

Sammanfattning

Utredaren skall enligt de givna direktiven se över vägtrafikbeskattningens utformning och därvid framför allt beakta miljö-, trafik-säkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet.

I uppdraget ingår att analysera för- och nackdelar med en kilometerskatt. Uttaget av fordonsskatt skall ses över. Möjligheten att införa ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp skall övervägas. Beskattningen av dieselolja för privatbilism, yrkesmässig trafik och arbetsmaskiner skall utredas. De författningar som reglerar uttaget av fordonsskatt skall ses över i syfte att förenkla regelverken och anpassa dem till EG-rättens terminologi.

De delar av uppdraget som särskilt påverkar åkerinäringens konkurrenssituation skulle med förtur redovisas i ett delbetänkande. Detsamma gällde frågan om skattelättnader för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp samt slutsatser avseende införandet av en trafik- och miljöskattekomponent i drivmedelsbeskattningen. Även översynen av arbetsmaskinerna skulle behandlas med förtur.

Utredaren skall vidare enligt beslutade tilläggsdirektiv analysera hur ett svenskt kilometerskattesystem kan utformas mot bakgrund av pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av där införda och planerade kilometerskattesystem.

Utredningens arbete fram till detta slutbetänkande

Utredningen har under arbetets gång lämnat promemorian *Beskattning av dieselolja för arbetsmaskiner* samt delbetänkandet *Vissa vägtrafikskattefrågor* (SOU 2002:64). De förslag som lämnades i promemorian och delbetänkandet har remissbehandlats men har ännu inte lett till lagstiftning. Utredningen återkommer därför i detta

slutbetänkande i relevanta delar till de förslag som tidigare lämnats och gör således nu, utifrån våra direktiv, en samlad bedömning över hela vägtrafikskatteområdet. Vi har därvid eftersträvat det helhetsperspektiv som av nödvändighet inte kunnat anläggas i utredningens tidigare arbeten, vilka också lämnats med detta förbehåll.

Utredningens förslag i korthet

Utredningen lämnar nu förslag som spänner över stora delar av vägtrafikbeskattningens område. Förslagen omfattar framför allt följande större områden.

- En likformig drivmedelsbeskattning (i ett första steg skall skatten på dieselolja höjas med 50 öre per liter),
- en koldioxidrelaterad fordonsskatt för lätta motorfordon, samt
- en miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga motorfordon.

Utöver dessa materiella förslag lämnar utredningen också förslag till en modern och förenklad

- författningsreglering av vägtrafikbeskattningen, bland annat i form av en ny vägtrafikskattelag.

De ovan nämnda förslagen har lämnats i syfte att kunna behandlas och leda till omedelbar lagstiftning. Därutöver har vi utrett följande områden som skall ligga till grund för fortsatt arbete inom riksdag och departement.

- Vissa överväganden kring beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner, samt
- huvuddragen kring utformningen av ett svenskt kilometer-skattesystem för tunga lastfordon.

Såsom ovan anförts spänner utredningens arbete över ett stort område. De ovan redovisade punkterna omfattar därför endast de mera framträdande delarna av utredningens arbete. Därutöver lämnar utredningen förslag i en rad mindre frågor samt redovisar vissa bedömningar av relevans för det fortsatta arbetet inom vägtrafikskatteområdet och andra närbesläktade områden.

Närmare om utredningens förslag

Drivmedelsskatterna

Skatteväxlingskommitténs principskiss

Enligt Skatteväxlingskommitténs principskiss för ett stabilt och överskådligt energiskattesystem med en ökad miljörelatering (SOU 1997:11) skall alla bränslen som används för motordrift beskattas med koldioxidskatt, energiskatt relaterad till bränslets energiinnehåll och svavelskatt. Modellen bygger på att det vid beskattningen av drivmedel därutöver skapas en särskild trafik- och miljöskattekomponent för att ta hänsyn till de kostnader för samhället som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade, s.k. externa kostnader.

