

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>21</b>
<b>Summary .....</b>	<b>35</b>
<b>Förkortningar och ordförklaringar .....</b>	<b>53</b>
<b>Författningsförslag .....</b>	<b>57</b>
1 Förslag till vägtrafikskattelag .....	57
2 Förslag till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt .....	102
3 Förslag till vägtrafikskatteförordning.....	107
4 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift .....	112
5 Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672).....	113
6 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. ....	114
7 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet.....	115
8 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	116
9 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt .....	123
10 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.....	124

11	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)....	128
12	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	129
13	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	130
14	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.....	133
15	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:000) om trängselskatt.....	136
16	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall .....	137
17	Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779) .....	139
18	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister .....	140
19	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet .....	145
<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>147</b>
1.1	Utredningsuppdraget .....	147
1.2	Utredningens arbete.....	148
1.3	Framställningar.....	150
<b>2</b>	<b>Utgångspunkter .....</b>	<b>151</b>
2.1	Utredningens utgångspunkter.....	151
2.1.1	Svenska miljömål.....	152
2.1.2	Trafiksäkerhetsmål.....	154
2.1.3	Konkurrenskraft.....	155
2.2	Kostnadsansvaret i svensk transportpolitik.....	157
2.2.1	Vad innebär kostnadsansvaret? .....	158
2.2.2	SIKA:s marginalkostnadsuppskattningar – Vad är viktigast att åtgärda? .....	161

2.2.3	Kan man lita på marginalkostnadsberäkningar? .....	163
2.3	Ökad effektivitet och stabila skattebaser .....	164
2.3.1	Fördelningshänsyn kontra vägtrafikskatter .....	166
2.4	Grön skatteväxling .....	167
2.4.1	Vad är grön skatteväxling? .....	167
2.4.2	Riksdagens beslut om grön skatteväxling .....	167
2.4.3	Skatteväxlingskommitténs arbete .....	168
2.5	Vägtrafikskatterna och den gröna skatteväxlingen .....	169
2.5.1	Utredningens arbete i förhållande till pågående skatteväxling.....	169
2.5.2	Skatteväxling på kort sikt – ett ökat vägtrafikskatteuttag görs med fördel genom en höjning av skatten på dieselolja.....	170
2.5.3	Skatteväxling på längre sikt – ett ökat vägtrafikskatteuttag görs med fördel genom införande av kilometerskatt .....	171
2.6	Styrmedel inom vägtrafikområdet – Övriga utgångspunkter .....	171
2.6.1	Vad skall vägtrafikskatterna åstadkomma? .....	171
2.6.2	Behovet av ett enkelt och flexibelt skattesystem.....	173
2.6.3	Skatt kontra avgift .....	174
2.6.4	Måluppfyllelse och samhällsekonomisk effektivitet .....	175
2.6.5	Teknikneutralitet – långsiktigt mål att harmonisera lagkrav och skattesatser på fordon och bränsle .....	176
2.6.6	Är det möjligt att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökade koldioxidutsläpp? .....	177
2.6.7	Varför inte bara använda drivmedelsskatter för att minska transportsektorns koldioxidutsläpp? .....	178
2.6.8	Direktivet om handel med utsläppsrätter .....	180
2.6.9	Trafiksäkerhet .....	181

<b>3</b>	<b>Fordonsskatt för lätta fordon .....</b>	<b>187</b>
3.1	Utredningens uppdrag .....	187
3.2	Den svenska bilparken – behovet av förnygring .....	187
3.3	Gällande svenska bestämmelser om fordonsskatt.....	189
3.4	Bestämmelser om de lätta fordonens miljöklassning m.m. och dess koppling till fordonsskatten .....	191
3.5	EG-bestämmelser om fordonsskatt m.m. på lätta fordon...	193
3.5.1	EG-bestämmelser om avgaskrav .....	194
3.5.2	Ekonomiska incitament för fordon som uppfyller framtida avgaskrav.....	194
3.5.3	Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet, KOM(2002) 431 slutlig .....	196
3.5.4	Överenskommelse om utsläpp av koldioxid för lätta fordon.....	198
3.5.5	Direktivet om bränsleekonomi- och koldioxidutsläppsmärkning .....	198
3.6	Fordonsbeskattningen i omvärlden .....	199
3.6.1	Danmark.....	200
3.6.2	Finland.....	205
3.6.3	Nederländerna.....	206
3.6.4	Storbritannien .....	206
3.6.5	Tyskland .....	208
<b>4</b>	<b>En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för lätta fordon .....</b>	<b>211</b>
4.1	Vad skall fordonsskatten åstadkomma?.....	212
4.1.1	Inledning.....	212
4.1.2	Vissa utgångspunkter.....	213
4.1.3	Strävanden inom EU.....	214
4.2	Vad avses med ”lätta fordon”?.....	215
4.2.1	Bakgrund .....	215
4.2.2	Överväganden och förslag.....	217
4.3	Skillnader i koldioxidutsläpp mellan diesel- och bensindrivna personbilar.....	217

4.4	En koldioxidrelaterad fordonsskatt .....	219
4.5	Den nya fordonsskattens utformning .....	221
4.5.1	Den fiskala komponenten .....	222
4.5.2	Koldioxidskattekomponenten .....	223
4.5.3	Miljö- och bränslefaktor för dieselfordon .....	235
4.5.4	Sammanfattning – miljö- och bränslefaktor .....	241
4.5.5	Vad blir den totala skattemässiga effekten för dieseldrivna personbilar? .....	244
4.5.6	Tidpunkt för ikraftträdande m.m. ....	248
4.6	Den skattemässiga behandlingen av fordon som kan drivas med alternativa drivmedel.....	251
4.6.1	Inledning .....	251
4.6.2	Gällande svenska bestämmelser.....	251
4.6.3	Överväganden .....	252
4.6.4	Förslag.....	255
4.7	Andra möjliga utvecklingar av fordonsskatten som utredningen har övervägt.....	256
4.7.1	Bör en miljöskattekomponent för nya fordon fogas in i fordonsskatten? .....	256
4.7.2	Bör en trafiksäkerhetsskattekomponent för nya fordon fogas in i fordonsskatten?.....	262
4.8	Den skattemässiga behandlingen av de fordon som inte omfattas av den nya fordonsskattemodellen.....	264
4.8.1	Inledning .....	264
4.8.2	Personbilar utan katalysator .....	266
4.8.3	Överväganden och förslag om de äldre fordonen.....	267
4.9	Hur skall det s.k. glesbygdsavdraget hanteras.....	275
4.10	Fordonsskatt på motorcyklar och lätta släpvagnar.....	277
4.10.1	Motorcyklar .....	277
4.10.2	Lätta släpvagnar .....	279
4.11	Skrotningsavgiften .....	282
4.12	Skrivelser med begäran om ändrade regler för fordonsskatten .....	284
4.12.1	Skrivelserna .....	284
4.12.2	Utredningens överväganden .....	285

<b>5</b>	<b>Drivmedelsskatterna.....</b>	<b>287</b>
5.1	Utredningens uppdrag .....	287
5.2	Skatteväxlingskommittén .....	287
5.2.1	Skatteväxlingskommitténs principskiss.....	287
5.3	EG-bestämmelser om drivmedelsbeskattning m.m. ....	289
5.3.1	EG-fördragets bestämmelser om statligt stöd .....	289
5.3.2	Tidigare gemensamma EG-bestämmelser om drivmedelsbeskattning.....	290
5.3.3	Energiskattedirektivet.....	291
5.3.4	Möjligheter i energiskattedirektivet till skattedifferentiering utifrån bränsleslag.....	293
5.3.5	Möjligheter i energiskattedirektivet till skattedifferentiering utifrån användningsområde.....	294
5.3.6	Möjlighet i energiskattedirektivet till skattedifferentiering i övriga fall.....	297
5.3.7	Märkningsdirektivet.....	298
5.3.8	Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet, KOM (2002) 431 slutlig .....	298
5.3.9	Kommissionens förslag till nytt direktiv avseende dieselolja som används som motorbränsle för yrkesmässiga ändamål .....	299
5.3.10	Biodrivmedelsdirektivet.....	300
5.4	Svenska bestämmelser om drivmedelsbeskattning.....	301
5.4.1	Gällande bestämmelser .....	301
5.4.2	Drivmedelsbeskattningens relation till fordonsskatten – den s.k. brytpunkten.....	304
5.5	Skattestrategi för alternativa drivmedel .....	306
	<b>Appendix.....</b>	<b>308</b>
<b>6</b>	<b>En likformig drivmedelsbeskattning .....</b>	<b>319</b>
6.1	En ny struktur för drivmedelsbeskattningen – bensin och diesel.....	320
6.1.1	Den fiskala komponenten, energiskatten.....	320
6.1.2	Koldioxidskattekomponenten.....	323
6.1.3	Miljöklasskomponenten .....	325
6.1.4	En alternativ modell – lika hög beskattning.....	326

6.2	Hanteringen av alternativa drivmedel.....	327
6.2.1	Regeringens skattestrategi för alternativa drivmedel.....	328
6.2.2	Gasol, metan och naturgas .....	328
6.2.3	Koldioxidneutrala drivmedel.....	329
6.2.4	Alkylatbensin .....	330
6.2.5	Inom vilken tidsplan kan en likformig drivmedelsbeskattning genomföras.....	331
6.3	Sammanfattning .....	332
6.3.1	Förslaget till ny drivmedelsbeskattning .....	332
6.3.2	Förslaget och de koldioxidneutrala drivmedlen .....	334
6.3.3	En möjlig utveckling av drivmedelskatterna .....	335
6.4	Beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner m.m. – frågor om kompensation och skilda drivmedelsskattenivåer .....	337
6.4.1	Inledning .....	337
6.4.2	Finns det ett behov av en lägre drivmedelsskattenivå för vissa sektorer? .....	338
6.4.3	Konkurrenssituationen inom några relevanta sektorer.....	340
6.4.4	Sammanfattande bedömning.....	346
6.4.5	Promemorian om arbetsmaskiner.....	348
6.4.6	Lagteknisk lösning m.m. vid val av industriskattenivån för beskattningen av jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner .....	353
6.4.7	Statsfinansiella konsekvenser av ett kompensationssystem för vissa sektorer.....	360
6.5	Inkomna skrivelser.....	361
6.5.1	Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) .....	361
6.5.2	Skrivelser om nedsättning av skatten på bensin inom rennäringen.....	362
6.5.3	Skrivelser om nedsättning av skatten på diesel inom bergmaterialindustrin.....	364

<b>7</b>	<b>En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga fordon .....</b>	<b>365</b>
7.1	Inledning.....	366
7.2	En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga fordon.....	366
7.2.1	Remissvaren över delbetänkandet.....	366
7.2.2	Beskrivning av dagens skatter och avgifter.....	368
7.2.3	Åkerinäringens konkurrenssituation .....	368
7.2.4	Överväganden.....	369
7.2.5	EG-rättsliga synpunkter på miljödifferentieringen av fordonsskatten för tunga fordon.....	371
7.2.6	Förslag om en miljöinriktad fordonsskatteomläggning .....	372
7.2.7	Miljöinriktad fordonsskatt och kilometerskatt.....	374
<b>8</b>	<b>Kilometerskatt för tunga lastfordon.....</b>	<b>377</b>
8.1	Utredningens uppdrag .....	377
8.2	Kilometerskatt som styrmedel .....	379
8.2.1	En effektivare transportpolitik med kilometerskatt .....	380
8.3	Kilometerskatt och de transportpolitiska målen.....	382
8.3.1	Marginalkostnader och genomsnittskostnader – Vad är skillnaden? .....	383
8.4	Snedvridning eller ”rättvridning” i transportpolitiken? .....	384
8.4.1	Snedvridning och transporter.....	384
8.4.2	”Rättvridning” och transporter – marginalkostnadsbaserade vägtrafikskatter.....	385
8.5	EG-bestämmelser om vägavgifter .....	386
8.5.1	Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer .....	386
8.5.2	Kommissionens förslag till förändring av Eurovinjettdirektivet (KOM (2003) 448 slutlig).....	388
8.5.3	Eurovinjett-samarbetet .....	390



8.5.4	Pågående standardiseringsarbeten inom EU avseende tekniska lösningar i samband med uttag av vägavgifter.....	391
8.6	Svenska bestämmelser om vägavgift .....	394
8.7	Äldre svenska bestämmelser om kilometerskatt och konsekvenser av dess upphävande .....	397
8.8	Transportarbetet i Sverige och i omvärlden .....	398
8.9	Vägavgifter i omvärlden.....	400
8.9.1	Inledning .....	400
8.9.2	Danmark.....	401
8.9.3	Nederländerna.....	401
8.9.4	Schweiz.....	403
8.9.5	Storbritannien .....	408
8.9.6	Tyskland.....	410
8.9.7	Österrike .....	414
8.9.8	Sammanfattning av kilometerskattesystem i Europa .....	416
<b>9</b>	<b>Utformningen av ett svenskt kilometerskattesystem för tung lastfordon .....</b>	<b>417</b>
9.1	Kilometerskatt – sammanfattande utgångspunkter .....	418
9.2	Vissa utgångspunkter för systemutformningen.....	425
9.3	Vilka fordon skall omfattas av kilometerskattesystemet? ...	427
9.4	Vilka vägar skall omfattas? .....	437
9.5	Differentieringsgrunder.....	439
9.5.1	Sammanställning av marginalkostnader .....	442
9.5.2	Externa marginalkostnader i förhållande till kilometerskatt och dieselskatt .....	444
9.5.3	Styrning mot användning av renare fordon .....	445
9.5.4	Hur hanteras slitage och deformation i inledningsskedet?.....	450
9.6	I framtida utvecklingar av kilometerskattesystemet bör också hänsyn tas till rum och tid för bestämning av kilometerskatt .....	453

9.7	Förslaget i sammandrag .....	457
9.8	Kilometerskatten i förhållande till övriga vägtrafikskatter.....	465
9.8.1	Jämförelse av de föreslagna skattesatserna med andra länders nivåer.....	465
9.8.2	Hur påverkas kostnaden för lastbilstransporter av kilometerskatten?.....	468
9.8.3	Högre kostnader för godstrafik på väg, men större konkurrensneutralitet .....	470
9.8.4	Slopande av Eurovinjettavgiften .....	472
9.8.5	Sänkning av fordonsskatten .....	472
9.8.6	Återbetalning av drivmedelsskatt/skild drivmedelnivå.....	473
9.8.7	Räkneexempel: Det samlade uttaget av vägtrafikskatt vid införande av kilometerskatt.....	473
9.8.8	Sammanfattning – kompensationsbehov.....	475
9.9	Ytterligare om externa marginalkostnader i förhållande till kilometerskatt och dieselskatt .....	477
9.9.1	Hur har dieselskatten utvecklats de senaste åren? ....	478
9.9.2	EG-rättsliga begränsningar.....	478
9.9.3	Vägtrafikbeskattningen i förhållande till marginalkostnader.....	479
9.9.4	Kan nedsättning av kilometerskattesatserna motiveras?.....	480
9.9.5	Sammanfattning av diskussion om dieselskatt respektive kilometerskatt .....	483
9.10	Tekniska lösningar .....	484
9.10.1	Behovet av ett öppet och flexibelt system.....	484
9.10.2	Förutsättningar för val av tekniska lösningar.....	485
9.10.3	Slutsatser avseende system i omvärlden .....	487
9.10.4	Interoperabilitet och harmonisering.....	488
9.10.5	Nödvändiga funktioner i ett svenskt kilometerskattesystem .....	489
9.10.6	Det föreslagna systemets tekniska lösning.....	497
9.10.7	Tre möjliga typfall.....	500
9.10.8	Övriga systemfrågor .....	502
9.10.9	Införandestrategi.....	502
9.10.10	Tidsplan för införandeprocessen.....	503

9.11	Kostnader förknippade med kilometerskattesystemet.....	506
9.11.1	Kostnadskomponenter .....	506
9.11.2	Centralsystem .....	506
9.11.3	Fordonsutrustning.....	507
9.11.4	Betalningsapplikation .....	508
9.11.5	Kontrollsystem .....	509
9.11.6	Transaktionskostnaden .....	512
9.11.7	Sammanställning av kostnader för investering och drift.....	513
9.12	Åkerinäringens konkurrenssituation vid införande av ett kilometerskattesystem i Sverige.....	514
9.13	Förväntade effekter för näringslivet i övrigt .....	517
9.14	Vissa övriga effekter av kilometerskattesystemet.....	518
9.14.1	Kilometerskatten i förhållande till trängselskatt .....	518
9.14.2	Kilometerskatten i förhållande till handel med utsläppsätter .....	519
9.14.3	Kilometerskatten bidrar till att uppfylla miljökvalitetsnormer .....	521
<b>10</b>	<b>Vissa legala frågor kring ett kilometerskattesystem i Sverige.....</b>	<b>525</b>
10.1	Inledning.....	525
10.2	EURO-klassning av fordon .....	525
10.3	Den legala avgränsningen av det skattepliktiga vägnätet.....	526
10.3.1	Inledning .....	526
10.3.2	Vägnätet .....	527
10.3.3	Enskilda vägar inom tätbebyggda områden.....	527
10.3.4	Vägbegreppet .....	528
10.3.5	Överväganden och förslag.....	529
10.4	Övriga frågor.....	530

<b>11</b>	<b>Vissa ytterligare vägtrafikskattefrågor .....</b>	<b>531</b>
11.1	Inledning.....	531
11.2	Ytterligare styrmedel som kan användas för att nå ökad trafiksäkerhet och lägre bränsleförbrukning (koldioxideffektivitet) .....	532
11.2.1	Vissa fordonsegenskaper eller vissa fordonstyper? .....	532
11.2.2	Differentierad registreringskatt (försäljningsskatt) .....	534
11.2.3	Förmånsbeskattning/bilförmåner .....	538
11.2.4	Möjligheter till reformering av förmånsbeskattningen .....	543
11.2.5	Utredningens sammanfattande bedömning avseende förmånsbeskattningen.....	546
11.3	BNP-omräkning av energi- och koldioxidskattesatser? .....	548
11.3.1	Allmän bakgrund.....	548
11.3.2	Vissa allmänna svårigheter med koldioxidskatter .....	553
11.3.3	Hur skulle omräkningen gå till? .....	554
11.3.4	Vilka problem kan det finnas med att justera energi- och koldioxidskattesatser efter BNP-utveckling?.....	555
<b>12</b>	<b>Författningsteknisk översyn.....</b>	<b>559</b>
12.1	Utredningens uppdrag .....	559
12.1.1	Inledning.....	559
12.1.2	Närmare om författningsöversynen .....	559
12.1.3	Avsnittets innehåll .....	560
12.2	Utredningens förslag om en reformerad fordonsskatt för lätta fordon .....	561
12.3	Fordonsskattens infogande i skattekontosystemet och frågan om ett vägtrafikskattekonto.....	561
12.3.1	Inledning.....	561
12.3.2	Allmänt om skattekontosystemet.....	562
12.3.3	Punktskatternas infogande i skattekontosystemet... ..	563
12.3.4	Skattekonto för fordonsskatt m.m. ....	563
12.3.5	Utredningens överväganden.....	567

12.4	Nya förfaranderegler .....	568
12.4.1	Nu gällande bestämmelser .....	568
12.4.2	Behovet av ett förändrat förfarande .....	572
12.4.3	Förslag till nya förfaranderegler .....	574
12.5	Skattetillägget inom fordonsbeskattningen och behovet av en ny sanktionsform.....	576
12.5.1	Bakgrund .....	576
12.5.2	Överväganden och förslag.....	578
12.6	Fordons- och viktbegrepp m.m. ....	579
12.6.1	Inledning .....	579
12.6.2	Fordonsbegreppen.....	580
12.6.3	Viktbegreppen.....	580
12.7	Skattskyldighet enligt fordonskattelagen .....	582
12.7.1	Bakgrund .....	582
12.7.2	Närmare om ägarbegreppet.....	583
12.7.3	Registreringen i vägtrafikregistret .....	583
12.7.4	Normgivningen.....	584
12.7.5	Ägarregistreringen .....	584
12.7.6	Utredningens förslag .....	585
12.8	Beskattningen av traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar.....	587
12.8.1	Traktorer .....	587
12.8.2	Motorredskap som drar utländska påhängsvagnar ...	588
12.8.3	Tunga terrängvagnar och dygnsskatt .....	589
12.9	Skattefriheten för fordon som är äldre än 30 år .....	591
12.9.1	Inledning .....	591
12.9.2	Statistik.....	591
12.9.3	Trafikbeskattningsutredningens behandling av regeln om skattefrihet för veteranfordon .....	593
12.9.4	Överväganden .....	593
12.9.5	Förslag .....	594
12.10	Bemyndiganden med stöd av lagen.....	595
12.10.1	Inledning .....	595
12.10.2	Utredningens bedömning m.m.....	595
12.11	Befrielse från skatt i vissa fall och hithörande frågor .....	598
12.11.1	Bakgrund och överväganden.....	598

12.12	Övriga överväganden kring fordonsskattelagen.....	602
12.12.1	Avräkning .....	602
12.12.2	Kombitrafik.....	603
12.12.3	När skatten skall anses vara betald.....	605
12.12.4	Höjning av vissa belopp.....	606
12.12.5	Något om vissa begrepp i lagen och hithörande författningar.....	607
12.12.6	Skattebelopp som inte behöver betalas in eller återbetalas .....	609
12.13	Saluvagnsskatt.....	611
12.13.1	Utredningens uppdrag.....	611
12.13.2	Bakgrund .....	611
12.13.3	Några fakta om saluvagnsskatten.....	614
12.13.4	Hur har skattenivån för saluvagnsskatten utvecklats? .....	614
12.13.5	Kontroll och administration.....	615
12.13.6	Förslag .....	616
<b>13</b>	<b>Konsekvenser av förslagen .....</b>	<b>617</b>
13.1	Allmänt .....	617
13.2	Statsfinansiella konsekvenser m.m. ....	617
13.3	Miljökonsekvenser .....	622
13.4	Övriga konsekvenser.....	624
13.5	Ikraftträdande.....	627
<b>14</b>	<b>Författningskommentarer.....</b>	<b>629</b>
14.1	Förslaget till vägtrafikskattelag .....	631
14.2	Förslaget till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.....	682
14.3	Förslaget till vägtrafikskatteförordning.....	686
14.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	692
14.5	Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672) .....	692

14.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. ....	693
14.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet.....	693
14.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	693
14.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt .....	695
14.10 Förslaget till ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.....	695
14.11 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490) .....	697
14.12 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	697
14.13 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	697
14.14 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner .....	698
14.15 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:000) om trängselskatt .....	698
14.16 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall.....	699
14.17 Förslaget till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779).....	699
14.18 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	699
14.19 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet.....	701

<b>Appendix – paragrafnycklar .....</b>	<b>702</b>
<b>Särskilt yttrande.....</b>	<b>713</b>
<b>Bilagor .....</b>	<b>719</b>
Bilaga 1 Direktiv .....	719
Bilaga 2 Tilläggsdirektiv .....	731
Bilaga 3 Tilläggsdirektiv .....	733
Bilaga 4 Bensin och diesel – en jämförelse .....	735
Bilaga 5 Trafiksäkerhet.....	765
<b>Referenser.....</b>	<b>781</b>



# 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 fordonens 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 fordon 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 skogsvägar 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 förfarandereglererna 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 skatthöjningen 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 skatthöjningen. 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 netto-effekt</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
Slopad 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.

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.

# Summary

The Swedish Government has appointed a commission, lead by an investigator. In accordance with the given directives, the commission will look into the way in which road traffic taxation is designed and in particular will consider aspects pertaining to the environment, traffic safety and competition, with a fiscal perspective as the basic point of departure, and also paying attention to the impact of traffic taxation on the efficiency of the transport system.

The commission includes an analysis of the advantages and disadvantages of a kilometre tax. The levying of vehicle taxation is to be examined. The possibility of introducing financial incentives for vehicles with low emissions will be considered. Taxation of diesel for private motoring, commercial traffic and work machines will be investigated. Those statutes that regulate the levying of vehicle tax are to be reviewed, with the aim of simplifying the regulations and modifying them to accord with the terminology of Community Law.

Those parts of the inquiry that particularly affect the haulage industry's competition situation were given priority in the interim report. The same applied to the issue of tax relief for heavy vehicles that fulfil certain stricter requirements for emissions, as well as conclusions regarding the introduction of a traffic and environment tax component in the taxation of motor fuel. The review of work machines was also to be dealt with as a priority.

In addition, in accordance with the supplementary directive that was decided, the commission will analyse the way in which a Swedish kilometre tax system can be designed against the background of the ongoing legislative work in Europe and the development of kilometre tax systems that has been planned and implemented there.

