vilka avseenden och i vilken omfattning olika fordonskategorier uppställer högre kapacitetskrav på vägarna.

Utöver de synpunkter som nu redovisats framförs i en del remissyttrandena vissa särskilda synpunkter såvitt rör utredningens beräkningar och de slutsatser som utredningen drar av dessa. *Statens väginstitut* anser, att det statistiska underlag, på vilket utredningen grundar sina kalkyler, delvis är mycket osäkert och att utredningen inte beaktat detta förhållande i tillräcklig utsträckning. Enligt institutet har utredningen valt prisstrukturkurvor som är horisontella från en bestämd totalvikt med hänsyn till de resultat som vissa utländska prissättningsmetoder gett. Utredningen borde först ha diskuterat kostnadskurvorna mot bakgrunden av dels fördelningen av drift- och investeringsutgifterna, dels de i många fall ofullständiga fördelningsmetoderna och sedan eventuellt ha justerat kostnadskurvorna. Därefter borde konsekvenserna av de horisontella delarna av prisstrukturkurvorna ha behandlats. Det sätt på vilket utredningen behandlat de för kostnadsansvaret så väsentliga frågorna är enligt väginstitutets uppfattning alltför summariskt.

Skogsbrukets motortransportkommitté konstaterar, att utredningen dragit den till synes försiktiga slutsatsen, att en riktig prisstrukturkurva åtminstone inte bör vara sjunkande utan horisontell och att utredningen därjämte flyttat övergångspunkten till elva ton. Denna justering är enligt kommitténs mening i själva verket så stor, att den tyder på att även utredningen kommit fram till att dess resultat är osäkra. Kommittén anser emellertid, att osäkerheterna i vissa kalkyldata är så stora att det inte alls är säkert eller försiktigt att anta att nämnda kurva skall vara horisontell. Det är sålunda inte osannolikt, att nu gällande sjunkande prisstrukturkurvor är riktigare än de av utredningen föreslagna. Kommittén tar också upp utredningens metod att bestämma fordonsskatten för påhängsvagnsekipage. Enligt kommitténs uppfattning medför denna metod, att påhängsvagnsekipagen får högre fordonsskatt än en kombination av vanlig lastbil och släpvagn med motsvarande sammanlagd totalvikt.

Den kollektiva persontrafikens särskilda problem tas upp i yttrandena från *länsstyrelsen i Stockholms län*, *Svenska busstrafikförbundet* och *Svenska lokaltrafikföreningen*. Länsstyrelsen framhåller, att den kollektiva busslinjetrafiken kämpar med stora svårigheter i olika avseenden och att allt som kan göras för att underlätta för denna trafik bör göras. Busstrafikförbundet erinrar om att samhällets intresse av en tillfredsställande transportförsörjning i alla delar av landet lett till att en stor del av busstrafiken subventioneras på olika sätt. Skatteskalorna för bussarna bör därför i första hand konstrueras så att de allmänna trafikförsörjningsbehoven inte

onödigtvis kommer på mellanhand. Lokaltrafikföreningen påpekar, att den kollektiva trafiken i tätorterna med hänsyn till trängselproblemen intar en särställning. De speciella driftförhållandena för dessa bussar, särskilt den relativa drivmedelsförbrukningen per körsträcka, utgör en omständighet som utredningen med sitt förslag inte beaktat. Till följd härav blir den totala skattebelastningen högre för bussarna. Enligt föreningens uppfattning är därför en lindrigare beskattning av bussar i tätortstrafik befogad.

Departementschefen

Som jag inledningsvis nämnt enades statsmakterna år 1963 om nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. Man antog den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen vilken, med en viss förenkling, innebär att varje trafikgren i princip bör svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. I direktiven till den år 1965 tillsatta bilskatteutredningen erinrade jag om 1963 års principproposition och det däri gjorda uttalandet om det kostnadsansvar som bör avkrävas vägtrafiken. Jag framhöll, att en avvägning av fordonsbeskattningen skulle ha till syfte att underlätta ett genomförande av den nyssnämnda principen och att en omfördelning av vägtrafikbeskattningen med hänsyn härtill kunde bli aktuell. År 1965 uppdrogs åt en annan utredning — vägstnadsutredningen — att utreda frågan vilka kostnader för det allmänna som med utgångspunkt från 1963 års trafikpolitiska beslut bör hänföras till vägtrafiken och hur dessa kostnader lämpligen bör fördelas på olika trafikantkategorier. Denna utrednings arbete torde komma att pågå ännu flera år.

I sitt betänkande Fordonsbeskattningen har bilskatteutredningen behandlat vägtrafikbeskattningens utformning i **enlighet med målsättningen** att anpassa denna beskattning till kostnadsansvarighetsprincipen. Övervägandena har skett på grundval av ett omfattande material, som utredningen tagit fram, sammanställt och bearbetat. Utredningen har funnit, att vägtrafikbeskattningen i dess nuvarande utformning i betydelsefulla delar avviker från en på kostnadsansvarighetsprincipen grundad beskattning. Detta gäller främst i fråga om den tyngre vägtrafiken. Enligt utredningens mening är en ändrad avvägning av de tyngre fordonens beskattning klart motiverad och bör genomföras utan att resultatet av vägstnadsutredningens mera långsiktiga arbete föreligger. Bilskatteutredningen föreslår i **enlighet härmed** en omläggning av vägtrafikbeskattningen genom en omfördelning av den årliga fordonsskatten för lastbilar, bussar och släpvagnar inom ramen för ett totalt sett oförändrat skatteuttag. Förslaget innebär viss skärpning av skatten för de tyngsta fordonen och viss lindring för de lättare. Utredningen föreslår vidare en nedjustering av traktorskatten för s. k. trafiktraktorer

och därmed jämställda motorredskap. Enligt förslaget skall omläggningen genomföras etappvis med början år 1971. Beskattningen av personbilar och av övriga motorfordon och släpvagnar med lägre totalvikt än tre ton berörs inte av förslaget.

Vid remissbehandlingen har man allmänt anslutit sig till en på kostnadsansvarighetsprincipen grundad vägtrafikbeskattning. Kritik har dock i skilda hänseenden riktats mot det av utredningen presenterade konkreta förslaget. Som remissinstanserna genomgående understrukt har 1963 års principbeslut alltjämt full giltighet. Enighet råder om att utredningens förslag står i överensstämmelse härmed, även om man inte lika allmänt accepterat de framlagda lösningarna. För egen del anser jag, att utredningen presterat ett förslag som är väl ägnat att ligga till grund för en reformering av vägtrafikbeskattningen. Jag kommer således i det följande att förorda en omläggning av denna beskattning på grundval av utredningens förslag. Innan jag går närmare in på denna fråga, vill jag dock framföra några mera principiella synpunkter.

Vid remissbehandlingen har olika uppfattningar kommit till uttryck beträffande kostnadsansvarighetsprincipens innebörd. Givetvis kan man ha olika uppfattningar om exempelvis val av beräkningsmetoder och olika kostnadsslags karaktär i kalkylhänseende. Om man emellertid kan utgå från att utredningens bedömningar står i överensstämmelse med nämnda princip och därmed innebär ett väsentligt steg emot en riktig avvägning av vägtrafikbeskattningen, bör därpå grundade förslag kunna accepteras, även om fullständig enighet inte råder. De kritiska synpunkter som i nu nämnda hänseenden framkommit vid remissbehandlingen är enligt min mening inte av sådan art att de rubbar grunderna för utredningens förslag.

Flera remissinstanser har anfört, att bilskatteutredningens förslag inte tar hänsyn till viktiga problem som f. n. behandlas av vägkostnadsutredningen, t. ex. frågan om bilismens kostnadsansvar för miljöförstöring och trafikolyckor. Man har därför menat, att förslaget inte bör genomföras, innan resultatet av vägkostnadsutredningens arbete föreligger. Jag kan inte ansluta mig till denna uppfattning. Enligt min mening är det i stället angeläget att långtgående orättvisor eller ojämnheter i beskattningen inte består i avbidan på en lösning av frågor, som sammanhänger med vägtrafikbeskattningen men som samtidigt i stora delar är mer vittsyftande. Genom uttalanden i skilda sammanhang har klargjorts nödvändigheten av att vägtrafikbeskattningen anpassas i enlighet med den målsättning som kommit till uttryck i 1963 års trafikpolitiska beslut. Denna synpunkt har också anförts i ett flertal remissyttranden. Den nuvarande årliga fordonsbeskattningen bygger på principer från år 1922 och har sedan dess justerats inom ramen för dessa. Det säger sig självt, att den snart 50 år gamla fordonskatten är i behov av en genomgripande översyn. Även drivmedelsbeskattningen är delvis av äldre datum och bör överses. En snar reform av vägtrafikbeskattningen ter sig därför nödvändig.