En reformerad drivmedelsbeskattning

Vi föreslår att skatten på bensin och dieselolja *på sikt* likställs enligt objektiva kriterier. Detta skall ske genom en höjning av dieselskatten, vilket är en följd dels av att vi låter skatten på bensin bilda referensnivå vid omläggningen, dels av att dieselolja i dag har en betydligt lägre skatt än bensin. En likformig beskattning skulle, vid nuvarande beskattningsförhållanden (2004-01-01), innebära att skatten på dieselolja för transportändamål fick höjas med 2,22 kronor per liter. Som ett första steg mot en likformig beskattning föreslår vi dock att skatten på dieselolja skall höjas med 50 öre per liter. Förslaget till en ny drivmedelsbeskattningsmodell omfattar de dominerande fossila bränslena bensin och dieselolja. Drivmedelsskatten på dessa bränslen föreslås tas ut enligt följande modell.

- En fiskal komponent, energiskatten,
- en koldioxidskattekomponent, och
- en miljöklasskomponent.

Modellen följer Skatteväxlingskommitténs principskiss enligt vilken bensin och dieselolja bör beskattas efter samma principer. Detta är också en av de tre stora principiella förändringar som Skatteväxlingskommittén förordar. En sådan omläggning av drivmedelsbeskattningen innebär att skatten kommer att tas ut efter bränslets egna meriter och på en teknikneutral grund. Energiskatten skall därvid tas ut på grundval av bränslets energiinnehåll. Kol-

dioxidskatten skall, liksom i dag, tas ut efter bränslets kolinnehåll. Därutöver föreslår vi att en miljöklasskomponent införs i modellen i syfte att ta över energiskattens nuvarande funktion att differentiera mellan miljöklasser inom bensin och dieselolja. Vi har därvid, såsom direktiven särskilt föreskriver, undersökt lämpligheten av att bryta ut en s.k. trafik- och miljöskattekomponent ur energiskatten. Vi har då funnit att en sådan komponent inte är optimal för att internalisera (fånga in) de negativa externa miljöeffekter som trafiken ger upphov till (t.ex. kostnader som avser buller, trängsel och olyckor). Vi har dock kommit fram till att komponenten kan användas inom drivmedelsbeskattningen för att skilja mellan olika bränsleslag och bränslekviteter. Komponentens pedagogiska effekt och bidrar därigenom bland annat till att tydliggöra hur energiskattedirektivets (direktiv 2003/96/EG) möjligheter att använda sig av differentierade skattesatser tillämpas i den nationella lagstiftningen. Komponentens utgör slutligen en förutsättning för att, med bibehållen miljöklassstyrning, kunna lägga om energiskatten till att vara relaterad till bränslets energiinnehåll. Eftersom komponentens funktion är att differentiera mellan miljöklasser inom respektive bränsleslag föreslår vi att den skall benämnas *miljöklasskomponenten*.

De alternativa drivmedlen

När det gäller de för den långsiktiga klimatpolitikens fullföljande viktiga koldioxidneutrala bränslena innebär vårt förslag om en likformig beskattning, till följd av att dieseloljealternativet blir avsevärt dyrare, att dessa bränslens konkurrenskraft stärks. Om bensin och dieselolja dessutom på sikt beskattas efter samma principer och en helt teknikneutral beskattning realiserats, stärks konkurrenskraften ytterligare för alternativen till dieselolja. Beträffande den nuvarande beskattningen av de koldioxidneutrala bränslena ser utredningen inte någon anledning att nu gripa in i, eller annars föreslå förändringar i, regeringens pågående genomförande av en skattestrategi för dessa drivmedel såsom den kommer till uttryck i bland annat budgetpropositionerna för åren 2002 och 2004. Det skall dock understrykas att utredningens förslag inte på något sätt stänger vägen för dessa bränslen. Det är snarare så att de på ett enkelt och teknik neutralt sätt kan inlemmas i drivmedelsbeskattningen i linje med Skatteväxlingskommitténs principskiss,

när detta bedöms lämpligt. Utöver de koldioxidneutrala drivmedlen finns övriga alternativa drivmedel såsom t.ex. naturgas och gasol. Utredningen gör här bedömningen att det ännu är för tidigt att applicera Skatteväxlingskommitténs principer på dessa bränslen, eftersom det i sådant fall föreligger en överhängande risk för att man omedelbart tvingas göra avkall på de principer som trots allt bör vara vägledande för den nya drivmedelsbeskattningen.