### The work of the commission up to this final report

During the period in which it has been carrying out its work, the commission has submitted the memorandum *Taxation of diesel oil for work machines* and the interim report *Some road traffic tax issues* (SOU 2002:64). The proposals that were submitted in the memorandum and interim report have been circulated for comment but have not yet led to legislation. In the relevant sections of this final report the commission will therefore return to the proposals that were previously submitted and, on the basis of our directives, arrive at an overall judgement of the entire road traffic taxation area. In this context, we have aimed for the overall - perspective that of necessity could not be established in the commission's previous work, which was also submitted with this proviso.

### The commission's proposals in brief

The commission is now submitting proposals which cover large parts of the road traffic taxation area. The proposals primarily cover the following major areas.

- A uniform motor fuel taxation. As a first stage, the tax on diesel shall be raised by SEK 0.50 (€≈0.055)<sup>1</sup> per litre,
- a carbon dioxide-related vehicle tax for light motor vehicles, and also
- an environmentally-led vehicle tax reorganisation for heavy motor vehicles.

In addition to these material proposals, the commission is also submitting proposals for a modern and simplified

- statutory regulation of road traffic taxation, partly in the form of a new road traffic taxation act.

The above mentioned proposals have been submitted with the objective that they can be dealt with and will lead to immediate legislation. In addition, we have investigated the following areas that will constitute the basis for continued work in the Swedish Parliament and in the ministries.

---

<sup>1</sup> Exchange rate 1<sup>st</sup> October 2003: 1 euro = 9,085 SEK (OJ C 236,2.10.2003, p. 1).



- Some considerations about the taxation of diesel for work machines, and
- the principle elements concerning the formulation of a Swedish kilometre tax system for heavy goods vehicles.

As detailed above, the commission's work extends over a large area. The points given above consequently only encompass the more prominent parts of the commission's work. In addition the commission is submitting proposals relating to a number of minor issues, as well as giving certain judgements that are relevant to the continued work within the area of road traffic taxation and other closely related areas.

## The commission's proposals in greater detail

### The motor fuel taxes

#### *The Swedish Green Tax Commission's basic framework*

In the report *Taxation, environment, and employment* the Swedish Green Tax Commission, outlines the basic framework for a stable and easily understandable system of energy taxation, with an increased relationship to the environment (SOU 1997:11). Hence, all fuels that are used for running engines should be subject to a carbon dioxide tax, an energy tax related to the energy content of the fuel, a sulphur tax, and a traffic and environmental tax, which is allowed to vary between fuels to accommodate concerns about particular environmental impacts and other external costs.

#### *A reformed motor fuel taxation*

We propose that the tax on petrol and diesel is placed on an equal footing *in the long term* according to objective criteria. This will be accomplished through an increase in the diesel tax, which will be a consequence partly of our allowing the tax on petrol to form a reference level after the reorganisation, and partly due to the fact that diesel is currently subject to a considerably lower tax than petrol. A uniform taxation would, at current tax levels (2004-01-01), mean that the tax on diesel for transport purposes would be increased by SEK 2.22 (€≈0.24) per litre. As a first stage towards a

uniform taxation we propose however that the tax on diesel shall be raised by *SEK 0.50* ( $\text{€}\approx 0.055$ ) per litre. The proposal for a new motor fuel taxation model primarily aims at the dominant fossil fuels, petrol and diesel. It is proposed that the motor fuel tax on these fuels is levied according to the following model.

- A fiscal component, the energy tax,
- a carbon dioxide tax component, and
- an environmental class component.

The model follows the Swedish Green Tax Commission's basis framework according to which petrol and diesel should be taxed according to the same principles. This is also one of the three major principal changes that the Swedish Green Tax Commission recommends. A reorganisation of motor fuel taxation of this kind means that the tax will be levied in accordance with the fuel's own merits and on a technology-neutral basis. The energy tax will thus be levied on the basis of the fuel's energy content. The carbon dioxide tax shall, as today, be deducted in accordance with the fuel's carbon content. In addition we propose that an environmental class component is introduced into the model with the aim of taking over the current function of the energy tax to differentiate between environmental classes within petrol and diesel. We have thereby, as the directives prescribe in particular, examined the suitability of isolating out a so-called traffic- and environmental tax component from the energy tax. We have found that a component such as this is not optimal in internalising (capturing) the negative external environmental effects that traffic gives rise to (e.g. costs relating to noise, crowding and accidents). We have however come to the conclusion that the component has a pedagogical function and can be used within motor fuel taxation to distinguish between different types of fuel and fuel qualities. In addition the component clarifies how the energy tax directive (directive 2003/96/EG) can be applied in national legislation. Finally, the component constitutes a precondition, along with retained environmental class management, in enabling a reorganisation of the energy tax so that it relates to the fuel's energy content. As the component's function is to differentiate between environmental classes within the respective fuel type, we propose that it should be called *the environmental class component*.

*The alternative motor fuels*

With regard to the carbon dioxide-neutral fuels that are important in pursuing a long-term climate policy, our proposals concerning a uniform taxation mean that, as the diesel will become considerably more expensive, the competitiveness of alternative fuels is reinforced. If, in addition, in the long run petrol and diesel are taxed according to the same principles, and a tax that is completely technology-neutral is implemented, the competitiveness of diesel alternatives is further reinforced. With respect to the current taxation of the carbon dioxide neutral fuels, the commission sees no reason to intervene in, or otherwise propose changes in, the government's ongoing implementation of a taxation strategy for these motor fuels as it was expressed in the budget proposals for 2002 and 2004 and other places. However, it should be emphasised that the commission's proposals do not in any way close the door on these fuels. It is rather that they can be, in a simple and technology-neutral fashion, incorporated into motor fuel taxation in line with the Swedish Green Tax Commission's basic framework, when it is judged to be appropriate. In addition to the carbon dioxide neutral motor fuels there are other alternative motor fuels such as natural gas and liquefied petroleum gas (LPG). In this context the commission has come to the judgement that it is still too early to apply the Swedish Green Tax Commission's principles to these fuels, as in these cases there is an imminent risk of being immediately forced to renounce the principles that, after all, should be guiding the new motor fuel taxation.

*A staged introduction*

As indicated above, we are proposing that the tax on diesel as a first stage is increased by SEK 0.50 (€≈0.055) per litre. The intention is that further stages should follow in order to be able to fully implement a uniform motor fuel taxation over a few years. The proposal for a staged increase of the motor fuel tax on diesel is in line with the green tax programme that the government previously decided upon, according to which SEK 30 billion (€≈3.3 bn) will be transferred to green taxes between 2001 and 2010. Irrespective of whether some of the tax revenues of the proposed tax increases are used to compensate various sectors, the commission's

proposals will nevertheless lead to the possibility of large annual amounts being included in the ongoing green tax reform.

#### *The taxation of diesel for work machines*

As mentioned, we have previously reported our ideas relating to the taxation of diesel for work machines in a memorandum. In the memorandum, the commission found it appropriate to make use of the so-called heating level as a lower taxation level for work machines, under the condition that the legislator considers that the need for a lower level is present. The memorandum's proposals have not led to legislation. In connection with the commission's final report of this matter, the legal, budgetary and practical consequences of allowing work machines within certain sectors to be instead taxed according to the so-called industrial level, are now also dealt with. The continued handling of this issue is entirely dependent on political positions. Further considerations should include partly which sectors will enjoy any lower diesel tax levels, partly the level at which the lower diesel tax will be set. Against this background the aim of the commission's handling of this issue is thus to submit basic documentation for the continued political discussion that is required to enable decision-making in more detail on the forms for any lower diesel tax level for certain sectors. Since the memorandum was submitted, new exhaust requirements for work machines have been decided at EU-level, that stipulate, among other things, that environmental class 1 diesel is used.

#### **An environmentally-led vehicle tax reorganisation for light motor vehicles – carbon dioxide related vehicle tax**

##### *The reformed vehicle tax model*

With the aim of increasing the environmental management for light motor vehicles (private cars, goods vehicles and busses with a maximum total weight of 3.5 tonnes), we propose a *gentle* reorganisation of the vehicle tax onto the basis of carbon dioxide-emissions instead of weight. This will apply to petrol and diesel driven vehicles and also to those vehicles that can be driven with alternative motor fuels.

It is thus proposed that the vehicle tax is differentiated according to each vehicle's specific emissions of carbon dioxide per kilometre driven. We propose that the following three components should be included in the new vehicle tax model.

- A fiscal component,
- a carbon dioxide tax component, and
- an environmental and fuel factor for vehicles that can be driven with diesel.

*The fiscal component* is levied at SEK 360 (€≈40) per vehicle. *The carbon dioxide tax component* is levied at SEK 12 (€≈1.3) per gram of emissions of carbon dioxide per kilometre, in excess of 100 grams. *The environmental and fuel factor* should be applied to vehicles that can be driven using diesel. This is intended as compensation partly for the fact that diesel vehicles generally have higher emissions of nitrogen oxides and particulates, partly that they enjoy less stringent exhaust requirements than petrol driven vehicles, partly also that diesel is taxed less than petrol. The factor is applied by multiplying the sum total of the fiscal component and the carbon dioxide tax component by 3.5.

The objective behind our proposal to base the vehicle tax on the vehicle's carbon dioxide emissions instead of weight is thus to increase environmental management in the vehicle tax, at the same time as retaining the tax revenues. We consider that the way in which the proposal is formulated is a proper response to the demand for long-term stability, at the same time as it rewards fuel-efficient vehicles through its function. The latter is deemed to be of increasing significance concurrent with the fact that the climate policy objectives must be met. The proposal's formulation also results in a broadening of the base for a continued green tax reform, which, against the background of the green tax reform previously established by the government, has to be seen as valuable.

#### *Which vehicles are to be included? – treatment of older vehicles*

The new vehicle tax will apply to vehicles of model year 2006 or later. In addition it will apply to those older vehicles that fulfil at least environmental class 2005, environmental class E1 or environmental class Hybrid. Those older vehicles that do not

comply with any of the above mentioned criteria will in the main be taxed according to current rules.

We propose, however, that some additional environmental management is introduced in the taxation of petrol driven vehicles of model year 1988 or earlier through subjecting them to taxation that is 30 percent higher than today. For diesel driven vehicles, a vehicle tax that amounts to 90 percent of today's tax will apply to vehicles of model years 1989–2005. The aim behind this reduction is to, to some extent compensate the owners of these vehicles for the increased diesel tax. Vehicles older than model year 1989 will retain today's tax. As a result of the diesel tax increases, it will therefore be more expensive to drive older diesel vehicles and it will be more expensive to own an older diesel vehicle than a newer one.

The commission has chosen 1989 as the cut-off point for the oldest vehicles, as that was when the exhaust requirements for new petrol driven private cars were introduced which made the fitting of catalytic converters and equipment that reduced evaporation of fuel *compulsory*. 1989 was also the year when exhaust requirements were introduced for diesel driven private cars.

#### *Concerning light busses and light goods vehicles in particular*

Busses and lorries with a total weight of max. 3.5 tonnes have today a significantly lower vehicle tax than private cars. This relationship is unsatisfactory. All these vehicles should be taxed uniformly under the new carbon dioxide related vehicle tax model as proposed above. The tax on light busses and light goods vehicles shall therefore *in the long-run* be increased to the level of private cars. As the road traffic register does not yet contain details of these vehicles' emissions of carbon dioxide they must, however, during a transition period (up to the 31 December 2007) be taxed according to the weight related vehicle tax scale. Until then it is proposed that the vehicle tax for light busses and light goods vehicles is increased as a first stage by means of a percentage increment of 40 percent.

The increase in the tax levy for light busses and light goods vehicles is motivated by administrative reasons, as well as for reasons of fairness. In addition there are also environmental reasons for adjusting the tax level so that the tax levy for small busses and light goods vehicles is at least not lower than that for

private cars. It can be assumed that an equivalent taxation will stop the re-registering of private cars to light goods vehicles for purely tax related reasons.

### **An environmentally-led vehicle tax reorganisation for heavy motor vehicles**

With the aim partly of improving the competitive situation of the haulage industry, partly of increasing environmental management for heavy motor vehicles, we propose a special vehicle tax scale that is differentiated in accordance with the existing environmental (EURO)-classes.

Most heavy vehicles that fulfil stricter environmental demands are taxed at a rate that is in principle reduced to the EU's minimum levels. The differentiation is implemented in such a way that heavy vehicles (over 3.5 tonnes) that at least fulfil the most recent compulsory exhaust requirement that applies to new vehicles, are taxed at a lower rate than heavy vehicles that comply with a lower environmental class. In the first stage the higher environmental requirements are the equivalent of environmental class 2000 (or later). In order to receive a lower vehicle tax in the second stage requires environmental class 2005 (or later) and during the third stage environmental class 2008 (or later). By means of this structure, long-term control is built in that encourages the use of cleaner vehicles.

The proposal also makes it more profitable to choose a vehicle with a higher environmental class than is compulsory as the tax discount is then enjoyed for several years. It is also adjudged to increase the use of environmentally friendly vehicles due to the fact that there is a strengthening of the incentive to use clean vehicles that are already available, and to bring forward the purchase of new vehicles with a better environmental class. The significance of the vehicle tax for the haulage industry's international competitiveness is certainly not that great. The proposal is nevertheless considered to facilitate competition by harmonising the Swedish vehicle tax for heavy vehicles that satisfy stricter environmental demands up to, in principle, the EU's minimum levels.

For the cleaner vehicles, the proposed environmentally-led vehicle tax also mitigates the effects of the SEK 0.50 (€≈0.055) per litre increase in diesel tax.

The proposal also simplifies the tax scales by suggesting wider weight intervals, in line with the EU's minimum tax rates. This too means that many vehicles will be taxed at a reduced rate compared with today.

The reduced vehicle tax for heavy vehicles is financed within the framework of the commission's other proposals on, among other things, increased diesel tax and increased vehicle tax for light busses and light goods vehicles.

#### *Heavy vehicles with pneumatic suspension*

The minimum tax rates for levying of vehicle tax for heavy goods vehicles that have been decided (directive 1999/62/EG) are differentiated through considerably lower tax for vehicles that have drive shafts with pneumatic suspension or other equivalent suspension, than for other vehicles. In some European countries the presence of pneumatic suspension is taken into account in vehicle taxation, in others it isn't.

In general it can be stated that pneumatic suspension is positive in terms of wear. However, there is some uncertainty regarding the connection between pneumatic suspension and road wear. Differentiation of the vehicle tax scale for heavy goods vehicles in terms of the presence of pneumatic suspension would require more detailed knowledge of the significance of pneumatic suspension for reduced road wear. Against this background no tax differentiation is proposed with regard to this sort of suspension.

### **Kilometre tax**

#### *General*

The commission has examined advantages and disadvantages of a possible kilometre tax in Sweden. During this task the commission has, among other things, studied the experiences that other European countries have had in conjunction with equivalent debates, and has received assistance with analyses of various kinds from several government authorities (the Swedish Environmental Protection Agency, the Swedish Institute for Transport and Communications Analysis and the Swedish National Road Administration). The commission's conclusion is that, if the



necessary conditions are met, Sweden should take further steps in developing a kilometre tax in Sweden.

*The system's formulation and an envisaged time schedule for its introduction*

It is proposed that a kilometre tax – with certain exceptions – is levied for heavy goods vehicles, i.e. lorries with a total weight of over 3.5 tonnes, and that it covers the entire public road network (some private roads, such as forest motor roads and similar will be excluded). To guarantee the functioning of the system we propose that a comparatively simple system is introduced to start with and that this is subsequently expanded. The proposal should therefore be considered from two perspectives: the short and the long term.

In the *short term* the commission is of the opinion that the earliest date that the basis of a kilometre tax system can be introduced is from the start of 2008. By way of introduction, the tax should be differentiated solely on the basis of the vehicle's properties (the vehicle combination's total weight and environmental [EURO] class). The introduction should be seen as a stage towards a more effective transport policy with consideration taken to the road hauliers' cost responsibilities and need for road traffic taxation that is competition-neutral.

In the *slightly longer term*, possibly from 2010, or as quickly as the system is deemed to be sufficiently stable, from the perspective of transport policy there is proper motivation to differentiate the kilometre tax between built-up areas/countryside, as there are very large differences in external marginal costs between the two. The possibilities of further increasing the complexity of the system should be subsequently examined. If additional adjustments can be implemented at low extra costs for the system, this is desirable from the points of view of transport and environmental policy.

The technical solution proposed is focused on certain functions and not on certain specific technical methods, but should allow for an increased complexity with respect to the differentiation of the tax.

The commission considers that it is of considerable importance that if possible, the introduction of a kilometre tax is speeded up. In this context an important signal might be a clarification of intention through a decision from the Swedish Parliament. When

the kilometre tax is introduced, the current road charge (the Eurovignette charge) will be abolished. In conjunction with this, issues of compensation under the new state of affairs would also need to be discussed.

#### *Some consequences of a kilometre tax*

The introduction of a kilometre tax will result in greater competition neutrality between Swedish registered and foreign registered vehicles with respect to road taxation. In addition, a differentiation of the kilometre tax according to the vehicle's respective environmental (EURO) class will involve a more accurate internalisation of the external costs than is the case today. In as much as the costs of road haulage will become higher than they are today, it is estimated that the kilometre tax will also stimulate other transport solutions, such as a greater use of rail and shipping for example. A kilometre tax does however entail higher administrative costs, in terms of levying the tax as well as for monitoring and control, than applies to the current road charge.

#### **Legal review**

##### *New Road Traffic Taxation Act etc.*

The commission proposes that the rules for vehicle tax and car-for-sale tax are combined into a joint *Road Traffic Taxation Act* for these kinds of taxes. The act is constructed in accordance with a modern structure with the aim of making the statute more accessible both for the individual and for the authorities, who have to apply it.

In addition to the purely technical review of the statute, we also propose improvements and modernisation of the procedure for levying the road traffic tax. As a contribution to this, we have tried to adapt the procedural rules principally in accordance with that which applies for other kinds of taxes.

Further, we address the issue of inserting the road traffic taxes into the tax account system as well as the issue of whether a special road traffic tax account should be introduced. The commission's overall assessment of these forms of account is that the conditions for proposing a system such as this are not yet present. However,

when a kilometre tax system is introduced the need for and advantages of a road traffic tax account will be greater than is the case with the current road traffic taxes.

#### *Concerning the car-for-sale tax in particular*

A car-for-sale license allows vehicles to be used that are deregistered or that are not in the road traffic register. This is of considerable significance for car dealers for example. Possession of a car-for-sale license is subject to tax (*car-for-sale tax*).

The commission has considered whether to discontinue the car-for-sale tax but found that there are reasons that argue for its retention. For example, it is currently the only functioning routine that acts as a basis for revoking car-for-sale licenses that are not used. However, some changes to the tax are proposed. Tax liability for light trailers, special purpose vehicles and tractors is discontinued. The tax rate for other vehicles liable for the car-for-sale tax is doubled in principle. Regulations pertaining to the car-for-sale tax are placed into the new Road Traffic Taxation Act.

#### *Other issues related to the legal review*

The commission would like to emphasize that there are grounds to undertake a more thorough review of the taxation of tractors and of so-called veteran vehicles than that which the commission has had the opportunity to carry out within the framework of the task that has now been completed.

#### **Some additional road traffic tax issues**

In addition to the proposals indicated above, that to a greater or lesser degree it was incumbent on us to investigate in accordance with the directive, during our work we have come into contact with other issues that are relevant within the area. As these are not within the remit of our directive, we are not submitting any concrete proposals here. However, we are bringing up the issues to be dealt with, partly so that the body to which the submissions are made will be able to express an opinion on them, partly so that in this way the issues are *raised* within the Cabinet Office and the

Ministries and can thereby become the subject of further discussion. Among others, the following subjects are involved.

- Possibilities for a differentiated registration and sales tax,
- Preferential taxation of vehicles as an instrument of control (environmental/traffic safety),
- GNP recalculation (indexing) of the energy and carbon dioxide tax rates.

## **Consequences of the proposals**

### **Budgetary consequences**

Overall, the commission's proposals are adjudged to produce a budgetary surplus for each one of the three years that follow their introduction. This is shown by table 1 (Swedish krona) and table 2 (euro) below. The calculations only take into account the first stage of, partly the proposed tax increases on diesel (SEK 0.50 [€≈0.055] per litre), partly the proposed carbon dioxide differentiated tax for light vehicles. If the second stage follows within these three years, new calculations will have to be carried out based on, among other things, the size of the tax increases. If a kilometre tax – contrary to expectation – is introduced in advance of the time schedule, this too will have a considerable effect on the calculations. All in all, this means that the budgetary consequences that are indicated in the table are those that can be calculated on the basis of the commission's immediate proposals.

Table 1. Periodized net effects for the public sector 2005–2007 and permanent net effects, billions of Swedish krona

	<i>From</i>			<i>Permanent net effect</i>
	<i>1/10 2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	
Environmental differentiation of the vehicle tax for all heavy vehicles	-0.02	-0.10	-0.06	-0.08
Wider weight intervals for all heavy vehicles	-0.01	-0.03	-0.03	-0.03
40 % increase in the vehicle tax for light goods vehicles and light busses	0.02	0.10	0.10	0.10
Increase in the tax on diesel for hauliers (SEK 0.50 per litre)	0.30	1.20	1.20	1.09
Carbon dioxide differentiated vehicle tax for new diesel driven light vehicles	0.00	-0.03	-0.05	-0.30
30 % higher vehicle tax for petrol vehicles of model year 1988 and earlier	0.06	0.20	0.14	0.01
10 % lower vehicle tax for diesel driven light vehicles of model year 1989-2005	-0.02	-0.10	-0.09	-0.02
Unitary tax for motorcycles, SEK 360	0.01	0.04	0.04	0.04
Discontinuation of vehicle tax for trailers with a total weight of max. 750 kg	0.00	-0.01	-0.01	-0.01
Unitary tax for trailers with a total weight 751–2,000 kg, SEK 360	0.03	0.12	0.12	0.12
Discontinued vehicle tax subsidy for private cars in countryside	0.02	0.09	0.09	0.09
Increase in car-for-sale tax	0.00	0.01	0.01	0.01
Changed limit amounts in various respects, interest effects	0.00	0.01	0.01	0.00
<i>Total:</i>	<i>0.39</i>	<i>1.50</i>	<i>1.47</i>	<i>1.02</i>

Table 2. Periodized net effects for the public sector 2005–2007 and permanent net effects, millions of euro

	<i>From</i>			<i>Permanent net effect</i>
	<i>1/10 2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	
Environmental differentiation of the vehicle tax for all heavy vehicles	-2	-11	-7	-9
Wider weight intervals for all heavy vehicles	-1	-3	-3	-3
40 % increase in the vehicle tax for light goods vehicles and light busses	2	11	11	11
Increase in the tax on diesel for hauliers (€≈0.055 per litre)	33	132	132	120
Carbon dioxide differentiated vehicle tax for new diesel driven light vehicles	0	-3	-6	-33
30 % higher vehicle tax for petrol vehicles of model year 1988 and earlier	7	22	15	1
10 % lower vehicle tax for diesel driven light vehicles of model year 1989-2005	-2	-11	-10	-2
Unitary tax for motorcycles, €≈40	1	4	4	4
Discontinuation of vehicle tax for trailers with a total weight of max. 750 kg	0	-1	-1	-1
Unitary tax for trailers with a total weight 751–2,000 kg, €≈40	3	13	13	13
Discontinued vehicle tax subsidy for private cars in countryside	2	10	10	10
Increase in car-for-sale tax	0	1	1	1
Changed limit amounts in various respects, interest effects	0	1	1	0
<i>Total:</i>	<i>43</i>	<i>165</i>	<i>162</i>	<i>112</i>

### Some other consequences

It is assumed that the combination of increased motor fuel costs (through increased diesel tax) and a carbon dioxide related vehicle tax for light vehicles, along with an environmentally related vehicle tax for heavy vehicles will have positive effects for the environment. Additionally, the proposals may have certain indirect effects for traffic safety, as the combined management measures lead away from older (and as a rule less roadworthy) vehicles.

The proposal to put the taxation of light busses and light goods vehicles on an equal footing with that of private cars in the long run can be expected to reduce tax evasion through the reregistering of vehicles between the different categories. It can also be expected

to have positive effects for police traffic surveillance with regard to these particular vehicles.

The consequences for small companies, in terms of operating preconditions, competitiveness or conditions in general in relation to those of larger companies, of the proposed changes to the vehicle tax for heavy vehicles are not clear-cut.

Contractors who use light vehicles receive a somewhat higher tax. The increase in vehicle tax for light busses and light goods vehicles will be some SEK 600 (€≈66) per vehicle per year. For some vehicles the increase will however not be more than a few hundred Swedish krona. It should be noted that these small businesses are exposed to international competitive pressures to a lesser extent than businesses that operate heavy vehicles.