Enligt vad jag inhämtat torde det dröja ännu flera år, innan vägkostnadsutredningen slutligt löst de ofta mycket komplicerade frågor som förelagts utredningen. Jag anser med hänsyn till det anförda, att en reform av vägtrafikbeskattningen bör kunna ske utan hinder av att resultatet av vägkostnadsutredningens arbete inte föreligger. I sammanhanget vill jag erinra om att ett nära samarbete förekommit och alltjämt förekommer mellan bilskatteutredningen och vägkostnadsutredningen och att sistnämnda utredning i sitt remissyttrande förklarat, att bilskatteutredningens förslag innebär ett steg i rätt riktning och är i linje med vägkostnadsutredningens arbete.

En invändning mot förslaget gäller dess konsekvenser från regionalpolitiska och lokaliseringsmässiga synpunkter. Kritik har samtidigt riktats mot att bilskatteutredningen inte närmare undersökt förslagets verkningar i företags- och samhällsekonomiskt hänseende. När det gäller den sistnämnda synpunkten vill jag understryka att tanken bakom 1963 års trafikpolitiska beslut var, att åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig utveckling inom transportsektorn. Föreliggande utredningsförslag är en uppföljning av detta beslut. Beträffande de företagsekonomiska följderna blir dessa naturligtvis beroende av hur snabbt reformen genomförs. Jag återkommer till detta i det följande.

I fråga om förslagets regionalpolitiska och lokaliseringsmässiga aspekter tänker jag närmast på lastbilstransporterna i de nordligare delarna av landet och på den kostnadshöjande effekt som en ökad beskattning av den tunga trafiken kan få. I sammanhanget vill jag erinra om det transportstöd som enligt riksdagens beslut (prop. 1970: 84, SU 105, rskr 271) skall utgå fr. o. m. den 1 januari 1971 och som syftar till att minska de kostnads- och olägenheterna av långa transportavstånd i Norrland och angränsande delar av stödområdet. Genom stödet avser statsmakterna att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i de angivna delarna av landet. Transportstödet omfattar järnvägs- och lastbilstransporter på sträckor över 300 km. Av regional- och näringspolitiska skäl inriktas stödet på helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat. Det avser dels utgående transporter, dels transporter inom stödområdet. Stödet utgår för transporter av produkter som är särskilt betydelsefulla från regionalpolitisk synpunkt. Fraktnedsättningarna varierar mellan 15 och 35 % av erlagd frakt, beroende på avsändningsortens geografiska belägenhet inom stödområdet. Stödet har formen av årlig restitution. Årskostnaden har i utgångsläget uppskattats till ca 25 milj. kr.

När det gäller den ökning av transportkostnaderna, som kan bli följden för skogsbrukets vidkommande, vill jag endast erinra om att skogspolitiska utredningen i ett större sammanhang undersöker frågan om det statliga stödet till skogsbruket. Enligt vad jag erfarit avser denna utredning att lägga fram betänkande i frågan under år 1970.

Kritik har riktats mot att utredningen inte i sina kalkyler beaktat regionala olikheter i fråga om kostnadsansvaret och inte redovisat lösningar eller undersökningar i fråga om möjligheter till bl. a. regional differentiering av vägtrafikbeskattningen. Jag vill med anledning härav anföra, att sådan differentiering enligt min uppfattning inte torde kunna praktiskt genomföras. De syften som man avser att uppnå med en skattemässig differentiering bör i stället tillgodoses genom andra medel, t. ex. i den tidigare redovisade formen av transportstöd i de nordligare delarna av landet. I detta sammanhang vill jag erinra om att bevillningsutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande (BeU 1970: 36, rskr 244) bl. a. avvisat tanken på en regional fordonsbeskattning av lastbilar och släpvagnar. Utskottet framhöll därvid, att en regional skattepolitik skulle äventyra kontrollen, rubba konkurrensneutraliteten och skapa betydande merarbete för såväl de skattskyldiga som beskattningsmyndigheterna.

Med hänsyn till vad jag nu anfört anser jag, att de vid remissbehandlingen framförda synpunkterna såväl i fråga om förslagets konsekvenser i regional- och lokaliseringsspolitiskt hänseende som beträffande regionala olikheter rörande kostnadsansvaret i betydande delar har tillgodosetts. De frågor som i dessa avseenden återstår att lösa är enligt min mening inte av den arten att de bör hindra genomförandet av en från andra synpunkter angelägen skattereform.

Kritik har anförts mot att den av utredningen föreslagna reformen inte samtidigt innehåller förslag om en generell övergång till beskattning efter totalvikt. Man har särskilt framhållit, att en höjning av den årliga fordonskatten på de tyngre fordonen ytterligare skulle försvåra möjligheterna att använda fordon med hög tjänstevikt men, relativt sett, mindre lastförmåga och alltså motverka strävanden att utrusta fordonen med hänsyn till vad som är arbetsekonomiskt eller trafiksäkerhetsmässigt motiverat. Vidare har framhållits, att det inom vissa näringsgrenar, t. ex. skogsbruket, förekommer, att fordonen har en i förhållande till totalvikten högre tjänstevikt än vad som motsvarar genomsnittet i landet och att, om tjänstevikten behålls som grund för beskattningen, detta därvid kan medföra att näringsgrenen belastas med för hög vägtrafikskatt.

Som jag nämnt i samband med redogörelsen för nuvarande ordning beskattas släpvagnar enligt bilskatteförordningen med hänsyn till fordonets totalvikt. I övriga fall utgör fordonets tjänstevikt grund för beskattningen. Som jag också nämnt är totalvikten lika med summan av tjänstevikt och maximilast. Det ligger i sakens natur, att en beskattning efter fordonets totalvikt medger större hänsynstagande till det enskilda fordonets kostnadsansvar än om skatten beräknas med hänsyn tagen endast till fordonets tjänstevikt. Den ojämnhet i beskattningen som ej sällan uppkommer med det nuvarande skattesystemet blir ännu mera påtaglig ju större fordon det är fråga om. I likhet med vad åtskilliga remissinstanser anfört i denna fråga

anser jag därför, att en omfördelning av den årliga fordonsskatten inte bör genomföras utan att en övergång samtidigt sker till beskattning efter fordonets totalvikt. I och för sig borde därvid en övergång ske för alla motordrivna fordon. Den omdatering i bilregistren som en sådan omläggning innebär måste emellertid f. n. ske manuellt och tar därför åtskillig tid i anspråk. Eftersom en omräkning från tjänstevikt till totalvikt nu bara är av betydelse för beskattningen av lastbilar och bussar, bör den enligt min mening utan olägenhet kunna begränsas till dessa fordonskategorier. Motsvarande omräkning för personbilar och övriga motordrivna fordon torde kunna anstå till en senare tidpunkt. Jag förordar sålunda, att samtidigt med en reformering av fordonsskattningen en övergång sker från beskattning efter tjänstevikt till beskattning efter totalvikt i fråga om lastbilar och bussar.