Ett etappvis införande

Såsom redovisats ovan föreslår vi att skatten på dieselolja i ett första steg höjs med 50 öre per liter. Avsikten är att ytterligare steg bör följa för att under några år fullt ut kunna realisera en likformig drivmedelsbeskattning. Förslaget om ett etappvis höjande av drivmedelsskatten på dieselolja ligger i linje med den av riksdagen sedan tidigare beslutade skatteväxlingen, enligt vilken 30 miljarder kronor skall skatteväxlas mellan åren 2001 och 2010. Oavsett om en viss del av intäkterna från de föreslagna höjningarna på något sätt kommer att återföras till olika sektorer kommer utredningens förslag likväl att leda till att stora årliga belopp kommer att kunna tillgodoräknas det pågående skatteväxlingsprogrammet.

Beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner

Som nämnts har vi i en promemoria tidigare redovisat vår uppfattning kring beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner. I promemorian fann utredningen det lämpligt att utnyttja den s.k. uppvärmningsnivån som en lägre beskattningsnivå för arbetsmaskiner, allt under förutsättning att lagstiftaren anser att ett behov av en sådan lägre nivå föreligger. Promemorians förslag har inte lett till lagstiftning. I samband med utredningens slutliga redovisning av detta spörsmål berörs nu legala, statsfinansiella och praktiska konsekvenser av att låta arbetsmaskiner inom vissa sektorer i stället beskattas enligt den s.k. industrinivån. Den fortsatta hanteringen av denna fråga är helt avhängig politiska ställningstaganden. Dessa bör omfatta dels vilka sektorer som eventuellt skall åtnjuta lägre dieselskattenivåer, dels på vilken nivå den lägre dieselskatten skall ligga. Mot denna bakgrund är syftet med utredningens behandling av denna fråga således att lämna ett

underlag för de fortsatta politiska överväganden som krävs, för att närmare kunna besluta om formerna för en eventuellt lägre dieselskattenivå för vissa sektorer. I miljöhänseende kan nämnas att sedan promemorian lämnades har nya avgaskrav för arbetsmaskiner beslutats på EU-nivå, som bland annat förutsätter att miljöklass 1 diesel används.

En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för lätta motorfordon – koldioxidrelaterad fordonsskatt

Den reformerade fordonsskattemodellen

Vi föreslår i syfte att öka miljöstyrningen för lätta motorfordon (personbilar samt lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3,5 ton) en *varsam* omläggning av fordonsskatten till att vara baserad på koldioxidutsläpp i stället för vikt. Detta skall gälla för bensin- respektive dieseldrivna fordon samt även för de fordon som kan drivas med alternativa drivmedel.

Fordonsskatten föreslås alltså differentieras efter respektive fordons specifika utsläpp av koldioxid per körd kilometer. Vi föreslår att följande tre komponenter skall ingå i den nya fordonsskattemodellen.

- En fiskal komponent,
- en koldioxidskattekomponent, och
- en miljö- och bränslefaktor för fordon som kan drivas med dieselolja.

Den fiskala komponenten tas ut med 360 kronor per fordon. *Koldioxidskattekomponenten* tas ut med 12 kronor per gram utsläpp av koldioxid per kilometer, överstigande 100 gram. *Miljö- och bränslefaktorn* skall tillämpas för fordon som kan drivas med dieselolja. Härmed avses att kompensera dels för att dieselfordon generellt sett har högre utsläpp av kväveoxider och partiklar, dels har lindrigare avgaskrav än bensindrivna fordon, dels också att dieseloljan är lägre beskattad än bensinen. Faktorn tillämpas genom att summan av den fiskala komponenten och koldioxidskattekomponenten multipliceras med 3,5.

Syftet bakom vårt förslag att basera fordonsskatten på fordonens koldioxidutsläpp i stället för vikt är således att öka miljöstyrningen i fordonsskatten, samtidigt som de intäkter skatten ger bibehålls.

Genom sin utformning anser vi att förslaget väl svarar mot kravet på att vara långsiktigt stabilt, på samma gång som det genom sin funktion premierar bränsleeffektivare fordon. Detta senare bedöms vara av ökande betydelse i takt med att de klimatpolitiska målen skall uppfyllas. Förslagets utformning medför även att basen för fortsatt skatteväxling breddas, vilket, mot bakgrund av den av riksdagen tidigare beslutade skatteväxlingen, får anses vara värdefullt.