### **Entry into force**

It should be possible for the changes proposed by the Commission to enter into force on the 1<sup>st</sup> October 2005.

# Förkortningar och ordförklaringar

ACEA	European Automobile Manufacturers Association
ASECAP	l'Association Européenne des Autoroutes à Peage
ASEK	Arbetsgruppen för samhällsekonomiska analyser
bet.	betänkande
CEN	Conseil Européen pour la Normalisation – Den europeiska standardiseringsorganisationen
CESARE III	Common Electronic Fee Collection System for an ASECAP Road Tolling European System
CO <sub>2</sub>	Kemisk beteckning för koldioxid
CoC	Certificate of Conformity
dir.	kommittédirektiv
Ds	departementsserien
DSRC	Dedicated Short Range Communications
ECMT	The European Conference of Ministers of Transport
EEG	Europeiska ekonomiska gemenskapen
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EEV	Enhanced Environmental Friendly Vehicle
EFC	Electronic Fee Collection
EG	Europeiska gemenskaperna



EGT	Europeiska gemenskapernas officiella tidning (t.o.m. 2003-01-31)
Emission	Utsläpp
EU	Europeiska unionen
Euro NCAP	European New Car Assessment Program
EUT	Europeiska unionens officiella tidning (fr.o.m. 2003-02-01)
FiU	Finansutskottet
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPS	Global Positioning System
IETF	The Internet Engineering Task Force
Internaliseringsgrad	Infrastrukturavgifter och skatter för godstrafiken jämförs med de beräknade marginalkostnaderna. På så sätt erhålles ett mått på ”internaliseringsgraden” för olika typer av transporter.
ISA	Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet
JAMA	Japan Automobile Manufacturers Association
KAMA	Korean Automobile Manufacturers Association
KMDB	Kilometerskattedatabasen
Körcykel	Tillämpat körmönster för att återspegla verklig trafik
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LPG	Liquefied Petroleum Gas
LRUC	The Lorry Road-User Charge
MIS	Minimum Interoperability Specification
MJU	Miljö- och jordbruksutskottet
MRF	Motorbranschens Riksförbund
MTC	Motortestcenter
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv, avdelning I
NVDB	Nationella vägdatabasen

NO <sub>x</sub>	Kemisk beteckning för kväveoxider.
OBD	On Board Diagnostic system
OBU	On Board Unit
prop.	regeringens proposition
rskr.	riksdagens skrivelse
RÅ	Regeringsrättens årsbok
SFS	svensk författningssamling
SIKA	Statens institut för kommunikationsanalys
SkU	Skatteutskottet
SOU	statens offentliga utredningar
SUV	Sport Utility Vehicle
SÅ	Sveriges Åkeriföretag (tidigare Svenska åkeriförbundet)
T&E	European Federation for Transport and Environment
TLS	Transport Layer Security
TSVFS	Trafiksäkerhetsverkets författningssamling
TU	Trafikutskottet
Typgodkännande	Generellt godkännande av en viss produkt, utförande eller metod, utfärdat av behörig myndighet eller i särskild ordning utsett annat organ.
VERA2	Video Enforcement For Road Authorities
VTI	Väg- och transportforskningsinstitutet
VVFS	Vägverkets författningssamling

# Författningsförslag

## 1 Förslag till vägtrafikskattelag

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Inledande bestämmelser

#### Lagens tillämpningsområde

1 § Vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt skall betalas till staten enligt denna lag.

Lagen gäller inte fordon som omfattas av lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

#### Beslutande myndigheter

2 § Grundläggande beslut om vägtrafikskatt fattas av Vägverket enligt 4 kap. 1 §. Verket beslutar också om dröjsmålsavgift. Övriga beslut enligt denna lag fattas av Skatteverket.

Vägverket skall även sköta uppbörden av skatt, avgifter och ränta enligt denna lag.

#### Definitioner och hänvisningar till andra lagar

3 § I denna lag har nedan angivna begrepp följande betydelse.

1. Bussar delas in i lätta bussar och tunga bussar. Därvid avses med

a) lätta bussar sådana bussar som har en totalvikt av högst 3,5 ton, och med

b) tunga bussar sådana bussar som har en totalvikt över 3,5 ton.

Övriga fordonsbegrepp samt viktbegreppen har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

2. Med bärighetsklass avses indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt.

3. Med dieselolja avses de produkter för vilka skatt skall betalas enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 lagen (1994:1776) om skatt på energi.

4. Med räddningstjänst avses detsamma som i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt motsvarande verksamhet som bedrivs av annan än staten eller kommunerna.

4 § Med skatteår avses

1. i fråga om fordonsskatt, tolv på varandra följande kalendermånader, och

2. i fråga om saluvagnsskatt, kalenderåret.

Med skatteperiod avses fyra på varandra följande kalendermånader.

5 § Med modellår avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret avses med modellår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

6 § Med ett fordons specifika koldioxidutsläpp avses den uppgift om ett fordons utsläpp av koldioxid som framgår av vägtrafikregistret.

7 § Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatten för vissa fordon skall beräknas. Skattevikten är för

1. traktorer och motorredskap, tjänstevikten

2. tunga bussar, tunga lastbilar, tunga terrängvagnar eller andra släpvagnar än påhängsvagnar, totalvikten, dock högst den bruttovikt som fordonet får föras med på vägar som tillhör bärighetsklass 1

3. påhängsvagnar den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt som fordonet får föras med på vägar som tillhör bärighetsklass 1.

Om en tung buss, tung lastbil, tung terrängvagn eller släpvagn förses med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger den högsta totalvikten för fordonet. I fråga om lastbilar som kan förses med en anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med en sådan anordning.

8 § Vad som sägs i 4–9 kap. om vägtrafikskatt, med undantag för 7 kap. 1 §, gäller även särskild avgift, ränta och dröjsmålsavgift.

9 § Bestämmelserna i 10 kap. 27 §, 14 kap. samt 23 kap. 2 § skattebetalningslagen (1997:483) om föreläggande, utredning i skatteärenden och vite skall tillämpas vid kontroll av skatt enligt denna lag.

10 § Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar delas in i skatteklasser på det sätt som framgår av 2 kap. 12–14 §§.

## 2 kap. Fordonsskatt

### Skatteplikt

1 § Följande fordon är, om annat inte följer av 2 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen

1. motorcyklar,
2. personbilar,
3. bussar,
4. lastbilar,
5. traktorer,
6. motorredskap,
7. tunga terrängvagnar, och
8. släpvagnar.

### Undantag från skatteplikt

2 § Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan modellåret enligt uppgift i vägtrafikregistret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga, nämligen

1. motorcyklar,

2. personbilar och bussar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490), eller

3. lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Skattepliktiga är inte heller

1. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass 2 enligt 14 §,

2. släpvagnar som dras endast av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass 2 eller av motorredskap som inte hör till skatteklass 1,

3. påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton om de dras uteslutande av bilar som kan drivas med dieselolja eller av sådana traktorer som avses i 13 § 5,

4. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram, eller

5. fordon som enligt 3 § har medgivits befrielse från skatteplikt.

3 § Skatteverket skall efter ansökan medge befrielse från skatteplikten för fordon som används uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst. Befrielse får dock inte medges för personbilar och inte heller för sådana bussar eller för sådana lastbilar med skåpkarosseri som har en skattevikt av högst 3 ton.

### Skattskyldighet

4 § Skattskyldig för ett visst fordon är ägaren av fordonet.

Som ägare av ett fordon anses

1. den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare, eller

2. den som bör vara antecknad som ägare, om denne är någon annan än den som avses i 1.

Närmare bestämmelser om vem som skall betala skatten finns i 6 kap. 2 §.

### Skattens storlek

5 § Fordonsskatten skall betalas för varje fordon för ett skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 7 200 kronor för ett helt år, för en skatteperiod.

För en skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för ett helt år.

*Motorcyklar*

6 § För motorcyklar tas fordonsskatten ut med 360 kronor för ett skatteår.

*Personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar*

7 § Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar, som

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2006 eller senare, eller

2. är av tidigare modellår än av modellår 2006 men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Grundbeloppet uppgår för ett skatteår till 360 kronor. Koldioxidbeloppet beror av fordonets specifika koldioxidutsläpp och uppgår för ett skatteår till 12 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer utöver 100 gram.

För fordon som kan drivas med dieselolja skall det enligt andra stycket beräknade skattebeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5.

8 § För andra personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar än de som avses i 7 § framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilagan till lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

*Övriga skattepliktiga fordon*

9 § För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 1 till denna lag.

1. Sådana tunga bussar och tunga lastbilar som inte uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

2. Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar.

3. Släpvagnar.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen

om motorfordons avgasrening och motorbränslen framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 15–17 §§.

#### *Skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod*

10 § Om ett fordon är skattepliktigt under endast en del av ett skatteår eller en skatteperiod, tas fordonsskatt ut för den tid då fordonet är skattepliktigt. Om skatteplikt föreligger under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden, om inte något annat följer av andra stycket.

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 10 000 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut för dag beträffande den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

För en kalendermånad utgör fordonsskatten en tolfedel och för en dag 1/360 av skatten för ett helt år.

#### *Skattens storlek när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras*

11 § Om ett fordons beskaffenhet ändras så att fordonsskatt skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, tas den högre skatten ut från och med den kalendermånad under vilken registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett. Om ändringen medför att fordonsskatt skall tas ut med ett lägre belopp än tidigare, tas den lägre skatten ut från och med kalendermånaden efter den under vilken registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde.

Om ett fordons användning ändras så att fordonsskatt skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, tas den högre skatten ut från och med den kalendermånad då ändringen skedde. Om ändringen medför att fordonsskatt skall tas ut med ett lägre belopp än tidigare, tas den lägre skatten ut från och med kalendermånaden efter den då ändringen skedde.



## Särskilt om beskattningen av traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar

### *Indelning i skatteklasser*

12 § Traktorer, vissa motorredskap samt tunga terrängvagnar delas i skattehänseende in i två klasser, skatteklass 1 och skatteklass 2.

13 § Till skatteklass 1 hör

1. en traktor som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport på andra vägar än enskilda, om inte något annat följer av bestämmelserna i 14 §,

2. ett motorredskap som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 14 §,

3. en tung terrängvagn som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 14 § första stycket 1, 2 a, b eller 2 d,

4. en till traktor eller till motorredskap klass II ombyggd bil, och

5. en traktor som är särskilt konstruerad för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden.

14 § Till skatteklass 2 hör en sådan traktor som avses i 13 § 1, om traktorn

1. uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, när det gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, eller

2. används endast för transporter som är begränsade till

a) transport av endast traktorn med förare,

b) godstransport vid passage över en väg,

c) transport av gods som är lastat på traktorn,

d) transport vid färd till eller från en arbetsplats, ett försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

Till skatteklass 2 hör också

1. en traktor eller en tung terrängvagn som inte hör till skatteklass 1, och

2. ett motorredskap som, utan att höra till skatteklass 1 enligt 13 § 4, har en tjänstevikt som inte överstiger 2 ton.

#### *Skattens storlek i vissa fall*

15 § Om en traktor som hör till skatteklass 1 används för att dra påhängsvagnar som inte är registrerade här i landet, tas fordonsskatt ut med två gånger det belopp som annars skulle ha tagits ut för traktorn. Motsvarande gäller ett motorredskap som hör till skatteklass 1, varvid skatten skall tas ut på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 1 till denna lag.

Vad som sägs i första stycket gäller inte traktorer som avses i 13 § 5.

16 § Om en traktor som hör till skatteklass 2 tillfälligt skall användas på sådant sätt att den hör till skatteklass 1, skall fordonsskatten tas ut på det sätt som framgår av C 1 i bilaga 1 till denna lag. Motsvarande gäller i fråga om en tung terrängvagn som hör till skatteklass 2, varvid skatten skall tas ut på det sätt som framgår av C 3 i bilaga 1 till denna lag.

Fordonsskatten enligt första stycket skall vid varje tillfälle betalas för en tidsperiod om 15 dagar. För den tid fordonsskatt har betalats får traktorn eller den tunga terrängvagnen användas som om den hör till skatteklass 1.

17 § Ett motorredskap som inte hör till skatteklass 1 eller skatteklass 2 beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 1 till denna lag.

#### **Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i vissa fall**

18 § Skatteverket får efter ansökan medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i fråga om fordon som

1. uteslutande skall användas på sådana öar som saknar bro- eller färjeförbindelser samt helt eller nästan helt saknar vägar som bekostas av allmänna medel, eller

2. varaktigt har förts ut ur Sverige.

Ett medgivande enligt första stycket 2 får avse skatt för tid efter det att fordonet har registrerats i ett annat land eller för tid under

vilken skatt eller avgift för trafik med eller innehav av fordonet har tagits ut även i ett annat land än Sverige.

19 § Skatteverket får självmant eller efter ansökan även i övrigt, om det finns synnerliga skäl, medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt.

20 § Ett medgivande enligt 18 eller 19 § får förenas med särskilda villkor och får avse även särskild avgift, ränta och dröjsmålsavgift som belöper på sådan skatt som omfattas av befrielse eller nedsättning.

### **3 kap. Saluvagnsskatt**

#### **Skatteplikt**

1 § Motorcyklar och bilar samt släpvagnar med skattevikt över 750 kilogram är skattepliktiga för saluvagnsskatt om de får användas med stöd av en saluvagnslicens som har meddelats enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

#### **Skattskyldighet**

2 § Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen gäller.

#### **Skattens storlek**

3 § Saluvagnsskatt skall för ett helt skatteår betalas för det antal fordon av varje slag som den skattskyldige samtidigt önskar använda med stöd av licensen. Skatten per fordon uppgår för ett helt skatteår till

1. 360 kronor för motorcyklar,
2. 1 500 kronor för bilar, och
3. 420 kronor för släpvagnar.

4 § Om skatteplikt föreligger under endast en del av ett skatteår tas saluvagnsskatt ut för den del av året som återstår när skatteplikten inträder. Om skatteplikt föreligger under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden.

## 4 kap. Beskattningsbeslut

### Grundläggande beslut om vägtrafikskatt

1 § Vägtrafikskatt skall beslutas av Vägverket genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

Om skatt som har beslutats enligt första stycket har blivit uppenbart oriktig på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen, skall den myndighet som har utfört behandlingen rätta beslutet.

### Beslut som kan omprövas

2 § Skatteverket skall ompröva ett beslut i en fråga som kan ha betydelse för betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt, om den skattskyldige begär det eller om det finns andra skäl för det.

Att omprövning skall ske även när den skattskyldige överklagar ett beslut följer av 8 kap. 5 §.

Om något beslut i en fråga enligt denna lag inte har fattats, får Skatteverket besluta i frågan på det sätt och inom den tid som gäller för omprövning.

3 § Om en fråga som avses i 2 § har avgjorts av en allmän förvaltningsdomstol, får Skatteverket inte ompröva frågan.

Trots bestämmelsen i första stycket får en fråga som har avgjorts av en länsrätt eller kammarrätt genom beslut som har fått laga kraft omprövas, om beslutet avviker från rättstillämpningen i ett regeringsrättsavgörande som har meddelats efter beslutet.

### Omprövning på initiativ av den skattskyldige

4 § En begäran om omprövning skall, om inte något annat följer av tredje stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

Även efter den tid som anges i första stycket får omprövning begäras av ett beslut som är till den skattskyldiges nackdel, om den skattskyldige gör sannolikt att han eller hon inte inom två månader före utgången av denna tid har fått kännedom om beslutet eller om ett skattebesked eller en annan handling som innehåller uppgift om

vad som skall betalas. Begäran skall ha kommit in inom två månader från den dag då den skattskyldige fick sådan kännedom.

Om den skattskyldige vill begära omprövning av ett beslut enligt 1 § på den grunden att fordonet före den tidpunkt som är avgörande för skattskyldigheten har gått över till en ny ägare, skall framställningen göras hos Skatteverket senast två månader efter den dag då skatten senast skulle ha betalats. Om den skattskyldige har fått ett krav på skatten först sedan den skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen.

### Omprövning på initiativ av Skatteverket

5 § Om Skatteverket självmant omprövar ett beslut, får ett omprövningsbeslut som är till fördel för den skattskyldige meddelas senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

Ett sådant omprövningsbeslut får meddelas även efter denna tid, om det av material som är tillgängligt för Skatteverket framgår att ett beskattningsbeslut är felaktigt.

Ett omprövningsbeslut som är till nackdel för den skattskyldige får inte meddelas senare än under andra året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret har gått ut, utom i de fall som avses i 7 §.

### Efterbeskattning

#### *Förutsättningar för efterbeskattning*

6 § Skatteverket får meddela ett omprövningsbeslut som är till nackdel för den skattskyldige efter utgången av den tid som anges i 5 § under de förutsättningar och på det sätt som anges i 7–9 §§ (*efterbeskattning*).

7 § Efterbeskattning får ske, om ett beskattningsbeslut har blivit felaktigt eller inte har fattats på grund av att den skattskyldige

1. har använt ett fordon i strid mot vad som är föreskrivet om registrering och avställning av fordon,
2. inte har lämnat föreskriven anmälan till registreringsmyndigheten,

3. har lämnat någon oriktig uppgift i en anmälan eller en ansökan till registreringsmyndigheten eller Skatteverket eller annars under förfarandet till ledning för beskattningen,

4. inte har registreringsbesiktigt fordonet i föreskriven ordning efter en sådan ändring som avses i 2 kap. 11 §, eller

5. har lämnat någon oriktig uppgift i ett mål vid domstol om betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt.

En uppgift skall anses vara oriktig, om det klart framgår att den är felaktig eller att den skattskyldige har utelämnat en uppgift till ledning för beskattningen som han eller hon har varit skyldig att lämna. En uppgift skall dock inte anses vara oriktig, om uppgiften tillsammans med övriga lämnade uppgifter utgör tillräckligt underlag för ett riktigt beslut. En uppgift skall inte heller anses vara oriktig, om uppgiften är så orimlig att den uppenbart inte kan läggas till grund för ett beslut.

8 § Efterbeskattning får inte ske, om det skattebelopp som den avser är att anse som ringa eller om det med hänsyn till omständigheterna skulle framstå som uppenbart oskäligt. Om prövningen beträffande fordonsskatt avser flera skatteperioder för samma skatteår, skall frågan om skattebeloppet är att anse som ringa bedömas med hänsyn till det sammanlagda beloppet för perioderna.

#### *Tidsfrister för efterbeskattning*

9 § Skatteverkets beslut om efterbeskattning skall, om inte något annat följer av andra eller tredje stycket, meddelas senast under sjätte året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

Beslut om efterbeskattning på grund av en oriktig uppgift i ett omprövningsärende eller i ett mål om betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt får meddelas efter den tid som anges i första stycket men senast ett år från utgången av den månad då Skatteverkets eller domstolens beslut i ärendet eller målet har fått laga kraft.

Vid efterbeskattning gäller i övrigt bestämmelserna i 21 kap. 17–20 §§ skattebetalningslagen (1997:483). Om den skattskyldige har avlidit, skall efterbeskattningen påföras dödsboet.

## Gemensam bestämmelse om beskattningsbeslut

10 § Om vägtrafikskatten inte kan bestämmas tillförlitligt med ledning av uppgifter i vägtrafikregistret eller med stöd av en verkställd utredning, skall den beräknas efter skälig grund.

## 5 kap. Särskild avgift

1 § En särskild avgift skall tas ut av den skattskyldige om det i samband med ett omprövningsbeslut av fordonsskatt föreligger någon sådan grund för efterbeskattning som avses i 4 kap. 7 §.

Avgiften skall tas ut för varje fordon och för varje tillfälle som någon sådan grund föreligger.

2 § Avgiften uppgår för motorcyklar, personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar till 1 000 kronor.

För annat skattepliktigt fordon beräknas avgiften på följande sätt.

Skattevikt, kilogram	Avgift, kronor
0– 3 500	1 000
3 501–10 000	2 000
10 001–15 000	3 000
15 001–20 000	4 000
20 001–	5 000

Om avgift skall tas ut av den som tidigare under de senaste 12 månaderna har påförts avgift enligt 1 §, skall beloppet bestämmas till en och en halv gånger det som följer av första eller andra stycket.

3 § Om det finns särskilda skäl, skall Skatteverket medge nedsättning av eller befrielse från avgiften.

## 6 kap. Betalning av vägtrafikskatt

### Hur vägtrafikskatten skall betalas

1 § Skatten skall betalas genom att sättas in på ett särskilt konto.

Betalningen anses ha skett den dag då den har bokförts på kontot.

### Vem som skall betala, betalningstider

#### *Fordonsskatt*

2 § Om inte något annat följer av andra eller tredje stycket, skall fordonsskatten betalas av den som är skattskyldig för fordonet vid ingången av den månad under vilken skatten enligt 3 § skall betalas eller skulle ha betalats.

När ett fordon blir skattepliktigt skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när skatteplikten inträdde. Om en sådan ändring som avses i 2 kap. 11 § sker, skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett eller, i fråga om ändrad användning av fordonet, när användningen ändrades.

Fordonsskatt som fastställs genom ett beslut om efterbeskattning skall betalas av den som var skattskyldig under den tid skatten avser.

3 § Fordonsskatten för ett skatteår eller en skatteperiod skall betalas under månaden före ingången av skatteåret eller skatteperioden (*uppbörds månaden*).

Om fordonet har blivit skattepliktigt efter ingången av uppbörds månaden, skall fordonsskatten betalas senast tre veckor efter det att skatteplikten inträdde.

Om fordonsskatt i de fall som avses i andra stycket skall betalas för högst en kalendermånad under skatteåret eller skatteperioden, skall fordonsskatt för närmast följande skatteår eller skatteperiod betalas samtidigt.

4 § Om skatten enligt 2 kap. 11 § skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, skall skatten betalas

1. vid ändring av fordonets beskaffenhet, senast tre veckor efter utgången av den kalendermånad under vilken registreringsbesiktningen skedde eller senast skulle ha skett,



2. vid ändring av fordonets användning, senast tre veckor efter den dag då ändringen skedde.

5 § Tillkommande fordonsskatt enligt 13 § skall betalas senast en månad efter det att skatteändringen har trätt i kraft.

#### *Saluvagnsskatt*

6 § Saluvagnsskatt skall betalas senast tre veckor efter det att saluvagnslicens har meddelats.

Om skattskyldighet föreligger vid ingången av december månad skall skatten betalas före ingången av det skatteår som skatten avser.

#### *Gemensam bestämmelse om betalningstider*

7 § Vägtrafikskatt som har fastställts enligt 4 kap. 2 eller 6 § samt särskild avgift som har beslutats enligt 5 kap. 3 § skall betalas inom den tid som Skatteverket bestämmer.

### **Anstånd**

#### *Anstånd vid omprövning eller överklagande*

8 § Skatteverket får bevilja anstånd med att betala vägtrafikskatt om

1. den skattskyldige har begärt omprövning av eller har överklagat ett beskattningsbeslut och det är tveksamt om betalningsskyldighet kommer att föreligga, eller

2. det i andra fall kan antas att den skattskyldige kommer att helt eller delvis bli befriad från skatten.

Bestämmelserna i 19 kap. 6 § första och tredje styckena skattebetalningslagen (1997:483) om kostnadsränta skall då tillämpas.

Anståndstiden får bestämmas till längst tre månader efter den dag då beslut fattades med anledning av begäran om befrielse eller omprövning eller med anledning av överklagandet.

9 § Även om förutsättningarna i 8 § inte är uppfyllda skall Skatteverket efter ansökan av den skattskyldige bevilja anstånd med

betalning av den särskilda avgiften, om den skattskyldige har begärt omprövning av eller till länsrätten överklagat beslutet om särskild avgift eller beslutet i den fråga som har föranlett den särskilda avgiften. Detta gäller dock inte vid begäran om omprövning, om den skattskyldige tidigare har beviljats anstånd med betalningen av den särskilda avgiften enligt denna paragraf i avvaktan på Skatteverkets omprövning avseende samma fråga.

Anståndstiden skall bestämmas till dess att Skatteverket har meddelat beslut i omprövningsärendet eller längst tre månader efter dagen för detta beslut eller, vid överklagande till länsrätten, till dess att länsrätten har meddelat beslut med anledning av överklagandet eller längst tre månader efter dagen för detta beslut.

#### *Anstånd i övriga fall*

10 § Om det finns synnerliga skäl, får Skatteverket bevilja anstånd med inbetalning av vägtrafikskatt även i andra fall eller på annat sätt än som avses i 8 och 9 §§.

#### *Gemensamma bestämmelser om anstånd*

11 § En ansökan om anstånd med inbetalning av skatt skall ges in till Skatteverket.

12 § Om den skattskyldiges ekonomiska förhållanden har förändrats väsentligt sedan anstånd beviljats eller om det finns andra särskilda skäl, får beslutet om anstånd omprövas.