I detta sammanhang vill jag beröra en speciell fråga med anledning av vad Aktiebolaget Svensk Bilprovning anfört i sitt remissyttrande. Som jag tidigare nämnt bestäms ett fordon's maximilast och därmed dess totalvikt med hänsyn till den största mängd last som fordonet är inrättat för. Totalvikten fastställs i allmänhet till det värde som anges i särskilt intyg från tillverkaren [9 och 11 §§ vägtrafikkungörelsen (1951: 743)]. Av olika skäl har tillverkare av vissa tyngre lastbilar och släpvagnar angett totalvikter som är högre än vad som är möjligt att använda här i riket med hänsyn till gällande bestämmelser om bl. a. högsta tillåtna axel- och boggitryck. Efter den senaste höjningen av den årliga fordonsskatten på släpvagnar, vilken trädde i kraft den 1 januari 1970 (prop. 1969: 45, BeU 35, rskr 207, SFS 296), har emellertid konstaterats, att tillverkare av tyngre släpvagnar uppger totalvikter som är lägre än vad de förut angett för samma slags fordon. En ytterligare höjning av den årliga fordonsskatten kan tänkas medföra en ökad omfattning av sådana åtgärder. Vidare kan en övergång till beskattning efter totalvikt beträffande motorfordon leda till liknande förfaranden beträffande tyngre lastbilar. Man torde också ha anledning att räkna med att ägare till redan registrerade tyngre fordon kan vilja ha totalvikten sänkt med hänsyn till den last fordonet i verkligheten får ta.

De åtgärder jag här syftar på är i allmänhet föranledda av en önskan hos tillverkaren eller ägaren att genom lägre totalvikt på fordonet erhålla lägre skatt för detta. Ett sådant önskemål är i och för sig naturligt, eftersom fordonet på grund av den inte utnyttjbara "övervikten" kan sägas bli överbeskattat. I en del fall har man för att uppnå den önskade minskningen av totalvikten vidtagit åtgärder på fordonen som medför försämringar från trafiksäkerhetssynpunkt. Eftersom totalvikten vid en skattereform får ökad betydelse som underlag för skatteberäkningen, bör reglerna för fastställande av totalvikt justeras med hänsyn till de ändrade förhållandena. Enligt vad jag erfarit avser chefen för kommunikationsdepartementet att ta upp denna fråga.

Från en del håll har riktats kritik mot att förslaget inte samtidigt innebär en övergång till beskattning med hänsyn till körd väglängd (kilometerbeskattning), eftersom denna skatteform bl. a. skulle medverka till en rättvisare beskattning särskilt i fråga om de fordonskategorier som har en relativt låg utnyttjandegrad. Mycket talar för att en kilometerskatt utgör en lämplig lösning när det gäller beskattningen av den tyngre vägtrafiken. Denna uppfattning har också kommit till uttryck i bevillningsutskottets betänkande 1969: 35. Enligt vad som framgår av bilskatteutredningens betänkande avser utredningen emellertid att redan under innevarande år lägga fram principförslag om övergång till kilometerskatt med verkan fr. o. m. år 1974. Med hänsyn härtill saknar jag anledning att nu ta ställning till en sådan skatteomläggning. Jag vill emellertid erinra om att Kungl. Maj:t meddelat bestämmelser i syfte att möjliggöra nedsättning av årlig fordonskatt för vissa kategorier av fordon, däribland registrerade släpvagnar, vars utnyttjande för transport på allmän väg är relativt litet [kungörelsen (1969: 553) om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar, m. m.] Även om dessa bestämmelser givetvis inte är avsedda att ersätta ett beskattningssystem, grundat på körd väglängd, ger de dock enligt min mening betydande möjligheter till en bättre avvägning i beskattningen av tyngre fordonskombinationer. Med hänsyn till det anförda anser jag hinder inte föreligga att reformera fordonsbeskattningen utan att samtidigt gå över till kilometerbeskattning.

Jag har i det föregående tagit upp vissa, från remissinstansernas sida framförda principiella invändningar mot att nu genomföra en omfattande ändring i fordonsbeskattningen på grundval av bilskatteutredningens förslag. Som framgår av vad jag därvid anført anser jag, att den kritik som i vissa avseenden riktats mot förslaget är berättigad och att en skattereform inte bör ske utan att samtidigt vissa åtgärder vidtas för att underlätta genomförandet av reformen. I vissa andra avseenden anser jag emellertid den anförda kritiken inte kunna tillmätas avgörande betydelse. Den väsentliga frågan är i stället enligt min mening att få klarlagt, om en reform av vägtrafikbeskattningen är så angelägen, att den — med de kompletterande åtgärder som jag tidigare angett — bör genomföras nu.

Jag har tidigare framhållit, att 1963 års trafikpolitiska beslut fortfarande bör vara vägledande vid utformningen av vägtrafikbeskattningen. Detta synes också vara den allmänna uppfattningen och har, när det gäller riksdagens behandling av frågan, senast kommit till uttryck i bevillningsutskottets betänkande 1969: 35. För att inte onödigtvis fördröja samhällsekonomiska vinster av att beslutet genomförs anser jag, att en anpassning av beskattningen i enlighet med detta är angelägen. Av denna orsak bör enligt min mening en revidering av fordonsbeskattningen ske så snart som möjligt.

En sådan revidering är emellertid påkallad inte bara av trafikpolitiska

skäl. Även det senaste decenniets snabba utveckling på bilismens område i såväl tekniskt som ekonomiskt hänseende spelar härvid en betydelsefull roll. År 1959 fanns 120 000 lastbilar, 8 000 bussar och 29 000 släpvagnar, varav 1 700 påhängsvagnar, registrerade i landet. Motsvarande siffror år 1968 var 138 000 lastbilar, 12 000 bussar och 95 000 släpvagnar, varav 5 000 påhängsvagnar. Av det totala antalet lastbilar hade år 1959 knappt 1 % en lastförmåga (maximilast) om tio ton eller mera. Motsvarande andel år 1968 var drygt 10 %. Av släpvagnarna hade år 1959 ett antal om 2 600 en lastförmåga om tio ton eller mera. Motsvarande antal år 1968 var 16 000, varav nära 5 000 påhängsvagnar.

Under den nämnda tioårsperioden har, särskilt i fråga om lastbilarna, en kraftig förskjutning skett mot större fordon. Ökningen av andelen tyngre och större fordon pågår alltjämt. Det säger sig självt, att denna ökning av antalet tyngre fordon på våra vägar och gator och den pågående struktur- omvandlingen på transportmarknaden i särskilt hög grad aktualiserar frågan om en riktig avvägning av vägtrafikbeskattningen. De ökade skillnaderna i fråga om konstruktion, vikt, lastförmåga, axeltryck m. m. innebär större krav än tidigare på att beskattningen utformas på ett mera differentierat sätt. Även av denna anledning finner jag, att en revidering av den nuvarande beskattningen snarast bör komma till stånd. I likhet med vad flera remissinstanser uttalat anser jag därvid, att bilskatteutredningens förslag bör läggas till grund för en reformerad fordonsbeskattning.

När det härefter gäller principerna för utformningen av vägtrafikbeskattningen vill jag erinra om tankegångarna i 1953 års trafikutredningens betänkande Svensk trafikpolitik I, vilka ligger till grund för 1963 års trafikpolitiska beslut. Trafikutredningen fann, att den vid tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen relevanta kostnaden är den som samhället skulle undvika, om den ifrågavarande transporttjänsten inte kom till utförande (mindre- resp. merkostnaden). De transportavgifter eller skatter, genom vilka man uppnår en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken, borde enligt trafikutredningen bestämmas i enlighet med marginalkostnaderna på lång sikt. Härigenom kommer även sådana poster som investeringar i vägnätet att läggas till grund vid avvägningen av beskattningen. Detta överensstämmer med tanken att varje trafikgren i princip bör svara för de kostnader som den förorsakar det allmänna. Bilskatteutredningen har kommit till samma slutsats som trafikutredningen. Övervägande antalet remissinstanser som yttrat sig i denna fråga har också uttalat sig till förmån för att vägtrafikbeskattningen utformas med utgångspunkt från de långsiktiga marginalkostnaderna. Jag har ingen erinran mot att vägtrafikbeskattningen utformas i överensstämmelse med det nu anförda.

Utredningen har inte ansett sig böra företa några siffermässiga beräkningar av de långsiktiga marginalkostnaderna. Grunden härtill är att kostnadernas absoluta storlek har mindre betydelse när det gäller att omfördela

skatterna inom ramen för ett oförändrat uttag. Avgörande för en rimlig utformning av vägtrafikbeskattningen bör enligt min mening vara att söka finna en kostnadsstruktur efter vilken prisstrukturen, dvs. beskattningen, kan anpassas. Genom att söka åstadkomma en sådan anpassning med betryggande säkerhetsmarginal torde det vara möjligt att få en avvägning av vägtrafikbeskattningen som går i rätt riktning med hänsyn till fordonens kostnadsansvar.