Vilka fordon skall omfattas? – hanteringen av äldre fordon

Den nya fordonsskatten skall gälla för fordon av modellår 2006 eller senare. Den skall dessutom gälla för de äldre fordon som uppfyller minst miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. De äldre fordon som inte uppfyller något av de ovan nämnda kriterierna skall i huvudsak beskattas efter nuvarande regler.

Vi föreslår dock att en viss ytterligare miljöstyrning införs i beskattningen för bensindrivna fordon av modellår 1988 eller äldre genom att dessa ges en 30 procent högre beskattning än i dag. För de dieseldrivna fordonen skall gälla att fordon av modellår 1989 – 2005 skall ha en fordonsskatt som uppgår till 90 procent av dagens skatt. Syftet bakom denna sänkning är att i någon mån kompensera dessa fordon ägare för den höjda dieselskatten. Fordon äldre än modellår 1989 skall ha kvar dagens skatt. Det kommer därför, genom dieselskattehöjningen, att bli dyrare att köra äldre dieselfordon och det kommer dessutom, genom den uteblivna fordonsskattesänkningen för dessa fordon, att vara dyrare att äga ett äldre än ett nyare dieselfordon.

Utredningen har valt 1989 som skiljeår för de äldsta fordonen, eftersom det då kom avgaskrav för nya bensindrivna personbilar som innebar att de var *tvungna* att förses med katalysator och utrustning som minskade avdunstningen av bränsle. År 1989 kom också avgaskrav för dieseldrivna personbilar.

Särskilt om lätta bussar och lätta lastbilar

Bussar och lastbilar med totalvikten högst 3,5 ton har lägre fordonsskatt än personbilar. Detta förhållande är otillfredsställande. Alla dessa fordon bör beskattas enhetligt i den nya koldioxidrelaterade fordonsskattmodellen såsom föreslås ovan. Skatten på

lätta bussar och lätta lastbilar skall därför *på sikt* höjas till personbilsnivå. Eftersom vägtrafikregistret ännu inte innehåller uppgifter om dessa fordons utsläpp av koldioxid måste de dock under en övergångstid (t.o.m. den 31 december 2007) beskattas enligt den viktrelaterade fordonsskatteskalen. Intill dess föreslås att fordonsskatten för lätta bussar och lätta lastbilar i en första etapp höjs genom ett procentuellt påslag om 40 procent.

Höjningen av skatteuttaget för lätta bussar och lätta lastbilar motiveras såväl av administrativa skäl som av rättviseskäl. Härtill kommer att det även finns miljöskäl för att anpassa skattenivån så att skatteuttaget för lätta bussar och lätta lastbilar åtminstone inte är lägre än för personbilar. En likställd beskattning kan förmodas minska omregistreringarna från personbil till lätt lastbil av rent skattemässiga skäl.

En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga motorfordon

Vi föreslår i syfte dels att förbättra åkerinäringens konkurrenssituation, dels att öka miljöstyrningen för tunga motorfordon en särskild fordonsskatteskala, som är differentierad efter de miljöklasser som finns.

De flesta tunga fordon som uppfyller högre miljökrav får en sänkt skatt till i princip EG:s minimiskattenivåer. Differentieringen genomförs på så sätt att tunga fordon (över 3,5 ton), som åtminstone uppfyller de senaste obligatoriska avgaskrav som gäller för nya fordon, får en lägre skatt än tunga fordon som uppfyller en äldre miljöklass. I den första etappen motsvaras de högre miljökraven av miljöklass 2000 (eller senare). För att få lägre fordonsskatt i den andra etappen krävs miljöklass 2005 (eller senare) och under den tredje etappen miljöklass 2008 (eller senare). Genom denna konstruktion byggs det in en långsiktig styrning som uppmuntrar användningen av renare fordon.

Förslaget bedöms öka användningen av miljövänliga fordon genom att incitamenten att bruka redan existerande rena fordon och att tidigarelägga köp av nya fordon med bättre miljöklass förstärks. Förslaget gör det också mer lönsamt att välja ett fordon med en högre miljöklass än vad som är obligatoriskt, eftersom skatterabatten då åtnjuts under flera år. Fordonsskattens betydelse för åkerinäringens internationella konkurrenskraft är visserligen

inte så stor. Förslaget bedöms ändå underlätta konkurrensen genom att det harmoniserar den svenska fordonsskatten för tunga fordon som uppfyller högre miljökrav till i princip EG:s miniminivåer.