#### **Återbetalning samt betalning av tillkommande skatt i vissa fall**

13 § Om skatteplikten för fordonsskatt för ett fordon upphör under tid för vilken skatt har betalats, återbetalas den överskjutande skatten till den som var skattskyldig när skatteplikten upphörde.

Om skatten i fall som avses i 2 kap. 11 § sänks, återbetalas den överskjutande skatten till den som var skattskyldig när registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller, om sänkningen beror av ändrad användning, när användningen ändrades.

Om skatteplikt för saluvagnsskatt upphör under tid för vilken skatt har betalats, återbetalas efter ansökan överskjutande belopp till den skattskyldige sedan utlämnad saluvagnsskylt har återställts.

14 § Om fordonsskatten för ett fordon på grund av ändring i denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tiden efter ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser, skall tillkommande skattebelopp betalas för tiden från och med dagen för ändringen till utgången av skatteåret eller, om fordonsskatt har beslutats för en skatteperiod, till utgången av skatteperioden. För samma tid skall överskjutande skattebelopp som har betalats återbetalas.

Den som är skattskyldig vid ikraftträdandet av lagändringen skall betala tillkommande skattebelopp och är berättigad till återbetalning av överskjutande skattebelopp.

15 § Skattebelopp enligt 14 § som understiger 100 kronor behöver inte betalas och återbetalas inte heller.

16 § Om en lastbil eller en släpvagn har transporterats på järnväg inom Sverige får Skatteverket, efter ansökan, medge att hela eller halva den fordonsskatt som har betalats för fordonet för det skatteår då transporten har ägt rum återbetalas.

Skatten återbetalas

1. helt, om fordonet har transporterats på järnväg sammanlagt minst 120 dygn under skatteåret,

2. med hälften, om fordonet har transporterats på järnväg under minst 60 dygn men mindre än 120 dygn.

17 § Berättigad till återbetalning enligt 16 § är den som är skattskyldig för fordonet vid utgången av skatteåret eller, om skatteplikten för fordonet har upphört dessförinnan av annan anledning än avställning, den som då var skattskyldig för fordonet.

Ansökan om återbetalning prövas endast om den har kommit in till Skatteverket inom fyra månader efter skatteårets utgång. För Skatteverkets beslut tillämpas 4 kap. 2 §.

18 § Om vägtrafikskatt har återbetalats med ett för högt belopp till följd av att en oriktig uppgift har lämnats av den skattskyldige, skall denne betala tillbaka det för mycket erhållna.

I fråga om åtgärder för att ta ut vad som skall återbetalas gäller bestämmelserna om beskattningsbeslut i tillämpliga delar.

### Dröjsmålsavgift

19 § En avgift (*dröjsmålsavgift*) skall tas ut om vägtrafikskatt inte betalas inom den tid och i den ordning som har bestämts enligt denna lag.

Om anstånd med betalning av skatten har medgetts enligt 8, 9 eller 10 §, skall dröjsmålsavgift tas ut endast på det skattebelopp som inte har betalats senast vid anståndstidens slut.

I övrigt gäller bestämmelserna i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

## 7 kap. Effekter av att skatt inte har betalats

### Förbud att använda fordon på grund av att skatt inte har betalats

1 § Ett skattepliktigt fordon får inte användas, om fordonsskatten inte har betalats inom den tid som har bestämts enligt denna lag. Användningsförbudet gäller till dess skatten har betalats.

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

1. skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret,
2. skatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 4 kap. 6 § eller avser ytterligare skatt som har beslutats efter ägarbytet, eller
3. skatt för vilken anstånd med betalningen föreligger.

Om det finns särskilda skäl, får Skatteverket medge att ett visst fordon får användas trots vad som sägs i första stycket.

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

## Användning av fordon trots att skatt inte har betalats

### *Omhändertagande av registreringsskyltar*

3 § Om ett fordon används i strid mot 1 § och två månader har förflutit från den dag, då den skatt som har föranlett användningsförbudet senast skulle ha betalats, skall en polisman ta hand om fordonets registreringsskyltar.

Polismannen skall ta hand om registreringsskyltarna även på ett avställt fordon, om förutsättningarna för en sådan åtgärd skulle ha förelegat enligt första stycket, om fordonet hade varit skattepliktigt.

Den polisman som har tagit hand om fordonets registreringsskyltar får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

### *Ansvarsbestämmelser*

4 § En ägare av ett fordon, som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid mot 1 § sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 3 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Första stycket gäller även när ett avställt fordon används, om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 3 §, och användningsförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 1 §, om fordonet hade varit skattepliktigt.

En ägare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas på något annat sätt i strid mot 1 § döms till penningböter.

5 § Den som använder någon annans fordon utan lov döms i ägarens ställe enligt 4 §. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt för obestämd tid eller för en bestämd tid som understiger ett år och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den som ägaren har utsett.

6 § Bestämmelserna i 4 § gäller även föraren, om han eller hon kände till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid kontroll, prövning, tillsyn eller haveriundersökning enligt 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:574).

7 § Ansvarsbestämmelserna för ägare eller användare av fordon skall i fråga om fordon som tillhör eller används av staten eller en kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att förebygga en förseelse och sker ändå en sådan på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas bestämmelserna om ansvar för ägare eller användare på den överordnade.

I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett oskiftat dödsbo eller ett konkursbo tillämpas de bestämmelser om ansvar som avses i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda boet.

I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett bolag, en förening, en stiftelse eller någon annan juridisk person tillämpas de bestämmelser om ansvar som avses i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen eller på den som Vägverket på begäran har godtagit som ansvarig företrädare för denne.

## 8 kap. Överklagande

### Överklagbara beslut

1 § Beslut enligt denna lag får, utom i de fall som avses i andra stycket, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Ett beslut som har fattats med stöd av 4 kap. 1 § får dock inte överklagas av den skattskyldige innan beslutet har omprövats enligt 4 kap. 2 §. En skattskyldigs överklagande av ett sådant beslut innan beslutet har omprövats skall anses som en begäran om omprövning enligt nämnda paragraf.

Beslut i fråga om skatterevision och föreläggande vid vite får inte överklagas.

2 § Om det är den skattskyldige som överklagar ett beslut, skall Skatteverket vara den skattskyldiges motpart sedan handlingarna i målet har överlämnats till länsrätten. Om även det allmänna ombudet hos Skatteverket överklagar, tillämpas dock bestämmelserna i 2 § lagen (2003:643) om allmänt ombud hos Skatteverket.

Det allmänna ombudet får föra talan till den skattskyldiges förmån. Ombudet har då samma behörighet som den skattskyldige.

### Den skattskyldiges överklagande

3 § Den skattskyldiges överklagande skall, om inte något annat följer av andra stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut. Om beslutet har meddelats efter den 30 september tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut och den skattskyldige har fått del av beslutet efter utgången av november samma år, eller om beslutet avser efterbeskattning, får överklagandet dock komma in inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Om en part har överklagat ett beslut om fastställande av skatt eller om efterbeskattning får också motparten överklaga beslutet, även om den för motparten gällande tiden för överklagande har gått ut. Ett sådant överklagande skall ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha skett. Om det första överklagandet förfaller av någon anledning, förfaller också det senare.

4 § Även om tiden för överklagande har gått ut, får ett beslut om särskild avgift överklagas så länge beslutet i den skattefråga som föranlett den särskilda avgiften inte har fått laga kraft.

5 § I övrigt gäller bestämmelserna i 6 kap. 5–7 taxeringslagen (1990:324) när en skattskyldig har överklagat Skatteverkets beslut.

### Det allmänna ombudets överklagande

6 § Det allmänna ombudets överklagande skall ha kommit in till Skatteverket inom den tidsfrist som enligt 4 kap. gäller för beslut om omprövning på initiativ av Skatteverket eller efter sådan tid men inom tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades.

Om ett omprövningsbeslut som avser efterbeskattning överklagas och det begärs ändring till den skattskyldiges nackdel, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

## Överklagande av länsrättens och kammarrättens beslut

7 § Om den skattskyldige överklagar länsrättens eller kammarrättens beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då han eller hon fick del av beslutet.

Om länsrättens beslut överklagas av Skatteverket eller det allmänna ombudet, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades. Detsamma gäller om verket eller ombudet överklagar kammarrättens beslut.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

8 § I övrigt gäller bestämmelserna i 6 kap. 10, 14 och 17 §§ taxeringslagen (1990:324) vid överklagande av länsrättens och kammarrättens beslut.

## Handläggning vid domstol

9 § Vid handläggningen i en länsrätt av ett mål om särskild avgift skall muntlig förhandling hållas, om den skattskyldige begär det. Muntlig förhandling behövs dock inte, om det finns anledning att anta att avgiften inte kommer att tas ut.

## 9 kap. Övriga bestämmelser

### Avrundning

1 § Belopp som avser skatt eller underlag för beräkning av skatt enligt denna lag skall avrundas till närmast lägre hela kronor.

### Nedsättning av skatt och avräkning

2 § Vägtrafikskatt som skulle ha betalats men inte har betalats får sättas ned genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

3 § Vid återbetalning av vägtrafikskatt skall räknas av

1. sådan vägtrafikskatt som är förfallen till betalning och som inte har betalats,



2. dröjsmålsavgift och särskild avgift som belöper på sådan skatt som avses i 1, och

3. sådana avgifter för registrering enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister som uppbärs i samband med uppbörd av vägtrafikskatt.

I fråga om avräkningen skall bestämmelserna i 4 kap. 1–5 §§ och 10 § samt i 8 kap. tillämpas på motsvarande sätt.

## Verkställighet

4 § En begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut enligt denna lag inverkar inte på skyldigheten att betala den vägtrafikskatt som omprövningen eller överklagandet avser.

5 § Om vägtrafikskatten inte betalas i rätt tid skall den lämnas för indrivning. Sådan får dock inte begäras för ett belopp som omfattas av anstånd. Indrivning behöver inte heller begäras för en fordran som understiger 100 kronor om indrivning inte krävs från allmän synpunkt. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005. Genom lagen upphävs

a) fordonsskattelagen (1988:327), och

b) lagen (1976:339) om saluvagnsskatt.

2. De äldre bestämmelserna i 14 a och c §§ fordonsskattelagen gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna.

3. I fråga om lätta bussar och lätta lastbilar som är av modellår 2008 eller tidigare gäller i stället för bestämmelserna i denna lag bestämmelserna i lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

4. Bilaga 2 till lagen skall för tiden till utgången av september 2006 tillämpas på sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2000 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

5. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en bestämmelse som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

**Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen****Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
<b>A Bussar</b>				
1 Bussar som inte kan drivas med dieselolja	3 501 –		1 378	–
2 Bussar som kan drivas med dieselolja				
2.1 med två hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 761	–
	4 000 –	4 999	2 877	–
	5 000 –	5 999	3 108	–
	6 000 –	6 999	3 398	–
	7 000 –	7 999	3 662	–
	8 000 –	8 999	3 926	–
	9 000 –	9 999	4 190	–
	10 000 –	10 999	4 441	–
	11 000 –	11 999	5 277	–
	12 000 –	12 999	6 113	–
	13 000 –	13 999	6 933	–
	14 000 –	14 999	9 193	–
	15 000 –	15 999	13 833	–
	16 000 –	16 999	14 893	–
	17 000 –	17 999	19 493	–
	18 000 –	18 999	24 093	–
	19 000 –		28 693	–
2.2 med tre hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 547	–
	4 000 –	4 999	2 657	–
	5 000 –	5 999	2 877	–
	6 000 –	6 999	3 101	–
	7 000 –	7 999	3 310	–
	8 000 –	8 999	3 519	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	9 000 – 9 999	3 728	–
	10 000 – 10 999	3 937	–
	11 000 – 11 999	4 146	–
	12 000 – 12 999	4 355	–
	13 000 – 13 999	4 586	–
	14 000 – 14 999	6 401	–
	15 000 – 15 999	8 216	–
	16 000 – 16 999	10 031	–
	17 000 – 17 999	10 769	–
	18 000 – 18 999	12 397	–
	19 000 – 19 999	13 492	–
	20 000 – 20 999	15 583	–
	21 000 – 21 999	18 483	–
	22 000 – 22 999	21 382	–
	23 000 – 23 999	22 675	–
	24 000 – 24 999	25 701	–
	25 000 – 25 999	28 101	–
	26 000 – 26 999	30 501	–
	27 000 – 27 999	32 901	–
	28 000 – 28 999	35 301	–
	29 000 –	37 701	–
2.3 med fyra eller flera hjul- axlar	3 501 – 3 999	2 547	–
	4 000 – 4 999	2 657	–
	5 000 – 5 999	2 877	–
	6 000 – 6 999	3 101	–
	7 000 – 7 999	3 310	–
	8 000 – 8 999	3 519	–
	9 000 – 9 999	3 728	–
	10 000 – 10 999	3 937	–
	11 000 – 11 999	4 146	–
	12 000 – 12 999	4 355	–
	13 000 – 13 999	4 586	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	14 000 – 14 999	5 686	–	–
	15 000 – 15 999	6 786	–	–
	16 000 – 16 999	7 886	–	–
	17 000 – 17 999	8 986	–	–
	18 000 – 18 999	10 086	–	–
	19 000 – 19 999	10 169	–	–
	20 000 – 20 999	11 169	–	–
	21 000 – 21 999	12 169	–	–
	22 000 – 22 999	13 169	–	–
	23 000 – 23 999	14 169	–	–
	24 000 – 24 999	15 185	–	–
	25 000 – 25 999	16 655	–	–
	26 000 – 26 999	18 125	–	–
	27 000 – 27 999	19 595	–	–
	28 000 – 28 999	21 065	–	–
	29 000 – 29 999	22 535	–	–
	30 000 – 30 999	24 005	–	–
	31 000 – 31 999	25 475	–	–
	32 000 –	26 945	–	–

**B Lastbilar**

1	Lastbilar som inte kan drivas med dieselolja	3 501 –	1 378	–
2	Lastbilar som kan drivas med dieselolja			
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar			
	2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 5 999	3 403	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	6 000 – 6 999	3 769	–	–
	7 000 – 7 999	5 954	–	–
	8 000 – 8 999	7 073	–	–
	9 000 – 9 999	9 271	–	–
	10 000 – 10 999	9 742	–	–
	11 000 – 11 999	12 952	–	–
	12 000 – 12 999	14 701	–	–
	13 000 – 13 999	18 562	–	–
	14 000 –	19 511	–	–
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	7 000 – 7 999	1 891	–	–
	8 000 – 8 999	2 283	–	–
	9 000 – 10 999	3 748	–	–
	11 000 – 12 999	5 203	–	–
	13 000 – 15 999	7 900	–	–
	16 000 – 16 999	8 278	–	–
	17 000 – 17 999	11 258	–	–
	18 000 –	14 238	–	–
2.2 med anordning för påhängsvagn med tre eller flera hjulaxlar				
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	3 501 – 4 999	2 936	–	–
	5 000 – 5 999	3 109	–	–
	6 000 – 6 999	3 878	–	–
	7 000 – 7 999	9 299	–	–
	8 000 – 8 999	12 123	–	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	9 000 – 9 999	12 992	–	–
	10 000 – 10 999	17 244	–	–
	11 000 – 11 999	18 124	–	–
	12 000 – 12 999	19 235	–	–
	13 000 – 13 999	20 346	–	–
	14 000 – 14 999	21 457	–	–
	15 000 – 21 999	22 017	–	–
	22 000 – 22 999	23 777	–	–
	23 000 – 23 999	25 932	–	–
	24 000 – 24 999	27 782	–	–
	25 000 – 25 999	29 632	–	–
	26 000 – 26 999	31 482	–	–
	27 000 – 27 999	33 332	–	–
	28 000 – 28 999	35 182	–	–
	29 000 – 29 999	37 032	–	–
	30 000 – 30 999	38 882	–	–
	31 000 –	40 732	–	–

2.2.2 vägavgiftspliktiga  
enligt lagen (1997:1137) om  
vägavgift för tunga fordon

	7 000 – 17 999	5 080	–	–
	18 000 – 19 999	7 027	–	–
	20 000 – 20 999	10 395	–	–
	21 000 – 21 999	11 083	–	–
	22 000 – 22 999	13 253	–	–
	23 000 – 23 999	15 408	–	–
	24 000 – 24 999	17 258	–	–
	25 000 – 25 999	19 108	–	–
	26 000 – 26 999	20 958	–	–
	27 000 – 27 999	22 808	–	–
	28 000 – 28 999	24 658	–	–
	29 000 – 29 999	26 508	–	–
	30 000 – 30 999	28 358	–	–
	31 000 – 31 999	30 208	–	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	32 000 –		32 058	–
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar				
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	3 501 –	8 999	2 662	–
	9 000 –	9 999	2 802	–
	10 000 –	10 999	3 103	–
	11 000 –	11 999	4 181	–
	12 000 –	12 999	5 259	–
	13 000 –	13 999	5 761	–
	14 000 –	14 999	6 737	–
	15 000 –	15 999	8 487	–
	16 000 –	16 999	10 237	–
	17 000 –		11 984	–
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	7 000 –	12 999	345	–
	13 000 –	13 999	800	–
	14 000 –	14 999	1 100	–
	15 000 –	15 999	2 307	–
	16 000 –	16 999	2 327	–
	17 000 –	17 999	2 376	–
	18 000 –		3 750	–
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller				



Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
flera hjulaxlar			
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 11 999	2 455	–
	12 000 – 12 999	3 345	–
	13 000 – 13 999	4 192	–
	14 000 – 14 999	5 039	–
	15 000 – 15 999	5 886	–
	16 000 – 16 999	7 382	–
	17 000 – 17 999	8 071	–
	18 000 – 18 999	9 443	–
	19 000 – 19 999	11 163	–
	20 000 – 20 999	12 883	–
	21 000 – 21 999	14 603	–
	22 000 – 22 999	16 323	–
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000 – 16 999	575	–
	17 000 – 18 999	1 000	–
	19 000 – 19 999	1 212	–
	20 000 – 20 999	2 359	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	21 000 – 21 999	4 079	–
	22 000 – 22 999	5 799	–
	23 000 – 23 999	7 519	–
	24 000 – 24 999	9 239	–
	25 000 – 25 999	10 959	–
	26 000 – 26 999	12 679	–
	27 000 – 27 999	14 399	–
	28 000 – 28 999	16 119	–
	29 000 – 29 999	17 839	–
	30 000 – 30 999	19 559	–
	31 000 – 31 999	21 279	–
	32 000 –	22 999	–

2.5 utan draganordning med  
två hjulaxlar

2.5.1 inte vägavgiftspliktiga  
enligt lagen (1997:1137) om  
vägavgift för vissa tunga  
fordon

3 501 – 8 999	2 662	–
9 000 – 9 999	2 802	–
10 000 – 10 999	3 103	–
11 000 – 11 999	4 181	–
12 000 – 12 999	5 259	–
13 000 – 13 999	5 761	–
14 000 – 14 999	6 737	–
15 000 – 15 999	8 487	–
16 000 – 16 999	10 237	–
17 000 –	11 984	–

2.5.2 vägavgiftspliktiga  
enligt lagen (1997:1137) om  
vägavgift för vissa tunga  
fordon

12 000 – 12 999	347	–
-----------------	-----	---

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	13 000 – 13 999	962	–
	14 000 – 14 999	1 480	–
	15 000 – 15 999	3 066	–
	16 000 – 16 999	3 923	–
	17 000 – 17 999	5 670	–
	18 000 –	7 960	–

## 2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar

### 2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

3 501 – 11 999	2 455	–
12 000 – 12 999	3 345	–
13 000 – 13 999	4 192	–
14 000 – 14 999	5 039	–
15 000 – 15 999	5 886	–
16 000 – 16 999	7 382	–
17 000 – 17 999	8 071	–
18 000 – 18 999	9 443	–
19 000 – 19 999	11 163	–
20 000 – 20 999	12 883	–
21 000 – 21 999	14 603	–
22 000 – 22 999	16 323	–
23 000 – 23 999	18 043	–
24 000 – 24 999	19 763	–
25 000 – 25 999	21 483	–
26 000 – 26 999	23 203	–
27 000 – 27 999	24 923	–
28 000 – 28 999	26 643	–
29 000 – 29 999	28 363	–
30 000 – 30 999	30 083	–
31 000 –	31 803	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen

2.6.2 vägavgiftspliktiga  
enligt lagen (1997:1137) om  
vägavgift för vissa tunga  
fordon

12 000 – 16 999	604	–
17 000 – 17 999	1 757	–
18 000 – 18 999	3 129	–
19 000 – 19 999	4 849	–
20 000 – 20 999	6 569	–
21 000 – 21 999	8 289	–
22 000 – 22 999	10 009	–
23 000 – 23 999	11 729	–
24 000 – 24 999	13 449	–
25 000 – 25 999	15 169	–
26 000 –	16 889	–

2.7 utan draganordning med  
fyra eller flera hjulaxlar

2.7.1 inte vägavgiftspliktiga  
enligt lagen (1997:1137) om  
vägavgift för vissa tunga  
fordon

3 501 – 11 999	2 455	–
12 000 – 12 999	3 345	–
13 000 – 13 999	4 192	–
14 000 – 14 999	5 039	–
15 000 – 15 999	5 886	–
16 000 – 16 999	7 382	–
17 000 – 17 999	8 071	–
18 000 – 18 999	9 443	–
19 000 – 19 999	11 163	–
20 000 – 20 999	12 883	–
21 000 – 21 999	14 603	–
22 000 – 22 999	16 323	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–

2.7.2 vägavgiftspliktiga  
enligt lagen (1997:1137) om  
vägavgift för vissa tunga  
fordon

12 000 – 16 999	1 229	–
17 000 – 18 999	1 242	–
19 000 – 19 999	1 611	–
20 000 – 20 999	2 359	–
21 000 – 21 999	4 079	–
22 000 – 22 999	5 799	–
23 000 – 23 999	7 519	–
24 000 – 24 999	9 239	–
25 000 – 25 999	10 959	–
26 000 – 26 999	12 679	–
27 000 – 27 999	14 399	–
28 000 – 28 999	16 119	–
29 000 – 29 999	17 839	–
30 000 – 30 999	19 559	–
31 000 – 31 999	21 279	–
32 000 –	22 999	–

**C Traktorer, motorredskap  
och tunga terrängvagnar**

1 Traktorer och motorred- skap som hör till skatte-	0 – 1 300	370	0
--	-----------	-----	---

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
klass I			
	1 301 – 3 000	425	55
	3 001 – 7 000	1 360	95
	7 001 –	5 160	168
2 Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1	2 001 –	1 000	0
3 Tunga terrängvagnar som hör till skatteklass 1			
med två hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	35
	6 001 – 14 000	1 700	70
	14 001 –	7 300	200
med tre eller flera hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	30
	6 001 – 14 000	1 500	50
	14 001 – 18 000	5 500	130
	18 001 –	10 700	170
<b>D Släpvagnar</b>			
1 Släpvagnar med skattevikt över 750 men högst 3 000 kilogram			
	751 – 2 000	360	0
	2 001 – 3 000	380	21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil <sup>1</sup> som inte kan drivas med dieselolja			
med en hjulaxel	3 001 –	580	11
med två hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	9
	13 001 –	1 480	0

<sup>1</sup> Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass 1 tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	6
	13 001 –	1 180	0
3 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjulaxel			
	3 001 – 5 000	630	78
	5 001 – 8 000	2 190	107
	8 001 –	5 400	198
med två eller flera hjulaxlar	3 001 – 8 000	610	42
	8 001 – 11 000	2 710	76
	11 001 – 14 000	4 990	114
	14 001 –	8 410	160
3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel			
	3 001 – 8 000	320	36
	8 001 –	2 120	64
med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	310	23
	8 001 – 11 000	1 460	38
	11 001 – 14 000	2 600	58
	14 001 – 17 000	4 340	76
	17 001 –	6 620	84
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	300	14
	11 001 – 17 000	1 420	30
	17 001 – 25 000	3 220	50

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass 1 <sup>2</sup>			
med en hjulaxel	3 001 – 8 000	550	45
	8 001 –	2 800	120
med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	550	20
	11 001 – 14 000	2 150	40
	14 001 – 20 000	3 350	75
	20 001 – 25 000	7 850	105
	25 001 – 30 000	13 100	120
	30 001 –	19 100	45

<sup>2</sup> Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3.



**Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen**

**Fordonsskatt** (Indelningen i skattekatégorier för dessa fordon ansluter till den som finns i bilaga 1).

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
<b>A Bussar</b>		
2 Bussar som kan drivas med dieselolja		
2.1 med två hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 510
	4 000 – 4 999	2 615
	5 000 – 5 999	2 825
	6 000 – 6 999	3 089
	7 000 – 7 999	3 329
	8 000 – 8 999	3 569
	9 000 – 9 999	3 809
	10 000 – 10 999	4 037
	11 000 – 11 999	4 797
	12 000 – 12 999	5 574
	13 000 – 13 999	6 292
	14 000 – 14 999	8 949
	15 000 – 15 999	12 575
	16 000 – 16 999	13 769
	17 000 – 17 999	16 622
	18 000 – 18 999	18 932
	19 000 –	23 532
2.2 med tre hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 315
	4 000 – 4 999	2 415
	5 000 – 5 999	2 615
	6 000 – 6 999	2 819
	7 000 – 7 999	3 009
	8 000 – 8 999	3 199
	9 000 – 9 999	3 389
	10 000 – 10 999	3 579
	11 000 – 11 999	3 769
	12 000 – 12 999	4 011
	13 000 – 13 999	4 221
	14 000 – 14 999	5 871

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
	15 000 – 15 999	7 521
	16 000 – 16 999	9 171
	17 000 – 17 999	10 146
	18 000 – 18 999	10 402
	19 000 – 19 999	10 444
	20 000 – 20 999	10 485
	21 000 – 21 999	12 462
	22 000 – 22 999	13 641
	23 000 – 23 999	14 471
	24 000 – 24 999	15 777
	25 000 – 25 999	16 457
	26 000 – 26 999	17 137
	27 000 – 27 999	19 537
	28 000 – 28 999	21 937
	29 000 –	24 337
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 315
	4 000 – 4 999	2 415
	5 000 – 5 999	2 615
	6 000 – 6 999	2 819
	7 000 – 7 999	3 009
	8 000 – 8 999	3 199
	9 000 – 9 999	3 389
	10 000 – 10 999	3 579
	11 000 – 11 999	3 769
	12 000 – 12 999	4 010
	13 000 – 13 999	4 251
	14 000 – 14 999	4 492
	15 000 – 15 999	5 492
	16 000 – 16 999	6 492
	17 000 – 17 999	8 074
	18 000 – 18 999	9 074
	19 000 – 19 999	9 152
	20 000 – 20 999	10 052
	21 000 – 21 999	10 952
	22 000 – 22 999	11 852
	23 000 – 23 999	12 752
	24 000 – 24 999	13 667
	25 000 – 25 999	14 990

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
	26 000 – 26 999	16 313
	27 000 – 27 999	17 636
	28 000 – 28 999	18 959
	29 000 – 29 999	20 282
	30 000 – 30 999	21 605
	31 000 – 31 999	22 928
	32 000 –	24 251

## B Lastbilar

### 2 Lastbilar som kan drivas med dieselolja

#### 2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar

##### 2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

3 501 – 5 999	3 094
6 000 – 6 999	3 426
7 000 – 7 999	5 413
8 000 – 8 999	6 430
9 000 – 9 999	8 429
10 000 – 10 999	8 857
11 000 – 11 999	11 775
12 000 – 12 999	13 365
13 000 – 13 999	16 875
14 000 –	17 737

##### 2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

7 000 – 7 999	1 727
8 000 – 8 999	2 084
9 000 – 10 999	3 423
11 000 – 12 999	4 751
13 000 –	7 213

#### 2.2 med anordning för påhängsvagn med tre eller flera hjulaxlar

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 4 999	2 669
	5 000 – 5 999	2 826
	6 000 – 6 999	3 525
	7 000 – 7 999	8 453
	8 000 – 8 999	11 021
	9 000 – 9 999	11 811
	10 000 – 10 999	15 676
	11 000 – 11 999	16 476
	12 000 – 12 999	17 486
	13 000 – 13 999	18 496
	14 000 – 14 999	19 506
	15 000 –	20 015
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000 – 17 999	4 638
	18 000 – 19 999	6 416
	20 000 –	9 491
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar		
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 8 999	2 420
	9 000 – 9 999	2 547
	10 000 – 10 999	2 821
	11 000 – 11 999	3 801
	12 000 – 12 999	4 781
	13 000 – 13 999	5 261
	14 000 – 14 999	5 937
	15 000 – 15 999	6 480
	16 000 – 16 999	8 210
	17 000 –	9 908
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen	7 000 –	300

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
(1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
2.4 med annan draganordning än anordning för på påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar		
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 11 999	2 232
	12 000 – 12 999	3 041
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000 –	500
2.5 utan draganordning med två hjulaxlar		
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 8 999	2 420
	9 000 – 9 999	2 547
	10 000 – 10 999	2 821
	11 000 – 11 999	3 801
	12 000 – 12 999	4 781
	13 000 – 13 999	5 261
	14 000 – 14 999	5 937
	15 000 – 15 999	6 480
	16 000 – 16 999	8 210
	17 000 –	9 908

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	12 000 – 12 999	317
	13 000 – 13 999	879
	14 000 – 14 999	1 236
	15 000 –	2 799
2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar		
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 11 999	2 232
	12 000 – 12 999	3 041
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	12 000 – 16 999	552
	17 000 – 18 999	1 134
	19 000 – 20 999	1 471
	21 000 – 22 999	2 268
	23 000 –	3 525
2.7 utan draganordning med fyra eller flera hjulaxlar		
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 11 999	2 232
	12 000 – 12 999	3 041

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024

2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen  
(1997:1137) om vägavgift för vissa  
tungt fordon

12 000 – 16 999	552
17 000 – 18 999	1 134
19 000 – 22 999	1 471
23 000 – 24 999	1 492
25 000 – 26 999	2 329
27 000 – 28 999	3 698
29 000 – 29 999	5 486

## 2 Förslag till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Härigenom föreskrivs följande.

### Inledande bestämmelser

1 § Fordonsskatt skall betalas till staten enligt denna lag för vissa personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar.

2 § Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5 och 8–9 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).

Med skattevikt avses för personbilar tjänstevikten samt för lätta bussar och lätta lastbilar totalvikten.

### Skatteplikt

3 § Följande fordon är, om annat inte följer av 4 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen

1. personbilar som

a) enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2005 eller tidigare, och

b) inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, samt

2. lätta bussar och lätta lastbilar som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2008 eller tidigare.

### Undantag från skatteplikt

4 § Fordon som avses i 2 kap. 2 § första stycket 2 eller 3 eller 2 kap. 2 § andra stycket 5 vägtrafikskattelagen (0000:000) är inte skattepliktiga.



## Skattskyldighet

5 § Skattskyldig för ett visst fordon är den som anses som ägare av fordonet enligt 2 kap. 4 § andra stycket vägtrafikskattelagen (0000:000).

## Skattens storlek

6 § Fordonsskatten skall betalas för varje fordon för ett skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 7 200 kronor för ett helt år, för en skatteperiod.

Fordonsskattens storlek för ett skatteår framgår av bilagan till denna lag. För en skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för ett helt år.

Beträffande skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod samt för de fall när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras gäller bestämmelserna i 2 kap. 10–11 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).

## Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt

7 § I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt gäller bestämmelserna i 2 kap. 18–20 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).

## Övriga bestämmelser

8 § I övrigt gäller i fråga om fordonsskatt enligt denna lag följande bestämmelser i vägtrafikskattelagen (0000:000), nämligen om

- beskattningsbeslut i 4 kap.,
- särskild avgift i 5 kap.,
- betalning av vägtrafikskatt i 6 kap.,
- effekter av att skatt inte betalas eller betalas för sent i 7 kap.,
- överklagande i 8 kap., samt om
- avrundning, nedsättning av skatt och avräkning samt verkställighet i 9 kap.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

2. De äldre bestämmelserna i 14 a och c §§ fordonsskattelagen (1988:327) gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna. Beträffande fordon som vid ikraftträdandet omfattas av 14 b § fordonsskattelagen i enlighet med övergångsbestämmelserna till lagen (2001:1129) om ändring i fordonsskattelagen gäller de äldre bestämmelserna i 14 b §.

3. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en bestämmelse som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

## Bilaga till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

### Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
<b>A Personbilar</b>				
1. Personbilar som inte kan drivas med dieselolja				
1.1 modellår 1989–2005	0 –	900	585	0
	901 –		734	149
1.2 modellår 1988 eller tidigare	0 –	900	761	0
	901 –		954	194
2. Personbilar som kan drivas med dieselolja				
2.1 modellår 1989–2005	0 –	900	2 021	0
	901 –		2 533	512
2.2 modellår 1988 eller tidigare	0 –	900	2 245	0
	901 –		2 814	569
<b>B Lätta bussar</b>				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med dieselolja				
	0 –	1 600	546	0
	1 601 –	3 000	602	56
	3 001 –	3 500	1 377	0
2. Lätta bussar som kan drivas med dieselolja				
	0 –	1 600	1 008	0
	1 601 –	3 000	1 085	77
	3 001 –	3 500	2 163	0

**C Lätta lastbilar**

1. Lätta lastbilar som inte kan drivas med dieselolja	0 – 1 600	546	0
	1 601 – 3 000	602	56
	3 001 – 3 500	1 377	0
2 Lätta lastbilar som kan drivas med dieselolja			
2.1 med anordning för påhängsvagn			
a) med två hjulaxlar	0 – 1 600	1 217	0
	1 601 – 3 000	1 301	84
	3 001 – 3 500	2 487	77
b) med tre eller flera hjulaxlar	0 – 1 600	1 217	0
	1 601 – 3 000	1 270	53
	3 001 – 3 500	2 024	97
2.2 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn			
a) med två hjulaxlar	0 – 1 600	1 008	0
	1 601 – 3 000	1 085	77
	3 001 – 3 500	2 168	0
b) med tre eller flera hjulaxlar	0 – 1 600	955	0
	1 601 – 3 000	1 023	69
	3 001 – 3 500	2 032	0
2.3 utan draganordning			
a) med två hjulaxlar	0 – 1 600	1 008	0
	1 601 – 3 000	1 085	77
	3 001 – 3 500	2 168	0
b) med tre eller flera hjulaxlar	0 – 1 600	955	0
	1 601 – 3 000	1 023	69
	3 001 – 3 500	2 032	0

### 3 Förslag till vägtrafikskatteförordning

Härigenom föreskrivs följande.

#### Tillämpningsområde och definitioner

1 § Denna förordning gäller vid tillämpning av vägtrafikskattelagen (0000:000) och lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

2 § Beteckningar som används i denna förordning har samma betydelse som i vägtrafikskattelagen (0000:000).

#### De beslutande myndigheternas uppgifter

##### *Skatteverkets uppgifter*

3 § Skatteverket skall, utöver vad som framgår av vägtrafikskattelagen (0000:000),

1. meddela de föreskrifter som behövs för debitering och uppbörd av vägtrafikskatt,
2. samordna kontrollen av vägtrafikskatt, och
3. fastställa formulär till de blanketter som behövs.

Skatteverket får föreskriva att Vägverket i vägtrafikregistret skall föra in de särskilda uppgifter som behövs för debitering och uppbörd av vägtrafikskatt.

Skatteverkets uppgifter enligt första stycket 1 och 3 samt andra stycket skall utföras efter samråd med Vägverket.

4 § Om det finns anledning anta att ett brott har begåtts enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) eller lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, skall Skatteverket anmäla detta till åklagarmyndigheten. Anmälan skall dock inte göras om det kan antas att brottet inte kommer att medföra påföljd eller om anmälan av något annat skäl inte behövs.

*Vägverkets uppgifter*

5 § Vägverket skall, utöver vad som framgår av vägtrafikskattelagen (0000:000),

1. svara för att de uppgifter som behövs för beräkning av skattevikt förs in i vägtrafikregistret,
2. beräkna skattevikt och föra in denna uppgift i vägtrafikregistret,
3. återbetala vägtrafikskatt, samt
4. begära indrivning.

Vid indrivning gäller 3–9 §§ indrivningsförordningen (1993:1229).

Vägverkets uppgifter enligt första stycket 3 och 4 utförs för Skatteverkets räkning.

**Uppbörd av fordonsskatt**

6 § Skatteår, skatteperioder och uppbörds månader för fordonen bestäms efter slutsiffran i fordonets registreringsnummer enligt följande uppställning.

Slutsiffra	Skatteår/ skatteperioder	Fordonsskatt	Uppbörds- månad
1	skatteår: skatteperioder:	maj–april maj–augusti september–december januari–april	april april augusti december
2	skatteår: skatteperioder:	juni–maj juni–september oktober–januari februari–maj	maj maj september januari
3	skatteår: skatteperioder:	juli–juni juli–oktober november–februari mars–juni	juni juni oktober februari

Slutsiffra	Skatteår/ skatteperioder	Fordonsskatt	Uppbörds- månad
4	skatteår: skatteperioder:	september–augusti september–december januari–april maj–augusti	augusti augusti december april
5	skatteår: skatteperioder:	november–oktober november–februari mars–juni juli–oktober	oktober oktober februari juni
6	skatteår: skatteperioder:	december–november december–mars april–juli augusti–november	november november mars juli
7	skatteår: skatteperioder:	januari–december januari–april maj–augusti september–december	december december april augusti
8	skatteår: skatteperioder:	februari–januari februari–maj juni–september oktober–januari	januari januari maj september
9	skatteår: skatteperioder:	mars–februari mars–juni juli–oktober november–februari	februari februari juni oktober
0	skatteår: skatteperioder:	april–mars april–juli augusti–november december–mars	mars mars juli november

7 § Uppbörd av fordonsskatt skall ske för ett skatteår eller en skatteperiod, om inte något annat följer av 6 kap. 3 § andra eller tredje stycket, 4, 5 eller 7 § vägtrafikskattelagen (0000:000). Uppbörden av fordonsskatt skall avse skatt för tiden till utgången

av skatteåret eller, om skatten för hela året överstiger 7 200 kronor, till utgången av skatteperioden, om inte något annat följer av 2 kap. 16 § eller 6 kap. 7 § vägtrafikskattelagen.

8 § Ett inbetalningskort avseende skatten skall sändas till den skattskyldige snarast möjligt, i fråga om uppbörd enligt 6 kap. 3 § första stycket vägtrafikskattelagen (0000:000) senast den 12 i uppbörds månaden.

Om en fordonsägare inte har fått inbetalningskortet, skall han eller hon anmäla detta till Vägverket senast en vecka innan skatten skall vara inbetald.

9 § På begäran av den skattskyldige kan fordonsskatt förskottsdebiteras.

10 § Om fordonsskatt betalas efter utgången av den tid då skatten enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) senast skulle ha betalats, skall ett bevis om att skatten har betalats medföras vid färd med fordonet. Beviset gäller under två veckor efter betalningsdagen.

### **Uppbörd av saluvagnsskatt**

11 § Ett inbetalningskort avseende skatten skall sändas till den skattskyldige snarast möjligt efter det att saluvagnslicens enligt 19 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister har beslutats.

12 § Om skattskyldighet föreligger vid ingången av december månad skall ett inbetalningskort avseende saluvagnsskatt för närmast följande skatteår sändas till den skattskyldige senast den 10 december.

Om den skattskyldige inte har fått inbetalningskortet, skall han eller hon anmäla detta till Vägverket senast den 20 december.

### **Omhändertagna registreringskyltar**

13 § Registreringskyltar som har tagits om hand enligt 7 kap. 3 § första eller andra stycket vägtrafikskattelagen (0000:000) skall förvaras hos polismyndigheten under en vecka efter omhändertagandet.



Skyltarna får under denna tid återlämnas till fordonets ägare, om det visas att användningsförbud inte längre råder för fordonet enligt 7 kap. 1–2 §§ nämnda lag. Om skyltarna inte återlämnas, skall polismyndigheten förstöra dem.

14 § Vid färd med ett fordon vars registreringsskyltar har tagits om hand enligt 7 kap. 3 § första eller andra stycket vägtrafikskattelagen (0000:000) skall det finnas ett bevis i fordonet om en polismans medgivande enligt tredje stycket i den paragrafen.

### **Beslut om skattevikt samt överklagande**

15 § En ägare av ett fordon får begära beslut av Skatteverket i frågor som gäller skattevikt för fordonet.

16 § Beslut enligt 15 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

1. Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2005. Genom förordningen upphävs

a) fordonsskatteförordningen (1993:1028), och

b) förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m.

2. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en bestämmelse som har ersatts med en bestämmelse i denna förordning, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

#### 4 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs att 7 och 9 §§ lagen (1972:435) om överlastavgift skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

##### 7 §<sup>3</sup>

Överlastavgift påförs för motordrivet fordon, ägaren, och för släpvagn, ägaren av det fordon som släpvagnen dras av.

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

*Brukar* någon annans fordon utan lov, påförs *brukaren* överlastavgiften.

*Använder* någon annans fordon utan lov, påförs *användaren* överlastavgiften.

*Lydelse enligt prop. 2003/04:160*

*Föreslagen lydelse*

##### 9 §

Bestämmelserna i 9 § första stycket, 10 § andra stycket, 45 § första stycket, 56, 61–63, 66 och 85 §§ *fordonsskattelagen* (1988:327) skall också gälla överlastavgift. Det som sägs där om *beskattningsmyndighet* gäller då länsstyrelsen.

Denna lag gäller *ej* i fråga om fordon som är registrerat i militära fordonsregistret, *brukas* hos Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § första stycket, 6 kap. 19 § och 9 kap. 2–5 §§ *vägtrafikskattelagen* (0000:000) skall också gälla överlastavgift. Det som sägs där om *Skatteverket* gäller då länsstyrelsen.

Denna lag gäller *inte* i fråga om fordon som är registrerat i militära fordonsregistret, *används* hos Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

---

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1990:1197.

## 5 Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 1 § konkurslagen (1987:672) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 4 kap.

#### 1 §<sup>4</sup>

Återvinning till konkursbo får på begäran av boet ske i enlighet med vad som anges i detta kapitel.

Återvinning får dock inte ske av

1. betalning av

a) skatt eller avgift som avses i 1 kap. 1 eller 1 b § skattebetalningslagen (1997:483),

b) skatt enligt *fordonsskattelagen* (1988:327),

b) skatt enligt *vägtrafikskattelagen* (0000:000) eller *lagen* (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

c) tull och

d) ränta på belopp som avses i a–c, om beloppet var förfallet till betalning,

2. betalning av eller förmånsrätt för underhållsbidrag enligt äktenskaps- eller föräldrabalken, om bidragsbeloppet var förfallet till betalning och den underhållsberättigade inte har gynnats på ett otillbörligt sätt.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

---

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2003:538.

## 6 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. skall ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2003/04:145 Föreslagen lydelse*

### 2 §

Under indrivningen gäller bestämmelserna i 7 kap. 14 § utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten samt för fordringar som påförts enligt bestämmelserna i

1. lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. bilskrotningslagen (1975:343),
3. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
4. *lagen (1976:339) om salu-* 4. *vägtrafikskattelagen*  
*vagnsskatt,* (0000:000),
5. *fordonsskattelagen* 5. *lagen (0000:000) med*  
*(1988:327), särskilda bestämmelser om*  
*fordonsskatt,*
6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,
7. lagen (1994:419) om brottsofferfond,
8. skattebetalningslagen (1997:483),
9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, eller.
10. lagen (2004:000) om träningsavgift.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

## 7 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>5</sup>

Denna lag tillämpas vid revision eller annan kontroll av att skatt eller avgift tas ut enligt bestämmelserna i

- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| 1. kupongskattelagen (1970:624),   | 2. vägtrafikskattelagen       |
| (1988:327),  | (0000:000), eller lagen       |
|  | (0000:000) med särskilda      |
|  | bestämmelser om fordonsskatt, |
| 3. taxeringslagen (1990:324),  |                               |
| 4. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlandsbo-satta artister m.fl., och |                               |
| 5. skattebetalningslagen (1997:483).   |                               |

Lagen tillämpas även vid revision enligt tullagen (2000:1281) och lagen (1998:514) om särskild skattekontroll av torg- och marknadshandel m.m. samt för kontroll av att föreläggande enligt lagen (2001:1227) om självdeklarationer och kontrolluppgifter, 6 kap. 25 § tullagen eller 2 § lagen om särskild skattekontroll av torg- och marknadshandel m.m. fullgjorts riktigt och fullständigt.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

---

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2002:418.

## 8 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi

*dels* att 1 kap. 5 §, 2 kap. 1 § och 10 kap. 5 § skall ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen skall införas en ny paragraf, 1 kap. 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 2 a §

*Vad som i denna lag sägs om energiskatt skall i förekommande fall avse energiskatt med tillägg av, eller avdrag för, en miljöklasskomponent med det belopp som framgår av 2 kap. 1 § första stycket.*

#### 5 §<sup>6</sup>

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och vägtrafikskattelagen (0000:000).

*Nuvarande lydelse*

### 2 kap.

#### 1 §<sup>7</sup>

Energiskatt och koldioxidskatt skall, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2001:569.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2003:810.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 00 26, 2710 00 27, 2710 00 29 eller 2710 00 32	Bensin som uppfyller krav för		
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	2 kr 68 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	4 kr 79 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 12 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	3 kr 23 öre per liter
	b) miljöklass 2	2 kr 71 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	4 kr 82 öre per liter
2.	2710 00 26, 2710 00 34 eller 2710 00 36	Annan bensin än som avses under 1		
		3 kr 38 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	5 kr 49 öre per liter
3.	2710 00 51, 2710 00 55, 2710 00 69 eller 2710 00 74– 2710 00 78	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som		
	a) har försetts med märkämnerna eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	732 kr per m <sup>3</sup>	2 598 kr per m <sup>3</sup>	3 330 kr per m <sup>3</sup>
	b) inte har försetts med märkämnerna och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	733 kr per m <sup>3</sup>	2 598 kr per m <sup>3</sup>	3 331 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 2	975 kr per m <sup>3</sup>	2 598 kr per m <sup>3</sup>	3 573 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 294 kr per m <sup>3</sup>	2 598 kr per m <sup>3</sup>	3 892 kr per m <sup>3</sup>

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
4. ur 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	1 344 kr per 1 000 kg	1 344 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	143 kr per 1 000 kg	2 732 kr per 1 000 kg	2 875 kr per 1 000 kg
5. ur 2711 29 00	Metan som används för			
	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 105 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 105 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
	b) annat ändamål än som avses under a	237 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 946 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 183 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
6. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 105 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 105 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
	b) annat ändamål än som avses under a	237 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 946 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 183 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
7. 2701, 2702 eller 2704	Kolbränslen	312 kr per 1 000 kg	2 260 kr per 1 000 kg	2 572 kr per 1 000 kg
8. 2713 11 00– 2713 12 00	Petroleumkoks	312 kr per 1 000 kg	2 260 kr per 1 000 kg	2 572 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § första stycket 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

För kalenderåret 2005 och efterföljande kalenderår skall de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om enligt 10 §.

#### *Föreslagen lydelse*

Energiskatt, med justering av en miljöklasskomponent, och koldioxidskatt skall, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:



KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energi- skatt	Miljöklass- komponent	Koldioxid- skatt	Summa skatt
1. 2710 00 26, 2710 00 27, 2710 00 29 eller 2710 00 32	Bensin som upp- fyller krav för				
	a) miljöklass 1				
	– motorbensin	2 kr 68 öre per liter	0 kr per liter	2 kr 11 öre per liter	4 kr 79 öre per liter
	– alkylatbensin	2 kr 68 öre per liter	-1 kr 56 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	3 kr 23 öre per liter
	b) miljöklass 2	2 kr 68 öre per liter	0 kr 3 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	4 kr 82 öre per liter
2. 2710 00 26, 2710 00 34 eller 2710 00 36	Annan bensin än som avses under 1	2 kr 68 öre per liter	0 kr 70 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	5 kr 49 öre per liter
3. 2710 00 51, 2710 00 55, 2710 00 69 eller 2710 00 74– 2710 00 78	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som				
	a) har försetts med märkämnar eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	732 kr per m <sup>3</sup>	–	2 598 kr per m <sup>3</sup>	3 330 kr per m <sup>3</sup>
	b) inte har försetts med märkämnar och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig				
	miljöklass 1	1 233 kr per m <sup>3</sup>	0 kr per m <sup>3</sup>	2 598 kr per m <sup>3</sup>	3 831 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 2	1 233 kr per m <sup>3</sup>	242 kr per m <sup>3</sup>	2 598 kr per m <sup>3</sup>	4 073 kr per m <sup>3</sup>

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energi-skatt	Miljöklass-komponent	Koldioxid-skatt	Summa skatt
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 252 kr per m <sup>3</sup>	542 kr per m <sup>3</sup>	2 598 kr per m <sup>3</sup>	4 392 kr per m <sup>3</sup>
4. ur 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för				
	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luft- fartyg	0 kr per 1 000 kg	–	1 344 kr per 1 000 kg	1 344 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	143 kr per 1 000 kg	–	2 732 kr per 1 000 kg	2 875 kr per 1 000 kg
5. ur 2711 29 00	Metan som används för				
	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luft- fartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	–	1 105 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 105 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
	b) annat ändamål än som avses under a	237 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	–	1 946 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 183 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
6. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för				
	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luft- fartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	–	1 105 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 105 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
	b) annat ändamål än som avses under a	237 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	–	1 946 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 183 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
7. 2701, 2702 eller 2704	Kolbränslen	312 kr per 1 000 kg	–	2 260 kr per 1 000 kg	2 572 kr per 1 000 kg
8. 2713 11 00– 2713 12 00	Petroleumkoks	312 kr per 1 000 kg	–	2 260 kr per 1 000 kg	2 572 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § första stycket 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

För kalenderåret 2005 och efterföljande kalenderår skall de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om enligt 10 §.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 10 kap.