Vid bedömningen av de kostnader, till vilka hänsyn bör tas vid bestämmandet av kostnadsstrukturen, kan självfallet olika meningar göras gällande. Man skulle sålunda, som en del remissinstanser gjort, till den totala kostnadsramen kunna hänföra sådana kostnader som utgifter för trafikolyckor, miljöförstöring, bullerstörningar osv. Att bestämma dessa kostnader och att fastställa hur mycket därav som skall tas ut av vägtrafiken är dock förenat med mycket stora svårigheter. Dessa spörsmål övervägs f. n. av vägstadsutredningen och någon lösning torde inte ännu på länge vara att vänta. I avvaktan på den närmare undersökningen av dessa frågor bör emellertid en reformering av vägtrafikbeskattningen ske som ett steg i riktning mot en mera fullständig avvägning av beskattningen. Jag vill med hänsyn till det nu sagda förorda, att vid bestämmandet av kostnadsstrukturen hänsyn tas bara till de kostnadslag som omfattas av utredningens förslag. Andra kostnader, t. ex. för trafikolyckor, bör således tills vidare lämnas åt sidan.

Bilskatteutredningen har delat upp de kostnader, som skall avräknas mot automobilskattmedlen, i tre huvudgrupper, nämligen driftkostnader, investeringskostnader och övriga kostnader. Var och en av dessa grupper har i sin tur delats upp i undergrupper. Några remissinstanser har invänt, att utredningen hänfört vissa kostnader till fel grupp. Man har också riktat kritik mot de av utredningen gjorda beräkningarna av kostnadsstrukturen för olika grupper. Givetvis ger den föreslagna uppdelningen av kostnaderna utrymme för olika uppfattningar om vilka kostnader som bör hänföras till den ena eller den andra gruppen. Delade meningar kan även råda om hur kostnadsstrukturen skall beräknas. Av betydelse för att man skall få en riktig prisstruktur är emellertid inte så mycket hur man genomför beräkningarna för det enskilda kostnadsslaget. Avgörande är i stället enligt min uppfattning den totala kostnadsstrukturen för olika fordonskategorier. Under förutsättning att den på grundval av denna totala kostnadsstruktur bestämda prisstrukturen är beräknad med betryggande säkerhetsmarginaler, anser jag därför, att de anförda invändningarna saknar nämnvärd betydelse för frågan om den slutliga avvägningen av beskattningen.

Det nu sagda innebär å andra sidan inte att en felberäkning av vissa kostnader skulle vara utan intresse för den slutliga bestämningen av kostnadsstrukturen. En fråga som tagits upp av flera remissinstanser rör de axeltrycks- och körlängdsberoende driftkostnaderna, dvs. slitagekostnader-

na. En del remissinstanser har anfört, att utredningen beräknat dessa kostnader för högt med påföljd att de tyngre fordonen kommer att bli för högt beskattade. SJ, å andra sidan, har med stöd av egna undersökningar funnit, att dessa kostnader beräknats för lågt. Några remissinstanser har i samband därmed anfört, att AASHO-försöken avsett vägar med delvis annat undergrundsmaterial men inte omfattat prov på tjälade vägar och att dessa omständigheter utesluter försökens tillämplighet för svenska förhållanden.

Som jag tidigare nämnt grundas bilskatteutredningens beräkningar i fråga om slitagekostnaderna på de i USA under åren 1958—1961 utförda s. k. AASHO-försöken. Enligt dessa försök sliter en passage med ett axeltryck om tio ton 3 000—10 000 gånger mera på vägen än en passage med ett axeltryck om ett ton. I vissa europeiska länder, såsom Frankrike, Schweiz och Västtyskland, där man bedömt värdet av AASHO-försökens tillämplighet efter motsvarande förhållanden i resp. land, anser man, att slitaget under motsvarande vikt- och axeltrycksförhållanden är 10 000 gånger större för det tyngre fordonet. En arbetsgrupp inom EEC-kommissionen som studerar frågor om prissättningen av vägtjänster för EEC-länderna har rekommenderat, att värdet på slitaget under motsvarande vikt- och axeltrycksförhållanden bestäms till 10 000. I England har man, för att med säkerhet undvika att överdriva de höga axeltryckens slitageeffekter, bedömt, att talet 1 000 är lämpligt för engelska förhållanden. Bilskatteutredningen å sin sida har utgått från att en passage med tio tons axeltryck sliter vägen bara 300 gånger mera än en passage med ett tons axeltryck.

Jag kan i och för sig förstå, att viss osäkerhet råder om värdet av de amerikanska undersökningarna med tanke på svenska väg- och klimatförhållanden. De slutsatser som bilskatteutredningen dragit av de amerikanska undersökningarna kan emellertid mot bakgrunden av det nu anförda och med hänsyn till det förhållandet att tjäle förekom även inom det område där AASHO-försöken utfördes knappast bedömas som annat än försiktiga. Denna uppfattning har också kommit till uttryck vid remissbehandlingen. Även med beaktande av övriga invändningar mot utredningens beräkningar av slitageeffekten anser jag mig därför kunna godta utredningens bedömning i detta avseende.

Den kritik som i övrigt riktats mot utredningens kostnadsberäkningar och kalkyler tar sikte främst på det osäkra underlag som man anser utredningen haft att tillgå. Utan att närmare gå in på dessa delvis komplicerade beräkningar vill jag, som jag också tidigare nämnt, erinra om att beräkningarna genomgående kännetecknas av en långt gående försiktighet. Denna försiktighet har bl. a. lagit sig uttryck i att utredningen, så snart den inte kunnat träffa ett avgörande med rimlig grad av säkerhet, valt en lösning som ger en från den nuvarande prisstrukturen minst avvikande kostnadsstruktur. Den metod utredningen sålunda begagnat innebär enligt min mening en tillfredsställande garanti för att den erhållna kostnadsstrukturen kan läggas till grund för bestämmande av prisstrukturen.

Utredningen har beräknat kostnadsstrukturen särskilt för varje fordonslag. Strukturerna är åskådliggjorda i betänkandet genom kostnadsstrukturkurvor (k-kurvor) (diagram 3—7). Med ledning av dessa kurvors utseende — kurvorna stiger i allmänhet från en viss totalvikt — jämfört med nuvarande, hela tiden sjunkande prisstrukturkurvor (p-kurvor) drar utredningen den slutsatsen, att en riktig p-kurva från minimipunkten inte bör sjunka utan åtminstone vara horisontell. Detta resonemang har i princip accepterats av ett flertal remissinstanser även om SJ funnit, att utredningen vid sin bedömning varit alltför försiktig, medan Skogsbrukets motortransportkommitté inte ansett det osannolikt, att de nu gällande, sjunkande p-kurvorna är riktigare än de av utredningen som slutmål föreslagna. För egen del kan jag inte finna annat än att den slutsats utredningen dragit av den för varje fordonslag beräknade kostnadsstrukturen är mycket försiktig. Även om de åberopade k-kurvornas utseende snarast tyder på att p-kurvorna bör vara stigande och att skattenivån för de tyngsta fordonen egentligen borde ligga högre — ca 30—40 % högre — än vad utredningen föreslagit är jag beredd att i allt väsentligt godta utredningens förslag. Av motsvarande skäl anser jag mig också kunna instämma i de slutsatser utredningen dragit vid en jämförelse av prisstrukturerna de olika fordonskategorierna emellan. P-kurvorna för de olika fordonskategorierna framgår närmare av diagram som torde bifogas statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilagor 1—5*. Kurvorna avser förhållandena vid en fullt genomförd omläggning av beskattningen. Det anförda innebär bl. a., att jag anser mig kunna instämma i utredningens uppfattning att några slutsatser av det tillgängliga materialet inte kan dras i fråga om beskattningen av lättare fordon, dvs. personbilar och andra fordon med totalvikter under tre ton. På en punkt har jag emellertid en från utredningens förslag avvikande mening, nämligen beträffande den föreslagna skattenivån för brännoljedrivna bussar.