Den föreslagna miljöstyrningen lindrar också, för de renare fordonen, effekterna av höjningen av dieselskatten med 50 öre per liter.

Förslaget innebär dessutom en förenkling av skatteskalorna genom att bredare viktintervall, i linje med EG:s minimiskattesatser, föreslås. Även detta betyder att en del fordon får en sänkt skatt jämfört med i dag.

Den sänkta fordonsskatten för tunga fordon finansieras inom ramen för utredningens övriga förslag om bland annat höjd dieselskatt och höjd fordonsskatt för lätta bussar och lätta lastbilar.

Tunga fordon med luftfjädring

De beslutade minimiskattesatserna för uttag av fordonsskatt för tunga godsfordon (direktivet 1999/62/EG) är differentierade genom betydligt lägre skatt för fordon som har drivaxlar med luftfjädring eller annan likvärdig fjädring än för andra fordon. I några europeiska länder tas i fordonsbeskattningen hänsyn till förekomsten av luftfjädring, i andra inte.

Generellt sett kan det konstateras att luftfjädring är positiv från slitagesynpunkt. Viss osäkerhet råder dock om sambandet mellan luftfjädringen och vägslitage. För att differentiera fordonsskatteskalen för tunga godsfordon efter förekomsten av luftfjädring skulle krävas mera detaljerad kunskap om luftfjädringens betydelse för minskat vägslitage. Mot denna bakgrund föreslås inte någon skattedifferentiering med hänsyn till sådan fjädring.

Kilometerskatt

Allmänt

Utredningen har utrett förutsättningarna för att införa en kilometerskatt i Sverige. Under detta arbete har utredningen bland annat tagit del av de erfarenheter som andra europeiska länder erhållit i samband med motsvarande överväganden samt fått hjälp med analyser av olika slag från flera statliga myndigheter

(Naturvårdsverket, SIKa och Vägverket). Utredningens slutsats är att det finns goda förutsättningar för att införa en kilometerskatt i Sverige.

Systemets utformning och en tänkt tidsplan för dess införande

Kilometerskatt föreslås – med vissa undantag – tas ut för tunga lastbilar, dvs. lastbilar med en totalvikt över 3,5 ton, och omfatta hela det allmänna vägnätet (vissa enskilda vägar, såsom skogsbilvägar och liknande skall undantas). För att garantera systemets funktion föreslår vi att ett förhållandevis enkelt system införs inledningsvis och att detta byggs ut efter hand. Förslaget är således att betrakta ur två perspektiv: på kort och på lång sikt.

På *kort sikt* bedömer utredningen att grunden för ett kilometerskattesystem kan införas med start tidigast fr.o.m. år 2008. Inledningsvis bör skatten vara differentierad endast utifrån fordonets egenskaper (fordonskombinationens totalvikt och miljö- [EURO] klass). Införandet får ses som ett steg mot en mer effektiv transportpolitik med hänsyn tagen till vägtransporternas kostnadsansvar och behovet av en konkurrensneutral vägtrafikbeskattning.

På *lite längre sikt*, möjligen fr.o.m. år 2010, eller så fort som systemet bedöms vara tillräckligt stabilt, är det utifrån ett miljö- och transportpolitiskt perspektiv välmotiverat att differentiera kilometerskatten mellan tätort/landsbygd, eftersom skillnaderna i externa marginalkostnader mellan dessa är mycket stora. Möjligheterna att öka komplexiteten i systemet ytterligare bör därefter undersökas. Om ytterligare justeringar kan ske till låga merkostnader för systemet är detta önskvärt från transport- och miljöpolitiska synpunkter.

Den föreslagna tekniska lösningen är fokuserad på vissa funktioner och inte på vissa specifika tekniker.

Utredningen anser att det är av stor vikt att införandet av en kilometerskatt om möjligt skyndas på. En viktig signal kan i detta sammanhang vara en avsiktsförklaring genom ett principbeslut av riksdagen. Vid den tidpunkt som en kilometerskatt införs avskaffas den nuvarande vägavgiften (Eurovinjettavgiften). I samband därmed torde även frågor om kompensation i annan ordning behöva övervägas.