### 5 §<sup>8</sup>

En särskild avgift skall betalas för motordrivet fordon och båt, vars bränsletank innehåller oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 § eller 9 a §.

Avgiften uppgår för personbil och båt till 1 000 kronor. Avgiften beräknas för lastbilar, bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i vägtrafikregistret på följande sätt.

Avgiften uppgår för personbil, *lätt lastbil* och *lätt buss samt* båt till 1 000 kronor. Avgiften beräknas för *tunga* lastbilar, *tunga* bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i vägtrafikregistret på följande sätt.

Skattevikt, kilogram	Avgift, kronor
0– 3 500	1 000
3 501–10 000	2 000
10 001–15 000	3 000
15 001–20 000	4 000
20 001–	5 000

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas enligt *fordons-skattelagen* (1988:327). Avgiften för annat motordrivet fordon än som avses i andra stycket uppgår till 1 000 kronor. Avgiften tas ut för varje tillfälle som bränsletank påträffas med oljeprodukter i

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas enligt *vägtrafik-skattelagen* (0000:000). Avgiften för annat motordrivet fordon än som avses i andra stycket uppgår till 1 000 kronor. Avgiften tas ut för varje tillfälle som bränsletank påträffas med oljeprodukter i

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2003:810.

strid mot 2 kap. 9 § eller 9 a §. strid mot 2 kap. 9 § eller 9 a §.

Har avgift påförts någon och skall sådan avgift påföras honom för ytterligare tillfälle inom ett år från det tidigare tillfället, tas avgiften ut med en och en halv gång det belopp som följer av andra eller tredje stycket.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

## 9 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt

Härigenom föreskrivs att i 3 § första stycket 13 d) lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt<sup>9</sup> orden ”9 § första stycket fordonsskattelagen (1988:327)” skall bytas ut mot ”2 kap. 2 § första stycket vägtrafikskattelagen (0000:000) eller 4 § lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

---

<sup>9</sup> Senaste lydelse av 3 § 2000:1345.

## 10 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs att 12, 15, 17 a, 23, 25 och 35 §§ samt rubriken närmast före 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

### 12 §<sup>10</sup>

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 36–39, 41–47 och 55 §§ *fordonsskattelagen* (1988:327) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

<i>beskattningsmyndighet:</i>	Skatteverket,
<i>skattskyldig:</i>	avgiftsskyldig,
<i>skatteperiod:</i>	avgiftsperiod,
<i>skattskyldighet:</i>	avgiftsskyldighet,
<i>skattebelopp:</i>	avgiftsbelopp.

Vid tillämpningen av denna lag görs efterprövning i stället för efterbeskattnings. *Vidare tas avgiftstillägg ut i stället för skattetillägg.*

*Föreslagen lydelse*

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 4 och 5 kap. samt 6 kap. 7 § *vägtrafikskattelagen* (0000:000) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

<u><i>beskattningsmyndighet:</i></u>	Skatteverket,
<u><i>skattskyldig:</i></u>	avgiftsskyldig,
<u><i>skatteperiod:</i></u>	avgiftsperiod,
<u><i>skattskyldighet:</i></u>	avgiftsskyldighet,
<u><i>skattebelopp:</i></u>	avgiftsbelopp.

Vid tillämpningen av denna lag görs efterprövning i stället för efterbeskattnings.

---

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2003:721.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 15 §

Vägavgiften betalas genom insättning på särskilt konto.

*Inbetalningen anses ha skett den dag inbetalningskort eller gireringshandlingar kommit in till Posten Aktiebolag eller, om staten har ingått avtal om förmedling av inbetalning av vägavgift med en bank, till banken.*

Vägavgiften *skall* betalas genom *att sättas in* på ett särskilt konto.

*Betalningen anses ha skett den dag då den har bokförts på kontot.*

17 a §<sup>11</sup>

Har avgiftsplikten upphört innan avgiften är betald eller har ett fordots beskaffenhet ändrats så att vägavgift skall tas ut med annat belopp får avgiften sättas ned.

Beslut enligt första stycket fattas genom *automatisk databehandling på grundval* av uppgifter i vägtrafikregistret, i enlighet med vad som anges i 17 § tredje och fjärde styckena.

Beslut enligt första stycket fattas genom *automatiserad behandling med stöd* av uppgifter i vägtrafikregistret, i enlighet med vad som anges i 17 § tredje och fjärde styckena.

Om avgiften sätts ned på grund av att avgiftsplikten har upphört skall samma avgift tas ut som enligt 17 § tredje stycket.

23 §<sup>12</sup>

Vägavgiften skall erläggas i svenska kronor. De belopp i euro som anges i 11, 17 och 22 §§ omräknas till svenska kronor för varje kalenderår.

Omräkning sker enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning. Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning

Omräkning sker enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska *unionens* officiella tidning. Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning avviker

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2001:570.

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2001:89.

avviker från föregående års från föregående års belopp med belopp med mindre än 5 procent mindre än 5 procent eller 5 euro, skall föregående års 5 euro, skall föregående års belopp fortsätta att gälla. belopp fortsätta att gälla.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade belopp som enligt denna lag skall tas ut under påföljande kalenderår. Beloppen avrundas nedåt.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

***Brukandeförbud***

***Användningsförbud***

25 §

Avgiftspliktigt fordon får inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats.

Ett avgiftspliktigt fordon får inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats.

*Första stycket skall inte tillämpas om ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats till en bank eller liknande betalningsförmedlare, oavsett om vägavgiften har hunnit bokföras eller inte på det sätt som föreskrivs i 15 § andra stycket.*

*Nuvarande lydelse*

35 §

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 84–87 §§ *fordonskattelagen* (1988:327) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

<i>skatteperiod:</i>	avgiftsperiod,
<i>efterbeskattning:</i>	efterprövning,
<i>skattskyldig:</i>	avgiftsskyldig,
<i>skattebelopp:</i>	avgiftsbelopp.

Beslut enligt 22 § får ej överklagas.

*Föreslagen lydelse*

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 8 kap. och 9 kap. 4 § *vägtrafikskattelagen* (0000:000) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med



skatteperiod: avgiftsperiod,  
efterbeskattning: efterprövning,  
skattskyldig: avgiftsskyldig,  
skattebelopp: avgiftsbelopp.

Beslut enligt 22 § får *inte* överklagas.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

## 11 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1998:490) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 kap.

#### 7 §<sup>13</sup>

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet skall ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller enligt *fordons-skattelagen (1988:327)*, eller

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller *motsvarande förbud enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) eller lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt*, eller

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 6 § andra meningen på motsvarande sätt.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

---

<sup>13</sup> Senaste lydelse 2003:638.

## 12 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att i 9 kap. 8 § inkomstskattelagen (1999:1229)<sup>14</sup> orden ”6 § fordonsskattelagen (1988:327)” skall bytas ut mot ”6 kap. 8 § vägtrafikskattelagen (0000:000) eller 8 § lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

---

<sup>14</sup> Senaste lydelse av 9 kap. 8 § 2002:429.

### 13 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 12, 13 och 17 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 12 §

Följande fordon skall med de undantag som anges i 13–16 och 18 §§ vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas.

1. Bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I och terrängmotorfordon.

2. Motorredskap klass II när de används

a) för persontransport på en väg som inte är enskild, om det sker i annat fall än vid passage över vägen, vid färd kortaste sträcka till eller från ett arbetsställe för fordonet eller liknande, eller undantagsvis vid färd kortare sträcka i andra fall än som nu har nämnts,

b) för transport av gods på en väg som inte är enskild i andra fall än som avses i 22 § *fordons-skattelagen (1988:327)*.

b) för transport av gods på en väg som inte är enskild i andra fall än som avses i 2 kap. 14 § *vägtrafikskattelagen (0000:000)*.

3. Släpfordon som dras av bilar.

4. Släpvagnar som dras av *traktorer*, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

4. Släpvagnar som dras av *traktorer klass I*, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet är en till motorredskap ombyggd bil.

#### 13 §<sup>15</sup>

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

1. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden,

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en

<sup>15</sup> Senaste lydelse 2002:806.

hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en *jordbrukstraktor* enligt *fordons-skattelagen (1988:327)*, hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en *traktor klass II*,

3. fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för registreringsbesiktning eller, i fråga om fordon som har förts in i Sverige för testkörning enligt 23 § första stycket 4, för kontrollbesiktning,

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen i den utsträckning som behövs för att för rättningen skall kunna genomföras,

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning, att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1988:1604) eller att handlägga ett ärende, 5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning, att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:000)<sup>16</sup> eller att handlägga ett ärende,

6. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller

7. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

I fall som avses i första stycket 3 skall handlingar som visar avtald tid hos besiktningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Finner polisman anledning att anta att fordon som han anträffar i trafik inte är i föreskrivet skick tillämpas första stycket 4 på motsvarande sätt.

#### 17 §<sup>17</sup>

Ett avställt fordon får inte brukas annat än

1. i den omfattning som enligt 12 § 2 och 5 och 13 § första och tredje styckena får ske i fråga om ett fordon som inte är registrerat,

2. under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262) eller då fordonet brukas för att

<sup>16</sup> Se prop. 2003/04:121.

<sup>17</sup> Senaste lydelse 2002:582.

avlämnas enligt den lagen eller föras hem efter förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov,

3. under tid då fordonet innehas av Försvarmakten enligt ett skriftligt avtal eller brukas för att avlämnas eller föras hem enligt ett sådant avtal, under förutsättning att fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse,

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om *brukandeförbud* enligt 64 § *fordonsskattelagen* (1988:327), enligt 18 § bilskrotningslagen (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar, samt

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om *användningsförbud* enligt 7 kap. 1 § *vägtrafikskattelagen* (0000:000), enligt 8 § *lagen* (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, enligt 18 § bilskrotningslagen (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar, samt

5. med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

## 14 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Häriigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

2 § <sup>18</sup>	
Beteckning	Betydelse
Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.
Jordbrukstraktor	<i>En traktor som enligt fordons-skattelagen (1988:327) hör till klass II.</i>
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn.	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antalet personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Trafiktraktor	<i>En traktor som enligt fordons-skattelagen (1988:327) hör till klass I.</i>
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan

<sup>18</sup> Senaste lydelse 2003:219.

ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.

Traktortåg En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

-----

*Föreslagen lydelse*

Beteckning	Betydelse
Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn.	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antalet personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.



<i>Traktor klass I</i>	<i>En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) hör till skatteklass 1.</i>
<i>Traktor klass II</i>	<i>En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) hör till skatteklass 2.</i>
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

-----

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

## 15 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:000) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att 17 § lagen (2004:000) om trängselskatt skall ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2003/04:145 Föreslagen lydelse*

<p>Bestämmelserna i 60 och 60 a §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt denna lag. Med skatt avses även expeditionsavgift och med <i>skattetillägg</i> skall då i stället avses tilläggsavgift.</p>	17 §	<p>Bestämmelserna i 6 kap. 8–9 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt denna lag. Med skatt avses även expeditionsavgift och med <i>särskild avgift</i> skall då i stället avses tilläggsavgift.</p>
--	------	---

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

## 16 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>19</sup>

Utöver vad som framgår av 2 § andra och tredje styckena lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall får ett fordon flyttas i följande fall.

1. Om det är uppställt på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs.

2. Om det är uppställt i strid med föreskrifter om stannande eller parkering och

a) försvårar snöröjning, renhållning eller annat arbete på väg,

b) det finns stor risk för att fara uppstår, eller

c) fordonet varit fortlöpande uppställt på samma plats under minst sju dygn.

3. Om det är uppställt i strid med föreskrifter om stannande eller parkering och

a) fordonet enligt uppgift i vägtrafikregistret är belagt med körförbud enligt fordonsförordningen (2002:925),

b) det för fordonet enligt uppgift i vägtrafikregistret gäller brukandeförbud enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller *fordonsskattelagen* (1988:327),

b) det för fordonet enligt uppgift i vägtrafikregistret gäller brukandeförbud enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller *motsvarande förbud enligt vägtrafikskattelagen* (0000:000) eller enligt lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om *fordonsskatt*,

c) fordonet är trafikförsäkringspliktigt enligt trafikskadelagen (1975:1410) och enligt uppgift i vägtrafikregistret saknar föreskriven trafikförsäkring, eller

d) fordonet skall vara registrerat men saknar registreringsskylt eller annars inte kan identifieras på platsen.

4. Om det är uppställt i strid med föreskrifter om stannande eller parkering

<sup>19</sup> Senaste lydelse 2003:639.

- a) på en parkeringsplats som är reserverad för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade,
  - b) i ett körfält för fordon i linjetrafik,
  - c) på en hållplats enligt 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276),
  - d) på eller inom fem meter före ett övergångsställe, eller
  - e) på en gång- eller cykelbana eller i ett cykelfält.
5. Om det är uppställt utan att på- eller avlastning sker på en plats där det gäller förbud att stanna eller parkera för fordon annat än för på- eller avlastning av gods.
6. Om fordonet är uppställt på en offentlig plats som upplåtits för parkering och det huvudsakliga syftet med uppställningen uppenbarligen är något annat än parkering av fordonet.
7. Om det är ett fordonsvrak.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2005.

## 17 Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 2 § yrkestrafikförordningen (1998:779) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 kap.

#### 2 §<sup>20</sup>

Yrkestrafikmärken utfärdas för fordon som enligt 5 kap. 1 § har anmälts för att användas i yrkesmässig trafik.

Ett yrkestrafikmärke får inte utfärdas

1. om fordonet enligt uppgift i vägtrafikregistret är belagt med körförbud enligt fordonsförordningen (2002:925),

2. om fordonet enligt uppgift i vägtrafikregistret är belagt med *brukandeförbud* enligt 18 § bilskrotninglagen (1975:343), enligt 64 § *fordonsskattelagen* (1988:327) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,

2. om fordonet enligt uppgift i vägtrafikregistret är belagt med *användningsförbud* enligt 18 § bilskrotninglagen (1975:343), enligt 7 kap. 1 § *vägtrafikskattelagen* (0000:000), enligt 8 § lagen (0000:000) *med särskilda bestämmelser om fordonsskatt* eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,

3. om fordonet enligt uppgift i vägtrafikregistret saknar föreskriven trafikförsäkring, eller

4. om fordonet inte har godkänts vid lämplighetsbesiktning enligt 8 kap. fordonsförordningen.

Om ett yrkestrafikmärke inte har kunnat utfärdas, skall Vägverket meddela detta till prövningsmyndigheten.

Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2005.

<sup>20</sup> Senaste lydelse 2002:942.

## 18 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 13 §, 9 kap. 2, 4, och 7 §§, 10 kap. 13 § samt 15 kap. 7 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 7 kap.

#### 13 §

Ersättningsskyltar eller provisoriska registreringskyltar får inte lämnas ut för ett fordon om *brukandeförbud* råder för det enligt 64 § *fordonsskattelagen* (1988:327), 18 § *bilskrotninglagen* (1975:343) eller 25 § *lagen* (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Detsamma gäller om fordonets registreringskyltar har tagits om hand enligt 6 kap. 7 § *yrkestrafiklagen* (1998:490) och fordonet är anmält för användning i taxi- trafik enligt den lagen.

Ersättningsskyltar eller provisoriska registreringskyltar får inte lämnas ut för ett fordon om *användningsförbud* råder för det enligt 7 kap. 1 § *vägtrafikskattelagen* (0000:000), 8 § *lagen* (0000:000) med särskilda bestämmelser om *fordonsskatt*, 18 § *bilskrotninglagen* (1975:343) eller 25 § *lagen* (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Detsamma gäller om fordonets registreringskyltar har tagits om hand enligt 6 kap. 7 § *yrkestrafiklagen* (1998:490) och fordonet är anmält för användning i taxitrafik enligt den lagen.

Om fordonet är avställt får ersättningsskyltar eller provisoriska skyltar lämnas ut endast om det hade fått ske om fordonet hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar.

Om ett fordons registreringskyltar har tagits om hand enligt 78 § *fordonsskattelagen* eller enligt 28 § *lagen* (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, får efter ansökan ersättningsskyltar eller provisoriska registreringskyltar lämnas ut till fordonets ägare när det inte

Om ett fordons registreringskyltar har tagits om hand enligt 7 kap. 3 § *vägtrafikskattelagen* (0000:000), 8 § *lagen* (0000:000) med särskilda bestämmelser om *fordonsskatt* eller enligt 28 § *lagen* (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, får efter ansökan ersättningsskyltar eller

längre finns något hinder mot provisoriska registrerings skyltar  
det enligt någon av dessa lagar. lämnas ut till fordonets ägare  
när det inte längre finns något  
hinder mot det enligt någon av  
dessa lagar.

## 9 kap.

### 2 §<sup>21</sup>

Ett kontrollmärke utfärdas för ett registrerat fordon, om

1. fordonet inte är avställt,
2. det finns en föreskriven trafikförsäkring,
3. det inte gäller något *brukandeförbud* för fordonet enligt 64 § *fordonsskattelagen* (1988:327), 18 § *bilskrotningsskattelagen* (1975:343) eller 25 § *lagen* (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, och
3. det inte gäller något *användningsförbud* för fordonet enligt 7 kap. 1 § *vägtrafikskattelagen* (0000:000), 8 § *lagen* (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, 18 § *bilskrotningsskattelagen* (1975:343) eller 25 § *lagen* (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, och
4. körförbud enligt fordonsförordningen (2002:925) inte gäller för fordonet.

Något kontrollmärke utfärdas dock inte för

1. mopeder klass I,
2. fordon som avses i 7 kap. 9 §, eller
3. lätta terrängvagnar eller terrängskotrar, om inte fordonet används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller i en uthyrningsrörelse.

### 4 §

En fråga om utfärdande av ett ordinarie kontrollmärke för ett fordon som inte är skattepliktigt enligt *fordonsskattelagen* (1988:327) och som inte skall kontrollbesiktigas skall prövas i den kalendermånad som motsvaras av den sista siffran i fordonets registreringsnummer

En fråga om utfärdande av ett ordinarie kontrollmärke för ett fordon som inte är skattepliktigt enligt *vägtrafikskattelagen* (0000:000) eller *lagen* (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt och som inte skall kontrollbesiktigas skall prövas i den

<sup>21</sup> Senaste lydelse 2002:945.

enligt följande tabell.

kalendermånad som motsvaras av den sista siffran i fordonets registreringsnummer enligt följande tabell.

Sista siffran i registreringsnumret

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
0

Prövning av utfärdande av kontrollmärke

april  
maj  
juni  
augusti  
oktober  
november  
december  
januari  
februari  
mars

#### 7 §

Ett ordinarie kontrollmärke för ett fordon som inte är skattepliktigt enligt *fordons-skattelagen (1988:327)* och som inte skall kontrollbesiktigas gäller till och med den kalendermånad då frågan om utfärdande av ett sådant kontrollmärke för fordonet närmast skall prövas.

Ett ordinarie kontrollmärke för ett fordon som inte är skattepliktigt enligt *vägtrafikskattelagen (0000:000) eller lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt* och som inte skall kontrollbesiktigas gäller till och med den kalendermånad då frågan om utfärdande av ett sådant kontrollmärke för fordonet närmast skall prövas.

*Nuvarande lydelse*

#### 10 kap.

##### 13 §<sup>22</sup>

Om ägaren i nedanstående fall avser att ändra användningen av fordonet skall han eller hon före ändringen skriftligen anmäla det nya användningssättet till Vägverket. I anmälan skall det anges när ändringen avses ske.

<sup>22</sup> Senaste lydelse 2002:85.



Anmälan enligt första stycket skall göras innan

1. en *jordbrukstraktor* används så att den skall anses som en *trafiktraktor*,
2. en *trafiktraktor* används så att den skall anses som en *jordbrukstraktor*,
3. ett motorredskap med en tjänstevikt över två ton används så att det skall beskattas *som en trafiktraktor*,
4. ett motorredskap med en tjänstevikt över två ton, som beskattas *som en trafiktraktor*, används så att det inte längre skall beskattas *som en trafiktraktor*,
5. en tung terrängvagn, som *är att anse som en jordbrukstraktor*, används så att fordonsskatt skall betalas,
6. en tung terrängvagn, som *inte är att anse som en jordbrukstraktor*, används så att den *skall anses som en jordbrukstraktor*,
7. en *trafiktraktor* används för att dra en påhängsvagn som inte är registrerad här i landet,
8. en släpvagn som dras endast av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn eller en släpvagn med en skattevikt över tre ton skall dras uteslutande av ett motorfordon som inte kan drivas med dieselolja,
9. ett fordon som avses i 5 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon och som uteslutande eller så gott som uteslutande används för väghållningsändamål, och därför är undantaget från avgift, används för annat ändamål,
10. ett fordon som anges i 9 och för vilket avgift enligt lagen om vägavgift för vissa tunga fordon skall betalas används så att det skall vara undantaget från avgiften, eller
11. en *jordbrukstraktor* används högst 15 dagar som en *trafiktraktor*.

#### *Föreslagen lydelse*

Om ägaren i nedanstående fall avser att ändra användningen av fordonet skall han eller hon före ändringen skriftligen anmäla det nya användningssättet till Vägverket. I anmälan skall det anges när ändringen avses ske.

Anmälan enligt första stycket skall göras innan

1. en *traktor klass II* används så att den skall anses som en *traktor klass I*,
2. en *traktor klass I* används så att den skall anses som en *traktor klass II*,

3. ett motorredskap med en tjänstevikt över två ton används så att det skall beskattas *enligt skatteklass 1*,
4. ett motorredskap med en tjänstevikt över två ton, som beskattas *enligt skatteklass 1*, används så att det inte längre skall beskattas *i den klassen*,
5. en tung terrängvagn, som *hör till skatteklass 2*, används så att fordonsskatt skall betalas,
6. en tung terrängvagn, som *hör till skatteklass 1*, används så att den *hör till skatteklass 2*,
7. en *traktor klass I* används för att dra en påhängsvagn som inte är registrerad här i landet,
8. en släpvagn som dras endast av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn eller en släpvagn med en skattevikt över tre ton skall dras uteslutande av ett motorfordon som inte kan drivas med dieselloja,
9. ett fordon som avses i 5 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon och som uteslutande eller så gott som uteslutande används för väghållningsändamål, och därför är undantaget från avgift, används för annat ändamål,
10. ett fordon som anges i 9 och för vilket avgift enligt lagen om vägavgift för vissa tunga fordon skall betalas används så att det skall vara undantaget från avgiften, eller
11. en *traktor klass II* används högst 15 dagar som en *traktor klass I*.

## 15 kap.

### 7 §

Tillfällig registrering skall inte medges om det finns ett *brukandeförbud* för fordonet enligt 64 § *fordonsskattelagen* (1988:327), 18 § *bilskrotningslagen* (1975:343) eller 25 § *lagen* (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Tillfällig registrering skall inte medges om det finns ett *användningsförbud* för fordonet enligt 7 kap. 1 § *vägtrafikskattelagen* (0000:000, 8 § *lagen* (0000:000) *med särskilda bestämmelser om fordonsskatt*, 18 § *bilskrotningslagen* (1975:343) eller 25 § *lagen* (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2005.

## 19 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 7 och 12 §§ och 5 kap. 2 § förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 kap.

#### 7 §

Skyldig att betala avgift enligt 6 § är den som i vägtrafikregistret är antecknad som ägare till fordonet när avgiften skall tas ut. I fråga om sådan avgift som tas ut i samband med fordonsskatt tillämpas 10 § andra stycket, 36–39, 41–43, 51, 53–55, 61–66, 78–82, 84 och 85 §§ fordonsskattelagen (1988:327) och bestämmelserna i fordonsskatteförordningen (1993:1028) om påföring och uppbörd av fordonsskatt.

Skall fordonsskatt inte betalas, tas avgiften ut på det sätt som Vägverket bestämmer.

Skyldig att betala avgift enligt 6 § är den som i vägtrafikregistret är antecknad som ägare till fordonet när avgiften skall tas ut. I fråga om sådan avgift som tas ut i samband med fordonsskatt tillämpas 4 kap. 1–7 och 9–10 §§, 6 kap. 3–5, 7 och 19 §§, 7 kap., 8 kap. och 9 kap. 2–5 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000) och bestämmelserna i vägtrafikskatteförordningen (0000:000) om debitering och uppbörd av fordonsskatt.