I och för sig kan den föreslagna skatteavvägningen för sådana bussar vara motiverad, eftersom skattenivån av praktiska skäl bör väljas utan hänsyn till om fordonet används i tätortstrafik eller ej. Jag vill emellertid erinra om att busstrafiken i tätorter intar en särställning i förhållande till stora grupper av andra trafikmedel. Trängselproblem och hög drivmedelsförbrukning per körd vägsträcka medför, relativt sett, höga kostnader för dessa fordon. Den av utredningen föreslagna högre beskattningen av bussarna skulle medföra en ytterligare kostnadsökning. Dessa omständigheter har också framhållits vid remissbehandlingen. För att möjliggöra att den kollektiva busstrafiken kan drivas utan att taxehöjningar eller andra åtgärder behöver tillgripas till följd av höjning av fordonskatten anser jag, att skattenivån för denna fordonskategori bör sättas lägre än utredningen föreslagit. En nivå, motsvarande 80 % av den som föreslagits för tvåaxliga, brännoljedrivna lastbilar, anser jag därvid lämplig. Vad jag nu förordat bör av praktiska skäl gälla alla brännoljedrivna bussar, oberoende av om de framförs i tätortstrafik eller ej.

Mot bakgrunden av vad jag nu anfört förordar jag, att en omläggning av fordonsbeskattningen nu kommer till stånd. En fullständig omläggning kan enligt utredningen ske etappvis och under så lång tid att transportsektorn och näringslivet i övrigt bereds tillfälle att anpassa sig med hänsyn till de nya skatteförhållandena. Jag vill instämma i dessa synpunkter. En etappvis genomförd omläggning har också den fördelen, att, om så skulle behövas, hänsyn kan tas till nytillkommande omständigheter som är ägnade att påverka reformprogrammet. Jag vill i detta sammanhang dels peka på vägkostnadsutredningens arbete, dels erinra om att det i vissa länder pågår undersökningar som kan vara av betydelse för vägtrafikbeskattningen även i vårt land.

Utredningen anser, att reformprogrammet bör genomföras i fem etapper under tiden 1.1.1971—1.1.1979, och föreslår, att det genomförs till 10 % i en första etapp med verkan fr. o. m. den 1 januari 1971. Det av utredningen förordade reformprogrammet framgår av följande tabell.

etapp I	1/1 1971 10 %
etapp II	1/1 1973 15 %
etapp III	1/1 1975 25 %
etapp IV	1/1 1977 25 %
etapp V	1/1 1979 25 %

Jag finner den angivna reformtakten vara väl avvägd och föreslår, att den läggs till grund vid genomförandet av omläggningen av vägtrafikbeskattningen. Självfallet kan, som jag nyss nämnde, nya omständigheter tillkomma som är ägnade att påverka fullföljandet av reformprogrammet. En revidering av detta kan under sådana förhållanden bli aktuell. Jag förordar sålunda, att omläggningen sker i enlighet med vad jag nu anfört.

Det av mig nu förordade förslaget innebär, att den årliga fordonsskatten differentieras i större utsträckning än vad nu är fallet. Beskattningen avvägs med hänsyn till fordonets totalvikt. Vidare sker differentiering med hänsyn till antalet hjulaxlar på fordonet. De tyngsta fordonen får en skattehöjning och övriga fordon får sänkt skatt. Skatten sänks bl. a. för bensindrivna lastbilar och — till följd av den av mig i detta avseende förordade justeringen av utredningens förslag — för både bensin- och brännoljedrivna bussar. Av tabellerna A—L, som torde fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga 6*, framgår skatteändringarna för de enskilda fordonskategorierna jämfört med nuvarande skatt. Tabellerna visar förhållanden för fordonen med intervall om ett tons totalvikt. Den fullständiga skatteskalen framgår av den bilaga som föreslås fogad till bilskatteförordningen.

Som jag nyss nämnt gäller de av mig förordade skatteändringarna bara fordon med en totalvikt om tre ton och däröver. När det gäller de konsekvenser som dessa ändringar får beträffande skatten på trafiktraktorer och på

släpvagnar som dras av sådana traktorer har utredningen påvisat, att sådana släpvagnar har kortare genomsnittliga körsträckor än de lastbilsdragna släpvagnarna. För att åstadkomma en riktig avvägning av skatten på traktorekipagen har utredningen förordat den lösningen, att skatten för trafiktraktorerna sänks till en nivå som i runda tal motsvarar en fjärdedel av skatten på tvåaxliga, brännoljedrivna lastbilar med motsvarande totalvikt.

Jag har tidigare nämnt, att möjligheter finns till nedsättning av traktorskatt på trafiktraktorer och av fordonsskatt på släpvagnar enligt kungörelsen (1969: 553) om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar, m. m. Enligt denna kungörelse kan nedsättning ske till lägst halva traktorskatten och, när fråga är om traktordragna släpvagnar, till lägst en fjärdedel av släpvagnsskatten. Om utredningens förslag på denna punkt genomfördes, skulle antalet ansökningar om nedsättning av skatt enligt kungörelsen komma att minska. Detta skulle uppenbarligen innebära fördelar från administrativ synpunkt. För att den sammanlagda skattereduktionen för ett traktorekipage inte skulle bli omotiverat stor, torde dock ett genomförande av utredningens förslag samtidigt böra leda till en skärpning av förutsättningarna för nedsättning av skatt enligt kungörelsen. Emellertid skulle i normalfallen den skattereduktion som kan uppnås för traktorekipaget bli mindre enligt utredningens förslag än med tillämpning av kungörelsen. Med hänsyn till de konsekvenser som ett genomförande av utredningens förslag således skulle kunna leda till, är jag inte beredd att nu ta ställning till frågan om en ändrad avvägning av skatten på trafiktraktorerna.

Sistnämnda fråga, liksom den av utredningen behandlade frågan om införande i bilskatteförordningen av en generell dispensbestämmelse, torde få övervägas i annat sammanhang.

Som framgår av det tidigare sagda föreslår utredningen en omfördelning av den årliga fordonsskatten inom ramen för nuvarande totala skatteuttag. Även jag anser, att omläggningen bör ske utan att skatteutfallet påverkas. Vad jag förordat i det föregående föranleder med hänsyn härtill vissa smärre justeringar av de av utredningen föreslagna skattesatserna.

Som jag tidigare anfört bör den av mig förordade omläggningen genomföras med tillämpning fr. o. m. den 1 januari 1971.

Hemställen

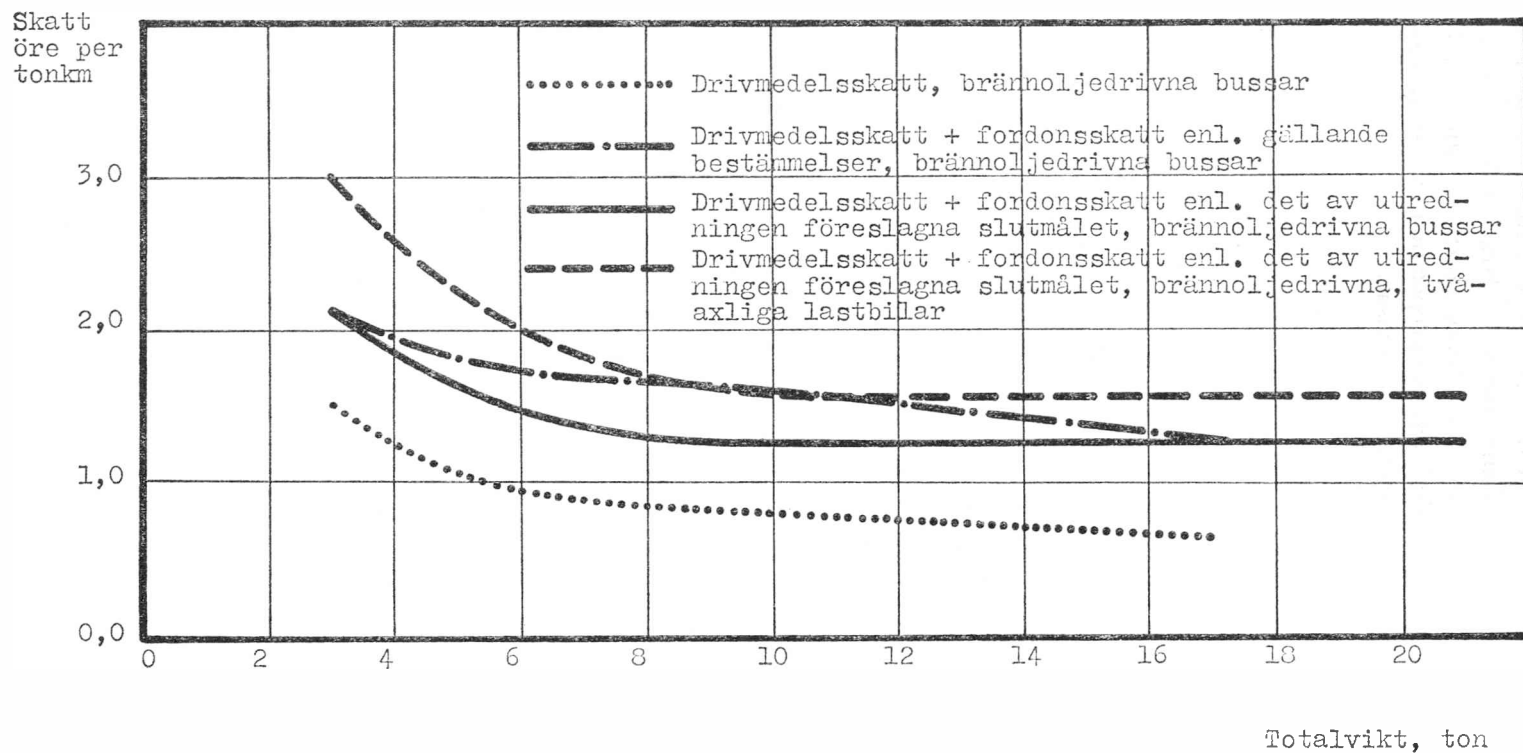
Under hänvisning till vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att antaga inom finansdepartementet upprättat förslag till *förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobilskatt*.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