Några följder av en kilometerskatt

Genom att införa en kilometerskatt uppnås en större konkurrensneutralitet mellan svenskregistrerade och utlandsregistrerade fordon. Dessutom innebär en differentiering av kilometerskatten efter fordonens respektive miljö- (EURO) klass en mer träffsäker internalisering av de externa kostnaderna än vad som är fallet i dag. I och med att kostnaderna för vägtransporter blir högre än i dag bedöms kilometerskatten också stimulera till andra transportlösningar, såsom exempelvis ett större utnyttjande av järnväg och sjöfart. En kilometerskatt är dock förenad med högre administrativa kostnader för såväl skatteuttag som kontroll, än vad som gäller för den nuvarande vägavgiften.

Lagteknisk översyn

Ny vägtrafikskattelag m.m.

Utredningen föreslår att reglerna för fordonsskatt och saluvagnsskatt samlas i en för dessa skatteslag gemensam *vägtrafikskattelag*. Lagen är uppbyggd enligt en modern struktur i syfte att göra författningen mer lättillgänglig både för den enskilde och för de myndigheter som har att tillämpa den.

Utöver den rent tekniska författningsöversynen föreslår vi även förbättringar och moderniseringar av förfarandet för vägtrafikskatteuttaget. Som ett led häri har vi försökt att anpassa förfarandereglerne i huvudsak efter vad som gäller för övriga skatteslag.

Vi tar vidare upp frågan om ett infogande av vägtrafikskatterna i skattekontosystemet samt frågan om ett särskilt vägtrafikskattekonto bör införas. Utredningens sammanfattande bedömning av dessa kontoformer är att det ännu inte föreligger förutsättningar för att föreslå något sådant system. När ett kilometerskattesystem införs kommer dock behovet av och fördelarna med ett vägtrafikskattekonto att vara större än med dagens vägtrafikskatter.

Särskilt om saluvagnsskatten

Med stöd av en saluvagnslicens är det tillåtet att bruka fordon som är avställda eller som inte finns med i vägtrafikregistret. Detta är av stor betydelse för exempelvis bilförsäljare. Innehav av saluvagnslicens är skattepliktigt (*saluvagnsskatt*).

Utredningen har övervägt att slopa saluvagnsskatten men funnit att det finns skäl som gör att den bör finnas kvar. Den är t.ex. i dag den enda fungerande rutin som ligger till grund för att återkalla saluvagnslicenser som inte används. Vissa förändringar av skatten föreslås emellertid. Skatteplikten för lätta släpvagnar, motorredskap och traktorer slopas. Skattesatserna för övriga saluvagnsskattepliktiga fordon fördubblas i princip. Reglerna för saluvagnsskatten placeras i den nya vägtrafikskattelagen.

Övriga frågor relaterade till den lagtekniska översynen

Utredningen vill framhålla att det finns anledning att göra en mer genomgripande översyn av beskattningen av traktorer och av s.k. veteranfordon än vad utredningen har haft möjlighet till inom ramen för det nu avslutade uppdraget.

Vissa ytterligare vägtrafikskattefrågor

Utöver de ovan angivna förslagen, som det enligt direktiven i större eller mindre utsträckning ålegat oss att utreda, har vi under arbetet kommit i kontakt med andra för området relevanta frågor. Eftersom dessa inte omfattas av våra direktiv lämnar vi här inte några konkreta förslag. Vi tar däremot upp och behandlar frågorna i syfte dels att remissinstanserna skall kunna uttala sig om dem, dels att frågorna på detta sätt *väcks* inom Regeringskansliet och därigenom kan bli föremål för vidare diskussion. Bland annat berörs följande ämnen.

- Möjligheter med en differentierad registrerings-, försäljnings-skatt,
- Förmånsbeskattningen av fordon som styrmedel (miljö-/trafiksäkerhet),
- BNP-omräkning (indexering) av energi- och koldioxidskattesatserna.