#### 12 §

För varje saluvagnsskylt tas det ut en avgift om 60 kronor.

Innehavaren av en saluvagnslicens skall årligen under december månad för det följande året betala en registerhållningsavgift om 35 kronor för varje fordon som är anmält att samtidigt användas med stöd av licensen.

Avgiften tas ut i samband med att saluvagnsskatt uppbärs enligt lagen (1976:339) om saluvagnsskatt. Därvid skall 6 § lagen om saluvagnsskatt och förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m. tillämpas.

Avgiften tas ut i samband med att saluvagnsskatt uppbärs enligt vägtrafikskattelagen (0000:000). Därvid skall 3 kap. 2 §, 4 kap. 1–7 och 9–10 §§, 6 kap. 7 och 19 §§, 8 kap. och 9 kap. 2–5 §§ vägtrafikskattelagen

(0000:000 samt vägtrafik-  
skatteförordningen (0000:000)  
tillämpas.

Om saluvagnsskatt inte skall betalas, tas avgiften ut på det sätt som Vägverket bestämmer.

## 5 kap.

### 2 §

Den som har *påförts* en avgift får begära omprövning av beslutet. Detta gäller dock inte avgifter som avses i 2 kap. 6 och 8 §§ som tas ut i samband med fordonsskatt samt avgift som avses i 2 kap. 12 § och som tas ut i samband med saluvagnsskatt.

Den som har *debiterats* en avgift får begära omprövning av beslutet. Detta gäller dock inte avgifter som avses i 2 kap. 6 och 8 §§ som tas ut i samband med fordonsskatt samt avgift som avses i 2 kap. 12 § och som tas ut i samband med saluvagnsskatt.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2005.

# 1 Inledning

## 1.1 Utredningsuppdraget

Utredningens uppgift är enligt kommittédirektiven (dir. 2001:12) att se över vägtrafikbeskattningens utformning. Översynen skall framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet.

Utredningen skall undersöka för- och nackdelar med ett kilometerskattesystem. Utredningen skall vidare se över uttaget av fordonsskatt för tunga fordon. Uppdraget innefattar även att se över nivån på drivmedelsskatterna i förhållande till övriga vägtrafikskatter i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. I utredningsuppdraget ligger också att göra en lagteknisk översyn av förfarandereglererna i fordonsskatteförfattningarna och föreslå de justeringar som behöver vidtas för att dessa författningars terminologi skall stämma överens med EG-rättens. Vid översynen skall utredningen följa EU-arbetet inom området och redovisa hur förslagen förhåller sig till EG-rätten.

Enligt direktiven skall med förtur redovisas de delar som avser dieseloljebeskattningen av arbetsmaskiner, de delar av uppdraget som särskilt påverkar åkerinäringens konkurrenssituation, frågan om skattelättnad för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp samt slutsatser avseende en trafik- och miljöskattekomponent i drivmedelsbeskattningen.

I propositionen *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* (infrastrukturpropositionen, prop. 2001/02:20) aviserade regeringen att vår utredning skulle få tilläggsdirektiv med uppgift att analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas. Enligt tilläggsdirektiv (dir. 2002:26) skall utredningen, i samband med analysen av hur ett sådant kilometerskattesystem kan utformas i enlighet med de av riksdagen fastställda målen för trafik-

och miljöpolitik, även analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem i andra länder. Genom tilläggsdirektiv (dir. 2004:7) förlängdes tiden för utredningens uppdrag.

Utredningens direktiv och tilläggsdirektiv återges i sin helhet som *bilaga 1–3* till betänkandet.

## 1.2 Utredningens arbete

Utredningsarbetet har bedrivits i form av en enmansutredning. Det har skett i nära samarbete med experterna, som representerar berörda departement och myndigheter. Genomgående används därför termerna ”utredningen” och ”vi”.

Utredningsarbetet inleddes i maj månad 2001 och avslutades i maj månad 2004. Under arbetets gång har utredningen tidigare till regeringen överlämnat promemorian *Beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner* (dnr Fi2002/674) och delbetänkandet *Vissa vägtrafikskattefrågor* (SOU 2002:64).

Utredningsarbetet har bedrivits på sedvanligt vis.

I inledningen till vårt delbetänkande redogör vi särskilt för de kontakter m.m. som förevarit fram till dess att delbetänkandet lämnades. Redogörelsen från delbetänkandet kan nu kompletteras enligt följande.

Vägverket har gett oss fakta och synpunkter till grund för överväganden om trafiksäkerhet, miljöfrågor, skattedifferentieringar och utformningen av ett kilometerskattesystem. Likaledes har Naturvårdsverket och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) bidragit med material och synpunkter utifrån sina verksamhetsfält.

Vi har, liksom under arbetet med delbetänkandet, sammanträffat med fil. dr Per Kågeson och diskuterat hans syn på hur den framtida vägtrafikbeskattningen bör utformas ur ett miljöperspektiv.

Delar av utredningen har vidare i frågor som rör dieselolja-beskattningen av arbetsmaskiner sammanträffat med företrädare för branschorganisationerna Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Lantbrukarnas Riksförbund Skogsägarna, Skogsmaskinföretagarna och Skogsindustrierna.

Vi har i frågor som särskilt rör tunga fordon haft kontakter och överläggningar med åkeribranschen genom Sveriges Åkeriföretag (tidigare Svenska åkeriförbundet). Vi har dessutom haft kontakter

med bilbranschen genom BIL Sweden, Saab, Toyota och Volvo samt gjort studiebesök hos Volvo, varvid även ett seminarium hållits i regi av BIL Sweden avseende miljö- och trafiksäkerhet. Därför har ytterligare synpunkter och faktaunderlag erhållits från såväl Sveriges Åkeriföretag som bilbranschen.

Utredningen har, såväl i mindre konstellationer som i sin helhet, varit på besök i Danmark, Storbritannien, Schweiz och Tyskland för att utbyta erfarenheter kring vägtrafikbeskattningens utformning.

Utredningen i sin helhet har haft ett trettiotal sammanträden, vid vilka experterna har deltagit. Vid flera av sammanträdena har därutöver ytterligare representanter från departement samt olika myndigheter och organisationer deltagit. Utredningsarbetet har därutöver bedrivits i en särskilt inrättad författningsgrupp som framförallt arbetat med den lagtekniska översynen, men även sysslat med andra juridiska frågor som uppkommit inom utredningens arbetsområde. Denna grupp har haft ett tiotal sammanträden. Utredningen har dessutom haft en särskilt inrättad s.k. marginalkostnadsgrupp, som förutom några experter även innehållit representanter från Naturvårdsverket, SIKÄ och Vägverket. Gruppens uppdrag har framför allt bestått i att ta fram underlag till utredningens arbete avseende kilometerskatt och då särskilt i fråga om s.k. marginalkostnader. Även denna grupp har sammanträtt vid ett tiotal tillfällen.

Vi har också sammanträtt med *Utredningen om förnybara fordonsbränslen* (M 2003:02) och diskuterat gemensamma beröringspunkter.

Chefen för Finansdepartementet förordnade den 16 april 2002 en referensgrupp, bestående av företrädare för riksdagspartierna. Enligt de riktlinjer som gällt för referensgruppen har syftet med gruppen varit att den skall vara rådgivande med uppgift att stödja utredningen i dess arbete. Av nämnda riktlinjer framgår vidare att ledamöterna i referensgruppen inte har haft rätt att reservera sig eller lämna särskilt yttrande i utredarens redovisning av uppdraget. Utredningen och referensgruppen har sammanträtt vid nio tillfällen under utredningstiden.

Utredningen lägger nu fram förslag inom samtliga de områden som direktiven anvisar. Här kan särskilt märkas

- första steget mot en likformig drivmedelsbeskattning (bensin och dieselolja),
- en koldioxidrelaterad fordonsskatt för personbilar,
- en höjning av fordonsskatten för lätta bussar och lätta lastbilar i syfte att på sikt foga in dem i den koldioxidrelaterade fordonsskattmodellen, och
- en miljödifferenterad, lägre fordonsskatteskala för sådana tunga fordon som uppfyller de högst ställda miljökraven.

### 1.3 Framställningar

Det har till utredningen kommit in ett flertal framställningar med synpunkter på utformning m.m. av olika delar av vägtrafikbeskattningen. Ett flertal framställningar har dessutom lämnats över till utredningen från regeringen. I den mån utredningen funnit skäl att uttryckligen bemöta dessa framställningar anges detta i respektive avsnitt. Utredningen noterar att Svenska åkeriförbundet (numera Sveriges Åkeriföretag) i en skrivelse den 3 september 2002 hemställt om att utredningen skall medverka till att se över avdragsreglerna för mervärdesskatt för budbilar. Utredningen har dock erfarit att ett flertal sådana ärenden är under beredning i Regeringskansliet och berör därför inte denna fråga särskilt.

Det kan därutöver anmärkas att ett mycket stort antal medborgare kontaktat utredningen med diverse frågor och synpunkter på vägtrafikbeskattningen.

Utredningen har tagit del av framställningarna och vägt in synpunkterna tillsammans med övrigt utredningsmaterial. Framställningarna får anses besvarade med detta betänkande.



## 2 Utgångspunkter

### 2.1 Utredningens utgångspunkter

I detta avsnitt redovisas de viktigaste utgångspunkterna för utredningens arbete. Enligt de allmänna förutsättningarna i direktiven skall utredaren

se över vägtrafikbeskattningens utformning och framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter. Det fiskala perspektivet utgör dock utgångspunkt för översynen. Hänsyn skall tas till vägtrafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Utredaren har i detta avseende att utgå från transportsektorns kostnadsansvar, såsom det beskrivs i prop. 1997/98:56<sup>1</sup>.

#### *Tidsaspekt*

Utredningens mål är att, inom vägtrafikområdet, ge tydliga signaler angående vad som är samhällsekonomiskt motiverat. Hänsyn till att anpassning till nya och förändrade skatteregler kan vara kostsamma motiverar att nivåerna och förändringarna i ett första steg är måttliga.

Det går exempelvis långsamt att byta ut fordonsparken och det är också önskvärt att förändringstakten är avvägd i syfte att hålla anpassnings- och omställningskostnader på rimliga nivåer. Det är emellertid ofrånkomligt att någon drabbas när det föreslås, förhållandevis genomgripande, förändringar av systemen för vägtrafikskatteuttaget. I förslagen försöker vi beakta detta genom att i första hand fokusera på att introducera förändrade och nya principer för uttag av vägtrafikskatter.

Acceptansen av *inriktningen* på vägtrafikbeskattningen är sannolikt mycket större än acceptansen för *inom vilket tidsperspektiv* förändringar kan/bör ske.

---

<sup>1</sup> Prop. 1997/98:56. *Transportpolitik för en hållbar utveckling.*

### 2.1.1 Svenska miljömål

På förslag av regeringen i propositionen *Svenska Miljömål – miljöpolitik för ett hållbart Sverige* (1997/98:145) fattade riksdagen i bred enighet våren 1999 beslut om en ny struktur i arbetet med miljömål. Femton nationella miljö kvalitetsmål fastställdes. Utformningen av vägtrafikbeskattningen kan bidra till möjligheterna att nå flera av dessa mål och de som i första hand avses markeras nedan. De femton målen omfattar:

- 1) *Begränsad klimatpåverkan*
- 2) *Frisk luft*
- 3) *Bara naturlig försurning*
- 4) *Giftfri miljö*
- 5) *Skyddande ozonskikt*
- 6) *Säker strålmiljö*
- 7) *Ingen övergödning*
- 8) *Levande sjöar och vattendrag*
- 9) *Grundvatten av god kvalitet*
- 10) *Hav i balans samt levande kust och skärgård*
- 11) *Myllrande våtmarker*
- 12) *Levande skogar*
- 13) *Ett rikt odlingslandskap*
- 14) *Storslagen fjällmiljö*
- 15) *God bebyggd miljö*

I propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (prop. 1997/98:56) angavs att utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige år 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå. I propositionen *Sveriges klimatstrategi* (prop. 2001/02:55) fastslås att de svenska utsläppen av växthusgaser skall vara minst fyra procent lägre år 2010 än de var 1990. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) pekar i rapporten *Etappmål för en god miljö* (SIKA Rapport 2003:2) på svårigheterna att nå etappmålet för transportsektorn och föreslår att detta revideras. SIKA föreslår att utsläppen av klimatpåverkande gaser från transportsektorn år 2010 får öka med högst 10 procent i jämförelse med 1990 års utsläppsnivåer, för att till år 2020 på motsvarande vis ha minskat med 10 procent.

I regeringens skrivelse *EU-prioriteringar för att nå miljömålen* (2003/04:9) finner regeringen att insatser bör prioriteras inom bland annat klimat samt försurning och övriga luftföroreningsfrågor.

Avseende *begränsad klimatpåverkan* beskrivs där nödvändigheten av internationellt samarbete i syfte att på lång sikt minska utsläppen inom EU med 70 procent.

För att motverka de ökande utsläppen av koldioxid från transportsektorn bedöms det som angeläget med kraftfulla styrmedel. Bland åtgärderna mot utsläpp från fordon nämns vikten av att minska den genomsnittliga bränsleförbrukningen för nya personbilar utöver den frivilliga överenskommelsen med bilindustrin (se också avsnitt 3.5.4 nedan). Nödvändigheten av svavelfria bränslen tas också upp. Rena bränslen är en förutsättning för användande av bränslesnål teknik.

Utvecklingen mot renare dieselteknik bedöms också i skrivelsen vara intressant ur ett koldioxidperspektiv, eftersom dieseltekniken allmänt sett har en högre bränsleeffektivitet än den nuvarande bensintekniken.

Det bedöms vidare som angeläget att genom skattesubventioner gynna introduktion av förnybara bränslen.

Avseende målet om *frisk luft* och *bara naturlig försurning* lyfts behovet av rena bränslen fram som en nödvändig åtgärd för att underlätta bättre reningstekniker och tekniker för högre bränsleeffektivitet. I sammanhanget pekas också på vikten av hållbarhetskrav och producentansvar för att garantera låga utsläpp under hela motorns livslängd, vikten av att justera testmetoder och körcykel vid typgodkännande för att avspeglar dagligt bruk samt vikten av anpassade avgaskkrav för fordon som drivs med alternativa bränslen.

Möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålen *bara naturlig försurning*, *ingen övergödning* och *levande sjöar och vattendrag* är, såsom framgått ovan, till viss del beroende av vägtrafikbeskattningen. All förbränning ger upphov till, bland annat, utsläpp av kväveoxider, vilket både verkar försurande och bidrar till övergödning.

I Miljömålsrådets rapport *Miljömålen – allas vårt ansvar!* (2004) nämns i samband med strategier för effektivare transporter möjligheterna att uppfylla *begränsad klimatpåverkan* genom höjda koldioxidskatter, införande av kilometerskatt för tunga fordon och koldioxiddifferentierade fordons- och försäljningsskatter. Samma styrmedel anges också ha positiva effekter på möjligheterna att uppfylla *frisk luft* och *bara naturlig försurning*. Här nämns också vikten av att sänka fordonskatten för tunga fordon med låga utsläpp samt att stimulera en förtida introduktion av arbetsmaskiner med låga utsläpp.

### 2.1.2 Trafiksäkerhetsmål

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransport-systemet, fastställt av riksdag och regering (prop. 1996/97:137)<sup>2</sup>, är att ingen skall dödas eller skadas allvarligt inom vägtransport-systemet. Vägarnas utformning skall anpassas till detta mål som bygger på den s.k. Nollvisionen.

Regeringen presenterade i april 1999 ett program för att skynda på trafiksäkerhetsarbetet. Programmet bygger på Vägverkets trafiksäkerhetsplan och därmed också på Nollvisionen. I Vägverkets plan görs en bedömning av vilka åtgärder som behövs för att nå trafiksäkerhetsmålen, vad som är möjligt att genomföra samt vilka effekter som kan nås.

I de elva punkterna i regeringens program har vissa åtgärder lyfts fram som anses vara av störst betydelse när det gäller att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. I första hand kan de fyra markerade punkterna påverkas i olika utsträckning av utredningens förslag.

- 1) En satsning på de farligaste vägarna
- 2) *Säkrare trafik i kommunerna*
- 3) Trafikantens ansvar betonas
- 4) Säker cykeltrafik
- 5) *Kvalitetssäkring av transporter*
- 6) Krav på vinterdäck
- 7) *Svensk teknik utnyttjas bättre*
- 8) Ansvar för dem som utformar vägtransportssystemet
- 9) Samhällets hantering av trafikbrott
- 10) Frivilligorganisationernas roll
- 11) *Alternativa finansieringsformer för nya vägar*

År 2001 var Sverige nummer tre efter Storbritannien och Norge i den internationella trafiksäkerhetsstatistiken räknat per capita. Räknat per motorfordon var Sverige nummer två efter Norge. Sverige ligger alltså vid en internationell jämförelse bra till. Trots detta dog 554 personer och 4 056 blev svårt skadade i trafiken i Sverige år 2001. År 2002 dog 532 personer och 4 592 blev svårt skadade. Etappmålet för år 2007 är att högst 270 personer dödas på våra vägar.

---

<sup>2</sup> Prop. 1996/97:137. *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.*

Ungefär 40 procent av såväl dödsolyckorna som olyckorna med svårt skadade sker mellan två motorfordon (personbil, lastbil, buss och motorcykel). Det är alltså inte bara en fråga för individen hur säkert fordonet man färdas i bör vara. I 40 procent av olyckorna påverkas förare och passagerare i det andra fordonet.

- Ungefär 20 procent av de dödade och allvarligt skadade i trafiken återfinns i kategorin motorfordon krockar med cykel, moped eller gående.
- Antalet personer som dödas eller skadas i trafiken har ökat de sista 15 åren men ökningen består av lindrigt skadade. Antalen döda och svårt skadade har minskat.

Under våren/sommaren 2004 överlämnar Näringsdepartementet en propositionen om trafiksäkerhet till riksdagen. Utredningen har under propositionens beredning tagit del av relevanta skrivningar. Vi har därigenom kunnat tillse att de förslag som utredningen nu lägger fram står i harmoni med regeringens trafiksäkerhetsarbete i övrigt och inte förändrar förutsättningarna för dess fortsatta bedrivande.

### 2.1.3 Konkurrenskraft

Sverige är en liten öppen ekonomi som verkar, inte bara inom ramen för EU:s inre marknad, utan också på en global marknad. Detta innebär att företag som producerar varor och tjänster i Sverige i varierande omfattning är känsliga för förändrade kostnadsförhållanden. Detta faktum är något som kommer till uttryck i utredningens skrivningar kring en svensk kilometerskatt och harmoniseringen av drivmedelsbeskattningen samt behovet av eventuell kompensation till yrkesmässig trafik och vissa övriga sektorer (t.ex. jord- och skogsbrukssektorerna).

Den exakta tidpunkten för eventuella kompensationer är inte endast en fråga för den här utredningen utan här bör också beaktas hur kostnadsförhållandena förändras i vår omvärld. Förändringar i vägtrafikbeskattningen kan, förutom att bidra till att nå vissa miljö- och transportpolitiska mål, också påverka industristrukturen i Sverige. Det får anses vara av stor betydelse att eventuella förändringar i industristrukturen, önskade eller oönskade, tas i beaktande i det långsiktiga arbetet med en reformerad vägtrafikbeskattning.

Det skall samtidigt framhållas att vägtrafikskatterna endast är en av många faktorer (andra är t.ex. löne- och produktivitet-utveckling, bolagsskatter, växelkurs, utbildningsnivå och råvarutillgång) som påverkar konkurrenskraften för såväl enskilda branscher och företag som hela Sveriges ekonomi.

Även om höjningar av vägtrafikskatterna medför ökade kostnader för godstransporter på väg, bör eventuella höjningar ses i det lite större perspektivet, vilket inkluderar bland annat den gröna skatteväxlingen. Denna innebär höjd skatt på miljöskadlig aktivitet samtidigt som intäkterna härifrån används i något annat syfte, och då företrädesvis till sänkt skatt på arbete. En skattemässigt neutral skatteväxling behöver dock inte betyda att det för varje företag blir ett kostnadsneutralt och opåverkat resultat, även om det totala skattetrycket är oförändrat. (se t.ex. Skattenedsättningskommitténs betänkande *Svåra skatter!* SOU 2003:38, s. 156 f.)

En huvudlinje i utredningens arbete har varit att åstadkomma mer likformiga spelregler avseende konkurrensen vid framför allt internationella transporter. Höjningen av EG:s minimiskattesatser på diesel samt en svensk kilometerskatt möjliggör en mer rättvis konkurrens i skattehänseende avseende transporter på svenskt territorium. Åkerinäringens konkurrenssituation redovisas utförligt i utredningens delbetänkande *Vissa Vägtrafikskattefrågor* (SOU 2002:64). Jämför även avsnitt 7.2.3 i detta slutbetänkande.

#### *Behovet av kontroll vid skilda skattesatser*

Den ökande ekonomiska integration som sker inom EU föranleder att det riktas en större uppmärksamhet på problemet med rörliga skattebaser och att förslag till förändringar i de svenska vägtrafikskatterna tar hänsyn till att skattebaserna blir allt mer rörliga.

Om det finns betydande risker för gränshandel i syfte att undvika skatt (t.ex. att tanka i länder med lägre skatt på drivmedel), kan detta vara något att ta hänsyn till vid utformningen av vägtrafikskatterna (t.ex. genom skilda skattesatser för olika användare).

I Skattebasutredningens betänkande *Våra skatter?* (SOU 2002:47) betonas vikten av att ha ett internationellt perspektiv på beskattningen. Behovet av detta ökar med öppnare gränser och rörligheten hos skattebaserna. Incitament till skatteundandragande ökar med punktskattens storlek samt med skillnader i skattesatser

både mellan användningsområden och mellan länder. Skattebasutredningen utgår från ett kontrollperspektiv och gör en kartläggning av "skattefel i anslutning till gränsöverskridande transaktioner och aktiviteter" (s. 41). Med skattefel avses avvikelser till följd av både avsiktliga och oavsiktliga fel från den skatt som utgör en teoretiskt beräknad riktig skatt enligt lagens bokstav. Skattebasutredningen behandlar inte effekterna på skattebaserna som sker p.g.a. legal rörlighet eller gränshandel. Det påpekas dock att det finns ett behov av att ta hänsyn till "både effekterna på skattebaserna av legal rörlighet och illegalt skatteundandragande" (s. 42) vid utformandet av ett långsiktigt hållbart skattesystem.

I förhållande till föreliggande vägtrafikskatter är det av vikt att få en bild av betydelsen av illegal införsel av olja från andra länder och i vilken utsträckning som obeskattade bränslen säljs av oljebolag. Den illegala handeln kan exempelvis ske genom att bränslen som är avsedda för export stannar i Sverige eller genom införsel av lågbeskattad diesel (t.ex. vid finsk-svenska gränsen, eller genom dansk obeskattad bunkerolja i Sydsverige) (s. 133 f).

## 2.2 Kostnadsansvaret i svensk transportpolitik

I propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) anges att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet<sup>3</sup>. Målet om samhällsekonomisk effektivitet innebär bland annat att kostnadseffektiva åtgärder bör eftersträvas för att nå fastställda mål.

Kostnadseffektivitet innebär att ett givet mål skall nås till lägsta möjliga kostnad *eller* för en given kostnad skall största möjliga nytta nås. Om målet är givet krävs därför ingen ekonomisk värdering av nyttan för att kostnadseffektivitet skall kunna bedömas utan endast en uppskattning av kostnaderna för att uppnå målet med olika åtgärder. Olika åtgärder eller policyförslag kan sedan rangordnas efter tilltagande samhällelig kostnad så att valet underlättas. Kostnader för administration, kontroll och uppföljning men också olika anpassningskostnader för hushåll och företag bör naturligtvis beaktas. Exempelvis kan införande av nya skatter eller

<sup>3</sup> EU:s och Sveriges transportpolitik berördes i delbetänkandet *Vissa vägtrafikskattefrågor* (SOU 2002:64), avsnitt 6.

förändringar av nivåerna hos befintliga skatter leda till anpassningskostnader. Detta kan inkludera investeringskostnader i ny teknik, men även konsekvenser som minskad produktion är exempel på anpassningskostnader. Inbetalda skattebelopp utgör i sig på samhällsnivå ingen reell kostnad; inbetalda pengar försvinner inte utan byter ägare. Omfördelning leder dock till fördelningspolitiska och offentlig-finansiella konsekvenser som, utöver kravet på kostnadseffektivitet, skall beaktas.