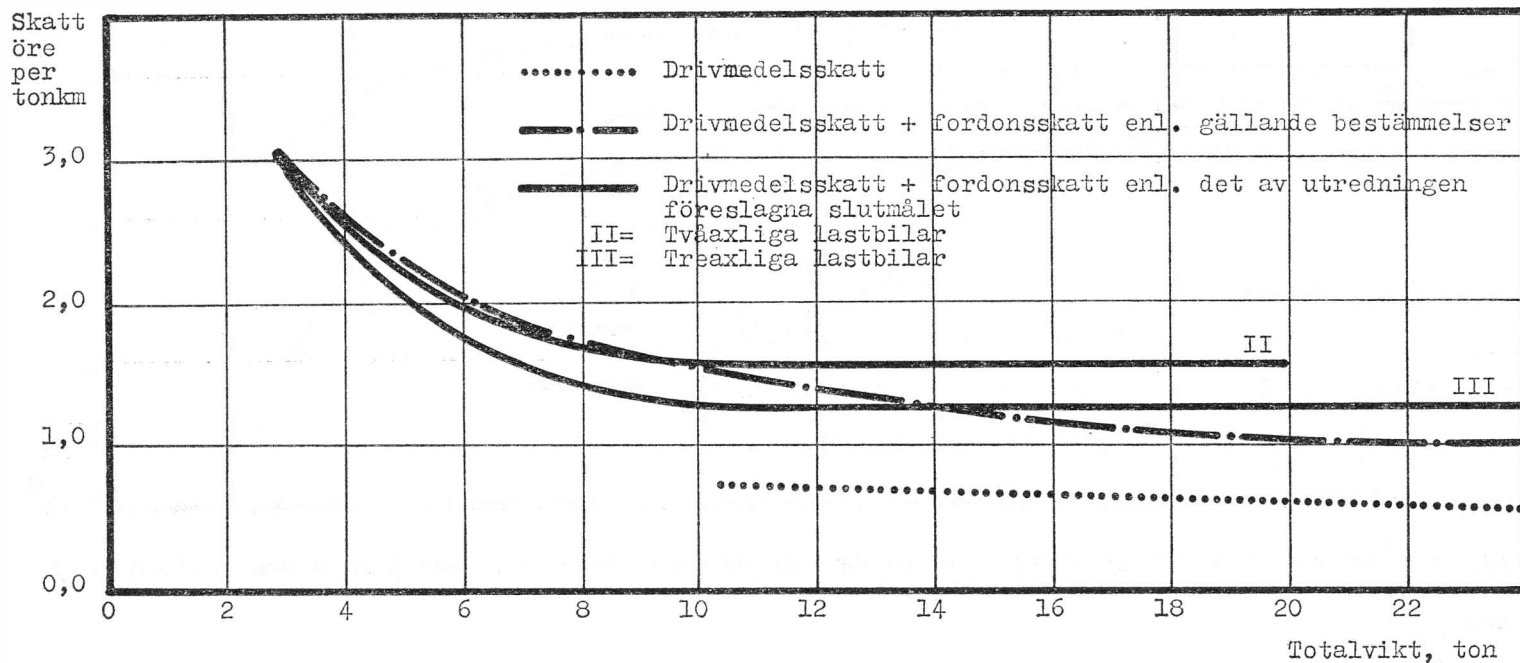
Ur protokollet:

Britta Gyllensten

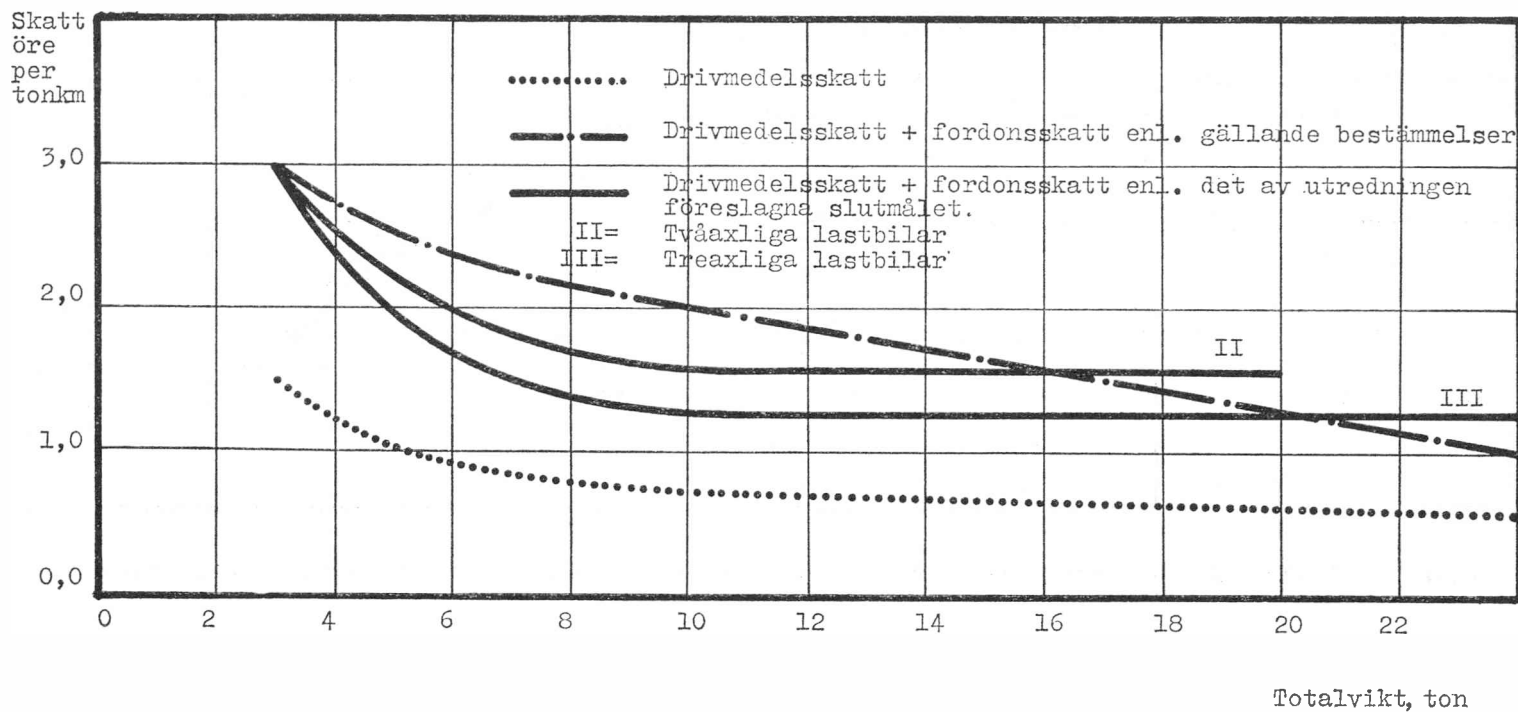
Total skatt per tonkm, brännoljedrivna bussar, efter genomförandet av femte etappen 1.1.1979