Konsekvenser av förslagen

Statsfinansiella konsekvenser

Utredningens förslag bedöms sammantaget ge ett statsfinansiellt överskott för vart och ett av de tre år som följer på införandet. Detta framgår av tabellen nedan. Beräkningarna tar hänsyn endast till den första etappen av dels den föreslagna skattehöjningen på dieselolja (50 öre per liter), dels den föreslagna koldioxiddifferentierade skatten för lätta fordon. Om en andra etapp följer inom dessa tre år kommer det att bli aktuellt att göra nya beräkningar utifrån bland annat storleken på skattehöjningen. Skulle en kilometerskatt – mot förmodan – införas före tidsplanen kommer även det i stor utsträckning att påverka beräkningarna. Sammantaget innebär detta att de statsfinansiella konsekvenser som anges i tabellen är de som kan beräknas med utgångspunkt i utredningens omedelbara förslag.

Periodiserade nettoeffekter för offentlig sektor 2005–2007 samt varaktig nettoeffekt, miljarder kronor

	<i>Fr.o.m.</i>		<i>Varaktig</i>	<i>netto-</i>
	<i>1/10</i>			
	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	
Miljödifferiering av fordonsskatten för alla tunga fordon	-0,02	-0,10	-0,06	-0,08
Bredare viktintervall för alla tunga fordon	-0,01	-0,03	-0,03	-0,03
40 % höjning av fordonsskatten för lätta lastbilar och lätta bussar	0,02	0,10	0,10	0,10
Höjning av skatten på dieselolja för transporter (50 öre per liter)	0,30	1,20	1,20	1,09
Koldioxiddifferentierad fordonsskatt för nya dieseldrivna lätta fordon	0,00	-0,03	-0,05	-0,30
30 % högre fordonsskatt för bensinfordon av modellår 1988 och äldre	0,06	0,20	0,14	0,01
10 % lägre fordonsskatt för dieseldrivna lätta fordon av modellår 1989–2005	-0,02	-0,10	-0,09	-0,02
Enhetsskatt för motorcyklar, 360 kr	0,01	0,04	0,04	0,04
Slopande av fordonsskatt för släpvagnar med totalvikt högst 750 kg	0,00	-0,01	-0,01	-0,01
Enhetsskatt för släpvagnar med totalvikt 751–2 000 kg, 360 kr	0,03	0,12	0,12	0,12
Slopade fordonsskattesubvention för personbilar i glesbygd	0,02	0,09	0,09	0,09
Höjning av saluvagnsskatten	0,00	0,01	0,01	0,01
Ändrade beloppsgränser i olika avseenden, ränteeffekter	0,00	0,01	0,01	0,00
<i>Summa:</i>	<i>0,39</i>	<i>1,50</i>	<i>1,47</i>	<i>1,02</i>

Vissa övriga konsekvenser

Kombinationen av ökade rörliga drivmedelskostnader (genom höjd dieselskatt) och en koldioxidrelaterad fordonsskatt för lätta fordon samt en miljörelaterad fordonsskatt för tunga fordon förutsätts ha positiva effekter för miljön. Därutöver kan förslagen ha vissa indirekta effekter för trafiksäkerheten, eftersom den samlade styrningen leder bort från äldre (och i regel mindre trafiksäkra) fordon.

Förslaget att på sikt likställa beskattningen av lätta bussar och lätta lastbilar med den av personbilar kan förväntas minska skatteundraganden genom omregistrering av fordon mellan de olika kategorierna. Det kan även förväntas få positiva effekter för polisens trafikövervakande arbete i fråga om de här aktuella fordonen.

Konsekvenserna för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags av den föreslagna förändringen av fordonsskatten för tunga fordon är inte entydiga. Åkare som använder tunga fordon med motorer som uppfyller högre miljökrav gynnas och får en bättre konkurrenssituation gentemot andra åkare, i Sverige eller i konkurrerande länder.

Företagare som använder lätta fordon får en något högre skatt. Höjningen av fordonsskatten för lätta bussar och lätta lastbilar blir högst drygt 600 kronor per fordon och år. För vissa fordon blir höjningen dock inte mer än något hundratal kronor. Det är att märka att dessa småföretagare i mindre utsträckning är utsatta för internationell konkurrens än företagare som har tunga fordon.

Ikraftträdande

De förslag till förändringar som vi lämnar bör kunna träda i kraft den 1 oktober 2005.