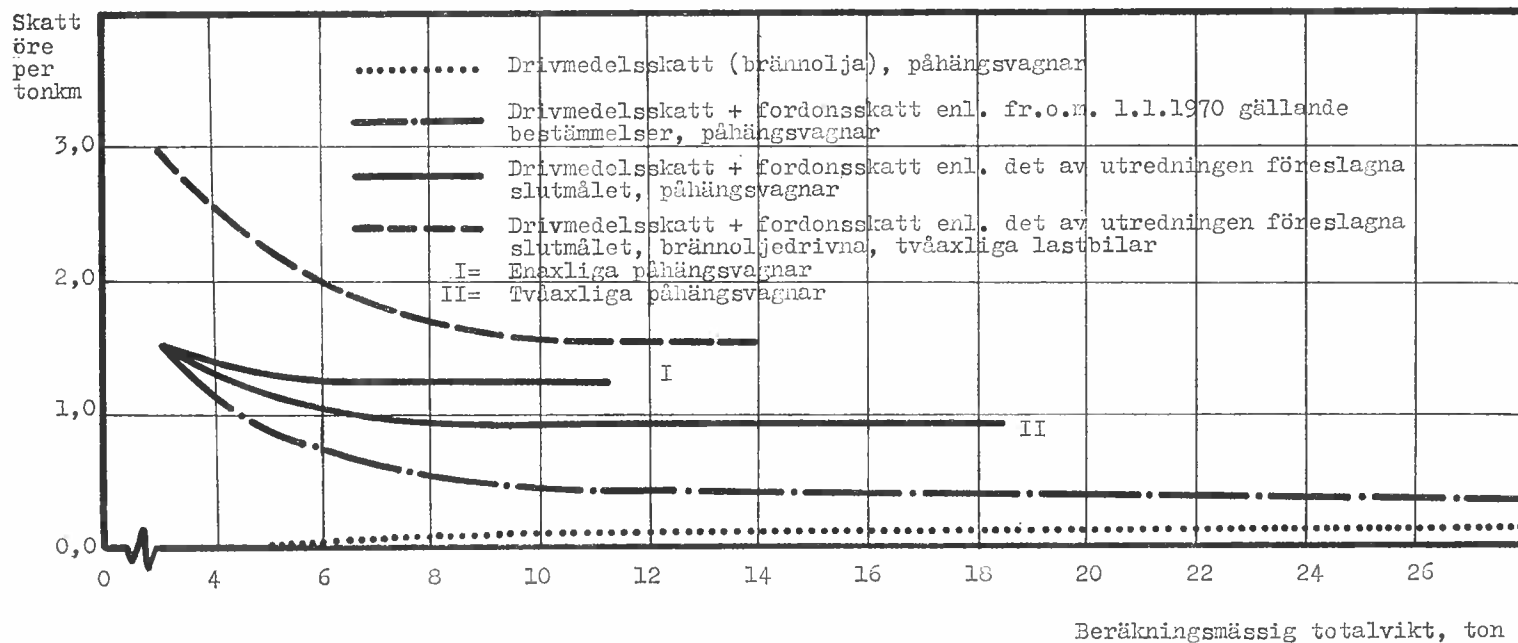
Total skatt per tonkm, brännoljedrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn, efter genomförandet av femte etappen 1.1.1979



Total skatt per tonkm, bränslejädrivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn, efter genomförandet av femte etappen 1.1.1979



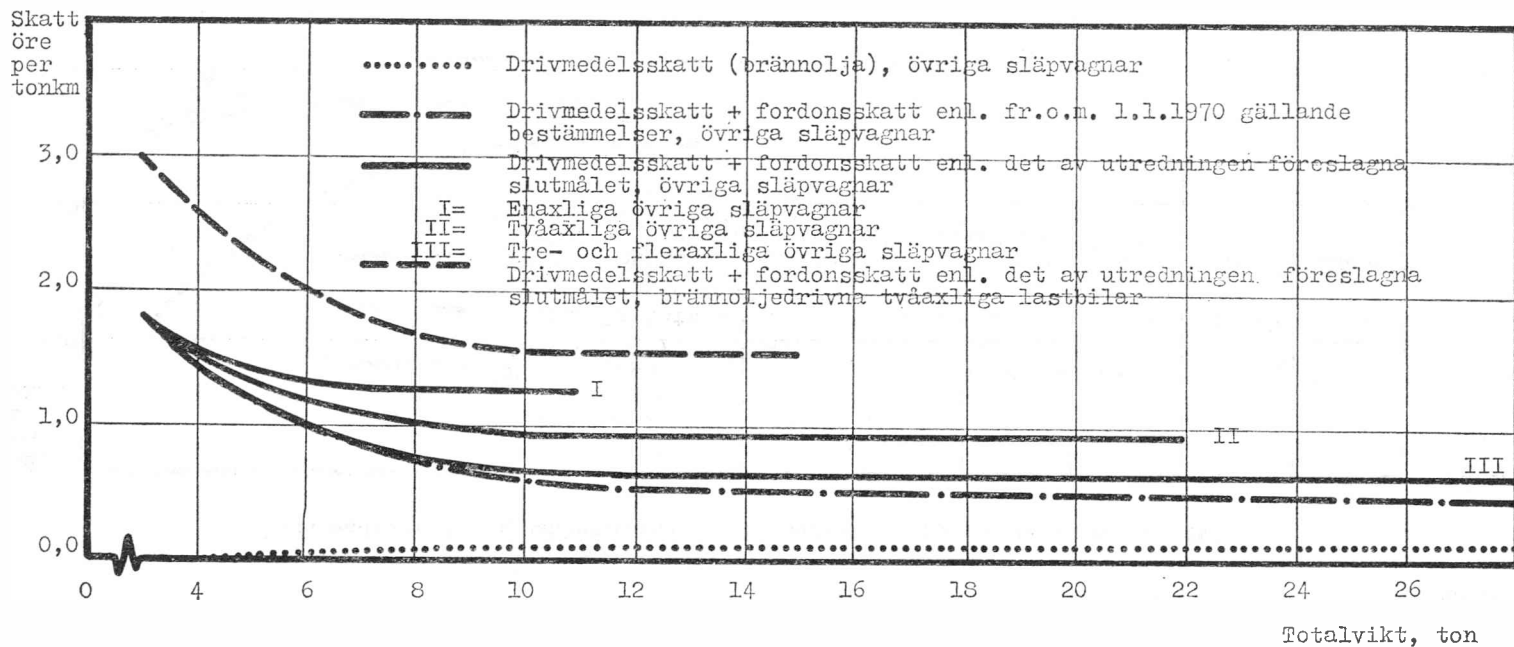
Total skatt per tonkm, påhängsvagnar, efter genomförandet av femte etappen 1.1.1979



(Med beräkningsmässig totalvikt menas den del av påhängsvagnens totalvikt som återstår sedan dragbilens maximilast frånräknats)

Bilaga 5
Diagram 5

Total skatt per tonkm, övriga släpvagnar, efter genomförandet av femte etappen 1.1.1979



Bilaga 6

Tabeller, utvisande den i propositionen föreslagna ändrade årliga fordonsskatten, beräknad efter totalvikt med intervall om ett ton, efter genomförandet av första etappen 1.1.1971

A. Bensin- och gasolrdrivna bussar

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		
	1970	1971	± från 1970
3 000	697	697	0
4 000	1 077	1 037	— 40
5 000	1 457	1 377	— 80
6 000	1 837	1 717	—120
7 000	2 217	2 057	—160
8 000	2 647	2 447	—200
9 000	3 077	2 837	—240

B. Brännoljedrivna bussar

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		
	1970	1971	± från 1970
3 000	697	697	0
4 000	1 077	1 061	— 16
5 000	1 457	1 421	— 36
6 000	1 837	1 781	— 56
7 000	2 217	2 141	— 76
8 000	2 647	2 541	—106
9 000	3 077	2 953	—124
10 000	3 507	3 383	—124
11 000	3 937	3 813	—124
12 000	4 367	4 263	—104
13 000	4 797	4 713	— 84
14 000	5 227	5 163	— 64
15 000	5 657	5 613	— 44

C. Bensindrivna lastbilar

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		
	1970	1971	± från 1970
3 000	709	709	0
4 000	1 029	999	— 30
5 000	1 349	1 289	— 60
6 000	1 664	1 574	— 90
7 000	1 974	1 854	—120
8 000	2 284	2 134	—150
9 000	2 594	2 414	—180
10 000	2 904	2 694	—210

D. Brännoljdrivna, 2-axliga lastbilar med anordning för påhängsvagn

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		
	1970	1971	± från 1970
3 000	709	709	0
4 000	1 029	1 019	— 10
5 000	1 349	1 329	— 20
6 000	1 664	1 634	— 30
7 000	1 974	1 934	— 40
8 000	2 284	2 255	— 29
9 000	2 594	2 585	— 9
10 000	2 904	2 915	+ 11
11 000	3 214	3 277	+ 63
12 000	3 524	3 647	+123
13 000	3 834	4 017	+183
14 000	4 144	4 399	+255
15 000	4 454	4 789	+335
16 000	4 764	5 184	+420

E. *Brännoljedrivna 3- eller fleraxliga lastbilar med anordning för påhängsvagn*

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		
	1970	1971	± från 1970
10 000	2 904	2 829	— 75
11 000	3 214	3 139	— 75
12 000	3 524	3 449	— 75
13 000	3 834	3 809	— 25
14 000	4 144	4 169	+ 25
15 000	4 454	4 529	+ 75
16 000	4 764	4 889	+125
17 000	5 074	5 249	+175
18 000	5 414	5 642	+228
19 000	5 824	6 112	+288
20 000	6 234	6 582	+348
21 000	6 644	7 042	+398
22 000	7 054	7 502	+448
23 000	7 464	7 962	+498
24 000	7 874	8 422	+548
25 000	8 284	8 882	+598

F. *Brännoljedrivna, 2-axliga lastbilar utan anordning för påhängsvagn*

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		
	1970	1971	± från 1970
3 000	709	709	0
4 000	1 029	1 009	— 20
5 000	1 349	1 309	— 40
6 000	1 729	1 669	— 60
7 000	2 169	2 089	— 80
8 000	2 609	2 509	—100
9 000	3 049	2 929	—120
10 000	3 489	3 349	—140
11 000	3 929	3 781	—148
12 000	4 369	4 241	—128
13 000	4 809	4 701	—108
14 000	5 249	5 175	— 74
15 000	5 834	5 790	— 44
16 000	6 564	6 561	— 3
17 000	7 294	7 341	+ 47
18 000	8 024	8 121	+ 97
19 000	8 754	8 901	+147

G. Brännoljedrivna 3- eller fleraxliga lastbilar utan anordning för påhängsvagn

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		
	1970	1971	± från 1970
8 000	2 609	2 434	-175
9 000	3 049	2 840	-209
10 000	3 489	3 270	-219
11 000	3 929	3 700	-229
12 000	4 369	4 130	-239
13 000	4 809	4 568	-241
14 000	5 249	5 038	-211
15 000	5 834	5 633	-201
16 000	6 564	6 353	-211
17 000	7 294	7 073	-221
18 000	8 024	7 800	-224
19 000	8 754	8 590	-164
20 000	9 484	9 380	-104
21 000	10 214	10 174	-40
22 000	10 944	10 974	+ 30
23 000	11 674	11 774	+100

H. 1-axliga påhängsvagnar

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		
	1970	1971	± från 1970
3 001	600	600	0
4 001	600	600	0
5 001	840	840	0
6 001	840	840	0
7 001	840	843	+ 3
8 001	1 080	1 089	+ 9
9 001	1 080	1 119	+ 39
10 001	1 080	1 149	+ 69
11 001	1 800	1 827	+ 27
12 001	1 800	1 857	+ 57
13 001	1 800	1 899	+ 99
14 001	2 520	2 593	+ 73
15 001	2 520	2 643	+123
16 001	2 520	2 693	+173
17 001	3 240	3 382	+142
18 001	3 240	3 432	+192
19 001	3 240	3 482	+242
20 001	3 960	4 195	+235
21 001	3 960	4 275	+315

I. 2- eller fleraxliga påhängsvagnar

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		± från 1970
	1970	1971	
4 001	600	600	0
5 001	840	840	0
6 001	840	840	0
7 001	840	843	+ 3
8 001	1 080	1 085	+ 5
9 001	1 080	1 115	+ 35
10 001	1 080	1 145	+ 65
11 001	1 800	1 811	+ 11
12 001	1 800	1 841	+ 41
13 001	1 800	1 871	+ 71
14 001	2 520	2 537	+ 17
15 001	2 520	2 567	+ 47
16 001	2 520	2 597	+ 77
17 001	3 240	3 264	+ 24
18 001	3 240	3 304	+ 64
19 001	3 240	3 344	+104
20 001	3 960	4 023	+ 63
21 001	3 960	4 063	+103
22 001	3 960	4 118	+158
23 001	3 960	4 188	+228
24 001	3 960	4 258	+298
25 001	5 400	5 633	+233
26 001	5 400	5 703	+303
27 001	5 400	5 773	+373
28 001	5 400	5 845	+445
29 001	5 400	5 925	+525
30 001	6 840	7 308	+468
31 001	6 840	7 380	+540

J. 1-axliga övriga släpvagnar

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		± från 1970
	1970	1971	
2 999	360	360	0
3 001	600	579	- 21
4 001	600	609	+ 9
5 001	840	853	+ 13
6 001	840	883	+ 43
7 001	840	931	+ 91
8 001	1 080	1 187	+107
9 001	1 080	1 237	+157
10 001	1 080	1 297	+217
11 001	1 800	1 991	+191
12 001	1 800	1 991	+191

K. 2-axliga övriga släpvagnar

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		
	1970	1971	± från 1970
2 999	360	360	0
3 001	600	579	- 21
4 001	600	609	+ 9
5 001	840	847	+ 7
6 001	840	877	+ 37
7 001	840	907	+ 67
8 001	1 080	1 141	+ 61
9 001	1 080	1 171	+ 91
10 001	1 080	1 219	+ 139
11 001	1 800	1 907	+ 107
12 001	1 800	1 957	+ 157
13 001	1 800	2 009	+ 209
14 001	2 520	2 716	+ 196
15 001	2 520	2 786	+ 266
16 001	2 520	2 856	+ 336
17 001	3 240	3 559	+ 319
18 001	3 240	3 629	+ 389
19 001	3 240	3 701	+ 461
20 001	3 960	4 431	+ 471
21 001	3 960	4 521	+ 561
22 001	3 960	4 602	+ 642
23 001	3 960	4 602	+ 642
24 001	3 960	4 602	+ 642

L. 3- eller fleraxliga övriga släpvagnar

Totalvikt, kg	Fordonsskatt, kr./år		
	1970	1971	± från 1970
12 001	1 800	1 829	+ 29
13 001	1 800	1 859	+ 59
14 001	2 520	2 535	+ 15
15 001	2 520	2 574	+ 54
16 001	2 520	2 614	+ 94
17 001	3 240	3 310	+ 70
18 001	3 240	3 350	+ 110
19 001	3 240	3 390	+ 150
20 001	3 960	4 087	+ 127
21 001	3 960	4 145	+ 185
22 001	3 960	4 205	+ 245
23 001	3 960	4 265	+ 305
24 001	3 960	4 325	+ 365
25 001	5 400	5 677	+ 277
26 001	5 400	5 737	+ 337
27 001	5 400	5 801	+ 401
28 001	5 400	5 881	+ 481
29 001	5 400	5 961	+ 561
30 001	6 840	7 338	+ 498