För att uppnå samhällsekonomisk effektivitet anses användningen av ekonomiska styrmedel (t.ex. i form av skatter och avgifter) vara av stor vikt. Den logiska grunden för att ekonomiska styrmedel ofta är kostnadseffektiva är (1) att alla aktörer gör sitt bästa för att undvika att betala skatten och (2) att den enskilde aktören själv bäst vet hur mycket det är värt att minska sin påverkan. Detta innebär också att åtgärder i första hand vidtas där de kan göras med låga kostnader. Med en samhällsekonomiskt riktig prissättning kommer marknadens funktionssätt att se till att resurserna används där de gör störst nytta.

De skatter som är föremål för denna utredning är fordons- och drivmedelsskatterna. Utredningen skall dessutom analysera hur ett eventuellt kilometerskattesystem kan utformas i enlighet med de miljö- och trafikpolitiska målen.

### 2.2.1 Vad innebär kostnadsansvaret?

Enligt *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (prop. 1997/98:56, s. 41) bör den principiella utgångspunkten för trafikens kostnadsansvar "vara att skatter och avgifter utformas så att transporternas inverkan på andra trafikanter vägs in på ett riktigt sätt i transportbesluten". Kostnadsansvaret tar alltså, genom formuleringen "inverkan på andra trafikanter", fasta på att inkludera externa effekter i prissättningen av transporter.

Utgångspunkten för prissättningen av de externa effekterna skall vara de "samhällsekonomiska marginalkostnader som trafiken ger upphov till", medan "transportsystemets fasta kostnader skall finansieras på ett sådant sätt att oönskade styreffekter undviks och



resursanvändningen snedvrids i så liten utsträckning som möjligt.” (a. prop., s. 42)<sup>4</sup>

För att få reda på om ett trafikslag, eller en undergrupp av ett trafikslag, tar hänsyn till sin inverkan på andra trafikanter utgår man därför utifrån hur stor del av de externa kostnaderna som är täckta, eller *internaliserade*, genom den befintliga prissättningen.

Utredningen drar inga slutsatser om andra trafikslags internaliseringsgrad. Detta får i stället förutsättas ske inom ramen för den nu pågående Godstransportdelegationen 2002:s arbete, vilket skall vara klart den 30 juni 2004.<sup>5</sup>

I SIKA:s rapport från 2002 års marginalkostnadsstudie *Trafikens externa effekter* (SIKA Rapport 2003:1) redovisas i vilken utsträckning dagens energiskatt på drivmedlet motsvarar de externa marginalkostnaderna och man får på så sätt fram ett mått på i vilken grad drivmedelsbeskattningen bidrar till vägtrafikens kostnadsansvar.

---

<sup>4</sup> *Principen* är att det är de *kortsiktiga* externa marginalkostnaderna som enligt utredningens förslag i första hand är aktuella för uttag av kilometerskatt, dvs. att det inte tas hänsyn till en förändring i infrastrukturens kapacitet (t.ex. nya vägbyggen). Detta skiljer sig mot en prissättning av transporter som baseras på långsiktig marginalkostnad, dvs. när prissättningen tar hänsyn till förändring i infrastrukturens kapacitet. I *praktiken* är det dock fråga om ett genomsnitt av marginalkostnader (t.ex. skiljer sig marginalkostnader för vägnedbrytning åt mellan vägar och det är därför rimligt att använda ett genomsnitt av marginalkostnader).

<sup>5</sup> Dir. 2002:98 och dir. 2003:65.

Tabell 2.1. Internaliseringsgrad, jämförelse mellan energiskatt på bränsle och marginalkostnad för olika fordon

		Energiskatt (kr/l)	Total marginal- kostnad (kr/l)	Internaliseringsgrad Skatt/kostnad
Landsbygd	Personbil, bensin med katalysator	2,68	2,41	1,11
	Personbil, bensin utan katalysator	2,68	5,17	0,52
	Personbil, diesel med katalysator	0,733	2,99	0,25
	Personbil, diesel utan katalysator	0,733	2,92	0,25
Tätort	Personbil, bensin med katalysator	2,68	3,89	0,69
	Personbil, bensin utan katalysator	2,68	8,01	0,33
	Personbil, diesel med katalysator	0,733	6,97	0,11
	Personbil, diesel utan katalysator	0,733	15,97	0,05
Landsbygd	Tung lastbil, 3,5–16 ton	0,733	3,52–3,61	0,21–0,20
	Tung lastbil, >16 ton	0,733	2,86–3,41	0,26–0,21
Tätort	Tung lastbil, 3,5–16 ton	0,733	11,39–11,49	0,06–0,06
	Tung lastbil, >16 ton	0,733	7,26–10,47	0,10–0,07

Källa: SIKA Rapport 2003:1. Trafikens externa effekter samt egna beräkningar.

Koldioxidskattens (91 öre per kg utsläpp av koldioxid) frånvaro i tabellen förklaras av att den, genom klimatpolitiska ambitioner, per definition internaliserar koldioxidutsläppen. Om koldioxidskatten anses vara för låg för att nå klimatmålen får den höjas aktivt, t.ex. efter nya bedömningar av möjligheterna att nå uppställda klimatmål p.g.a. en ökad ekonomisk aktivitet, nya klimatpolitiska mål etc.

En skatt som inte ingår i beräkningarna i tabellen ovan är fordonsskatten. Denna, liksom energiskatten på bränsle, är att betrakta som en fiskalt motiverad skatt, vars intäkter kan användas till vad regering och riksdag beslutar, inklusive vägunderhåll, vägbyggen samt åtgärder för att förbättra miljö och hälsa. Om fordonsskatten anses bidra till uppfyllande av kostnadsansvaret är internaliseringsgraden i tabell 2.1 ovan lågt räknad.

## 2.2.2 SIKA:s marginalkostnadsuppskattningar – Vad är viktigast att åtgärda?

Tabellen nedan visar sammanräknade marginalkostnader för olika externa effekter för olika personbilar. (SIKA Rapport 2003:1, tabellerna 8.1, 8.2 och 8.5). Jämfört med tidigare år har inga nya marginalkostnader för emissioner (exkl. koldioxid), buller och olyckor tagits fram. Värdena i tabell 2.2 nedan har dock indexuppräknats efter prisutveckling och förändrad realinkomst, med undantag för ”koldioxidvärderingen”.

Vägslitaget för personbilar är svårt att fånga upp. De värden som återfinns i tabellen nedan representerar en genomsnittsväg i landet.

Det föreligger inte något linjärt samband mellan olycksvärden och marginalkostnader (se Bilaga 2 *Trafiksäkerhet och marginalkostnader*, SIKA 2003:1, för en utförlig beskrivning av externa marginalkostnader av olyckor).

Indexuppräkningsmetoder med hänsyn till konsumentprisökningar (KPI) samt reala förändringar i bruttonationalprodukten (genom BNP per capita) har gjorts enligt rekommendationer i ASEK<sup>6</sup>, se *Översyn av samhällsekonomiska metoder och kalkylvärden på transportområdet*, SIKA 2002:4.

Utsläpp av koldioxid är direkt relaterat till bränsleförbrukningen. Samtidigt, p.g.a. klimatförändringarnas globala karaktär, spelar det inte någon roll var utsläppen sker. Utsläpp av partiklar, kväveoxider och kolväten är starkt beroende av fordonstyp, årsmodell, typ av drivmedel och kravnivå. Samtidigt varierar miljö- och hälsoeffekterna kraftigt beroende på befolkningstäthet och vilka antaganden om ”ventilation” som görs.

---

<sup>6</sup> Arbetsgruppen för samhällsekonomiska analyser (ASEK) gör trafikslagsövergripande översyner av samhällsekonomiska metoder och kalkylvärden på transportområdet. SIKA har det formella ansvaret men samverkar med forskare, trafikverken och Naturvårdsverket.

Tabell 2.2. Sammanräknade marginalkostnader för personbilar, kronor per liter bränsle

	<i>Personbil, bensin</i>				<i>Personbil, diesel</i>			
	Med katalysator		Utan katalysator		Med katalysator		Utan katalysator	
	Landsbygd	Tätort*	Landsbygd	Tätort*	Landsbygd	Tätort*	Landsbygd	Tätort*
Emissioner exkl.								
CO <sub>2</sub>	0,31	0,95	3,22	5,28	0,29	2,81	0,73	12,66
Buller	0,12	0,70	0,12	0,65	0,16	0,98	0,13	0,78
Slitage	0,13	0,09	0,12	0,08	0,17	0,12	0,14	0,10
Olyckor	1,84	2,16	1,71	2,00	2,37	3,05	1,92	2,43
Totalt exkl. CO <sub>2</sub>	2,41	3,89	5,17	8,01	2,99	6,97	2,92	15,97
Inkl. CO <sub>2</sub>								
(=0,76 kr/kg)	4,24	5,67	6,96	9,77	4,95	8,91	4,83	17,89
Inkl. CO <sub>2</sub>								
(=1,50 kr/kg)	6,02	7,39	8,70	11,49	6,86	10,81	6,69	19,76

\*Med tätort avses Landskrona, mediantätort med avseende på befolkningsstorlek.

Källa: SIK Rapport 2003:1.

Utifrån tabellen kan åtminstone fyra konstateranden göras. För det första finns det ett behov av att minska användandet av äldre fordon i tätorter och större städer där koncentrationerna av miljö- och hälsofarliga ämnen är höga. Diesel- och bensindrivna personbilar utan katalysator i tätort står för de högsta emissionskostnaderna, exklusive koldioxid. Det ger alltså större miljövinster att minska användningen av äldre fordon utan katalysatorer (även om dessa i genomsnitt körs kortare sträckor) än att stimulera användande av den senaste reningstekniken. Eftersom användandet av äldre fordon utan katalysatorer bör minska, framför allt i tätorter, motiverar detta ytterligare styrmedel som riktar sig mot dessa fordon. Detta utesluter naturligtvis inte att det är önskvärt att även stimulera användande av *nya* rena fordon.

För det andra spelar det värde som används för att värdera marginalkostnaden för koldioxid stor roll för hur stora de sammanräknade externa marginalkostnaderna per liter bränsle blir. De två värden som används motsvarar en koldioxidskatt om 76 öre per kg (baserat på den beräknade kostnaden för att nå de fastlagda klimatpolitiska målen) respektive gällande ASEK-värde som uppgår till 1,50 kr/kg. Det är värt att understryka att om de framtida klimatpolitiska ambitionerna är högre än de som skall nås 2008–

2012 enligt *Sveriges Klimatstrategi* (prop. 2001/02:55) krävs sannolikt ytterligare höjningar av koldioxidskatten. Det kan också utläsas i tabellen att kostnaden för koldioxidutsläpp står för en stor del av de totala marginalkostnaderna för personbilar även vid den lägre värderingen.

*För det tredje* är kostnadsposten för olyckor relativt stor. Denna post inkluderar såväl dödade och skadade som sådana fall då det inträffade är en följd av olyckor där endast bilar är inblandade och sådana fall då bilar och oskyddade trafikanter är inblandade. Det finns möjligheter att förbättra trafiksäkerheten genom användandet av fordon med goda trafiksäkerhetsegenskaper. Hur samhället bör bistå och skynda på en utveckling i riktning mot högre trafiksäkerhet är naturligtvis en fråga av stort intresse.

*För det fjärde* skiljer sig marginalkostnaderna åt mellan landsbygd och tätort. Förklaringen till detta är följande. För emissioner (exkl. koldioxid) gäller att koncentrationer och antal människor som utsätts för dessa är högre i tätorter än på landsbygden (skillnaderna är ännu större mellan Stockholms innerstad och landsbygd). För olyckor är skälen beroende av trafikvolym (den sammanlagda effekten av lägre genomsnittshastighet och det ökade antalet interaktioner som en följd av ökad trafikvolym).

### 2.2.3 Kan man lita på marginalkostnadsberäkningar?

Marginalkostnadsberäkningar för att värdera miljö och hälsa är erkänt svåra att göra, eftersom metoderna inte är helt tillförlitliga. Det är svårt att veta hur mycket en viss reduktion av ett visst utsläpp är värd eller att uppskatta värdet och möjligheterna att rädda ett ytterligare liv i trafiken. Inte heller värdering av slitage och deformation är enkelt att göra, trots mångåriga erfarenheter av vägbygge och vägunderhåll. Det skall dock framhållas att framsteg i metodutvecklingen har gjorts de senaste decennierna. Se exempelvis tidigare nämnda *Trafikens externa effekter* (SIKA Rapport 2003:1) inklusive bilagor, SIKA Rapport 2003:2 samt *Översyn av marginalkostnader inom vägtransportsektorn* (Vägverket, slutrapport, november 2003).

Allmänt sett beror metodproblemen på att det helt enkelt är svårt att sätta ett värde på miljö och hälsa och att den exakta prislappen för att färdas en kilometer på väg varierar såväl mellan olika fordon som i tid och rum.

Det är alltså långt ifrån enkelt att värdera ”fler astmafall”, ”whiplashskador”, ”försurning” eller ”övergödda sjöar”. Än svårare, för att inte säga omöjligt, är det att värdera Sveriges bidrag till ”ett stabilt klimat” (genom lägre utsläpp av växthusgaser). De metodologiska svårigheterna att värdera koldioxidutsläpp är också det grundläggande skälet till att koldioxidskatten bestäms av klimatpolitiska mål och ambitioner – dvs. koldioxidskatten ses som ett ”skuggpris” som behövs för att nå ett visst utsläppsmål.

Trots metodologiska problem med att värdera fordons påverkan på vägslitage och vägdeformation och svårigheter att få helt tillförlitliga uppskattningar av kostnaden för utsläpp som påverkar miljö och hälsa behöver detta inte medföra oöverstigliga svårigheter att uppfylla kostnadsansvaret för vägtrafiken. Det är alltså inte fråga om att sätta *exakt* rätt prislapp på transporter, utan att använda skatter och avgifter på ett sätt som gör att transporterna tar ett större kostnadsansvar. I praktiken innebär detta en differentiering av vägtrafikskatterna efter transport- och miljöpolitiska mål (t.ex. kilometerskatt differentierad efter motorns miljöklass).

### 2.3 Ökad effektivitet och stabila skattebaser

Utifrån ett samhällsekonomiskt effektivitetsperspektiv är det, allmänt sett, önskvärt att kunna ta så ”breda grepp” som möjligt när det gäller att avväga skatters utformning och storlek. Utredningen skall se över *vägtrafikbeskattningens* utformning. Utredningens förslag bör dock sättas in i ett större sammanhang, där betydelsen av vägtrafikskatterna för samhälleligt effektiva åtgärder vägs in i hur transportsystemet i övrigt kan effektiviseras. Förändringar av prissättningen av, exempelvis, andra transportslags transporter, infrastrukturplanering, inkomstbeskattning, avdragsregler för pendling etc. kan också bidra till en ökad effektivitet i vägtransportsystemet. Detta behöver dock inte innebära att förslag till förändringar inom vägtrafikbeskattningen är felaktiga eller omotiverade, utan endast att det är viktigt att komma ihåg att transportsystemets effektivitet inte bara beror på vägtrafikskatterna. Dessutom bör i många fall även ett svenskt helhetsgrepp på beskattningen ta hänsyn till vår omvärld.

Kostnadsansvaret innebär såsom nämnts ovan en strävan att internalisera externa kostnader. Annorlunda uttryckt innebär det

att det är eftersträvansvärt att den som orsakar skadan, dvs. den externa kostnaden, skall betala för denna. Ett sätt att komma närmare denna princip är just användandet av marginalkostnadsbaserade skatter, vilket är precis vad utredningen vill åstadkomma genom införande av ett svenskt kilometerskattesystem. Att differentiera kilometerskatten efter fordonsegenskaper samt det faktum att kilometerskatten är avståndsbaserad, skapar stora möjligheter att genom en prissättning i linje med kostnadsansvaret minska och täcka de externa kostnader som de tunga transporterna medför. Detta har givetvis också en positiv effekt på de offentliga finanserna, eftersom utgifterna för underhåll av vägnätet och utgifter som orsakas av miljö- och hälsofarliga utsläpp kan förväntas minska.

Strävan efter en ökad marginalkostnadsprissättning inom transportsektorn innebär alltså ökad användning av rörliga skatter (direkt beroende på användande, exempelvis drivmedelsskatter). Ur ett fiskalt perspektiv kan det dock vara önskvärt med fasta skatter (vilka i stort sett är oberoende av användande, exempelvis fordonsskatten). Att generera stabila intäkter för att täcka statens utgiftsbehov är av mycket stor vikt och även en central utgångspunkt för översynen av vägtrafikbeskattningen.

Fiskalt motiverade skatter kan dock också ha effekter på miljö- och trafiksäkerhetsmål. Likaså ger miljöskatter intäkter till staten. Fordonsskatten påverkar exempelvis hur attraktivt det är att äga ett fordon och påverkar därmed indirekt miljö och hälsa förutsatt att fordonet används. På ett motsvarande sätt genererar den miljömässigt motiverade koldioxidskatten stora och stabila skatteintäkter, åtminstone inom överskådlig framtid, samtidigt som den påverkar körsträcka och val av bil. Den får därmed också betraktas som en relativt säker intäktskälla.

Vi vill således uppnå åtminstone två mål med vägtrafikbeskattningen.

- *Ett stabilt skatteuttag.* En ”optimal beskattning” strävar efter att minimera välfärd förluster genom att beskatta varor med låg priskänslighet. En låg priskänslighet innebär att prisförändringar (genom förändring av skatter) har liten effekt på individers och företags val och därmed både ger stabila skatteintäkter och påverkar valen på marknaden i liten utsträckning.
- *En ökad effektivitet inom transportsystemet och i synnerhet inom vägtrafiksektorn.* Att använda ekonomiska styrmedel såsom

skatter och avgifter är attraktivt om uppsatta mål skall nås till lägsta samhällliga kostnad. Om beskattningen läggs om i syfte att påverka beteenden genom en större användning av rörliga skatter, finns det en risk för att skattebasen (t.ex. drivmedel eller fordon) eroderar, om individer och företag förändrar sitt beteende, t.ex. genom val av bränsleeffektiva fordon i syfte att undvika skatt, större fyllnadsgrad, färre resor etc. Ju mer priskänslig en vara är, desto större effekt på beteenden och därmed också en högre risk för skattebortfall.

Dessa två syften kan vid en första anblick verka motstridiga. Ett mål som består i att minska utsläppen av koldioxid från vägtrafiken görs sannolikt mest effektivt genom successiva höjningar av koldioxidskatten på drivmedel. Eftersom konsumtionen av drivmedel är ganska okänslig för ökade priser uppfyller de dock kravet på en relativt stabil skattebas inom överskådlig framtid. Men eftersom drivmedel inte är *helt* okänsliga för prisförändringar och att det finns mål och förhoppningar om att minska utsläppen innebär detta också en risk för skattebortfall. Därför är det viktigt att understryka att skattesystemet måste tillgodose det långsiktiga behovet av skatteintäkter.<sup>7</sup>

Det är också stor skillnad mellan att över huvud taget äga en bil och vilka egenskaper bilen har (t.ex. hög eller låg bränsleeffektivitet). Det kan förväntas en relativt stor stabilitet i behovet av och attraktionen i att äga en bil, men mindre stabilitet i vilken typ av bil som föredras. Det är typen av bil som är fokus för de ekonomiska styrmedlen, inte valet av att ha bil eller inte ha bil.

### 2.3.1 Fördelningshänsyn kontra vägtrafikskatter

Utredningens åsikt är att specifika fördelningsmål inte primärt bör lösas genom justeringar i vägtrafikskatterna utan bör behandlas i andra sammanhang. Detta utesluter naturligtvis inte att eventuella fördelningseffekter belyses.

---

<sup>7</sup> I Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande *Bilen, miljön och säkerheten* (SOU 1999:62) gjordes en sammanställning av hur bensinkonsumtionen påverkas av förändringar i pris och inkomst, dvs. bensinefterfrågans pris- och inkomstelasticitet. På lång sikt kan konsumtionen av bensin förväntas minska med 7 procent vid en 10-procentig prishöjning på bensin. Uppskattningar av den långsiktiga inkomstelasticiteten ligger mellan 0,88 och 1,22. Detta betyder att en 10-procentig real inkomstökning (ökning i den reala bruttonationalprodukten) leder till ungefär 8,8–12 procent högre bensinkonsumtion.



I Långtidsutredningens betänkande *Fördelningseffekter av miljöpolitik. Bilaga 11* (SOU 2003:02) diskuteras fördelningseffekterna av svensk miljöpolitik, där det bland annat tydliggörs att koldioxidskatten är regressiv, dvs. att koldioxidskatten för hushåll med låga inkomster utgör en högre *andel* av dessas inkomster än för hushåll med högre inkomster. Koldioxidskatten påverkar hushåll i glesbygd i större utsträckning än hushåll i större städer.

Dessa fördelningseffekter kan eventuellt utgöra ett skäl för att missgynnade hushåll kompenseras på något sätt. Om och hur kompensation skall ske behandlas dock inte vidare av Vägtrafikskatteutredningen.

## 2.4 Grön skatteväxling

### 2.4.1 Vad är grön skatteväxling?

Begreppet grön skatteväxling har en förhållandevis oprecis betydelse. Klart är emellertid att begreppet innebär höjd skatt på miljöskadlig aktivitet samtidigt som intäkterna härifrån används i något annat syfte, företrädesvis genom sänkt skatt på arbete. Tanken bakom detta är att en sådan skatteväxling skall vara intäktsneutral för staten samtidigt som den leder till såväl miljövinster som ökad sysselsättning. Regeringen har uttalat att det främsta syftet bakom en grön skatteväxling i Sverige är att öka miljörelateringen av skattesystemet. I samband med skattereformen 1990/1991 togs de första stegen i en grön skatteväxling, och Sverige var då ett av de första länderna i världen som genomförde en grön skatteväxling, även om begreppet som sådant ännu inte användes.

### 2.4.2 Riksdagens beslut om grön skatteväxling

I 2000 års ekonomiska vårproposition aviserade regeringen en skatteväxling för perioden 2001–2010. Utrymmet för skatteväxlingen uppskattades till cirka 30 miljarder kronor. Regeringen anförde att en ökad miljörelatering av skattesystemet genom en grön skatteväxling var nödvändig för att möjliggöra ett förverkligande av de mål riksdag och regering fastställt på miljöområdet.

I budgetpropositionen för år 2001 (prop. 2000/01:1) presenterade regeringen en strategi för en fortsatt grön skatteväxling. I december 2000 beslutade riksdagen i enlighet härmed. I budget-

propositionen drogs riktlinjerna upp för en reformering av energiskattestrukturen med utgångspunkt i Skatteväxlingskommitténs principskiss, se nedan. Ett successivt införande av Skatteväxlingskommitténs modell bedömdes kunna skapa en energiskattmodell som säkerställer en effektiv miljöstyrning och en offentlig-finansiell varaktig finansiering av sänkta skatter på arbete. Reformen avsågs ske stegvis. Vad gäller de konkurrensutsatta sektorerna uttalades att det reducerade skatteuttaget för dessa borde behållas men att utformningen av nedsättningssystemet för tillverkningsindustrin samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna borde utredas vidare. Även alternativa avgränsningar borde utredas.

Det första steget i skatteväxlingen togs 2001 och omslöt 3,3 miljarder kronor. För år 2002 föreslog regeringen i budgetpropositionen en skatteväxling på cirka 2 miljarder kronor. Det tredje steget aviserades i budgetpropositionen för år 2003 och omslöt 2,6 miljarder kronor. Efter en överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet ökades beloppet till 3,0 miljarder kronor. I budgetpropositionen för år 2004 togs ytterligare ett steg genom en skatteväxling om cirka 2 miljarder kronor. I detta belopp ingick bland annat en höjning av skatten på diesel med 10 öre per liter (se prop. 2003/04:1, s. 211 ff.).

### 2.4.3 Skatteväxlingskommitténs arbete

Skatteväxlingskommittén hade två huvuduppgifter. Den *första* var att analysera de befintliga energi- och miljöskatternas samhällsekonomiska effekter i vid mening. Analysen skulle, förutom skatternas miljöpåverkan, även omfatta effekterna på näringslivets konkurrenskraft, sysselsättningen, effektiviteten i resursallokeringen och de offentliga finanserna. Den *andra* huvuduppgiften var att, på basis av den nämnda utvärderingen, analysera förutsättningarna för och effekterna av olika slag av skatteväxling. Analysen skulle omfatta såväl utvidgning av befintliga, miljörelaterade skatter som införande av nya. Grundat på redovisningen av dessa uppgifter skulle kommittén, om analysen gav underlag för detta, lämna förslag till ökad miljörelatering av skattesystemet. Kommitténs slutsats var att det går att ta ytterligare steg i en grön skatteväxling, om det sker på ett varsamt och balanserat sätt. I sitt slutbetänkande *Skatter, miljö och sysselsättning* (SOU 1997:11) presenterade

kommittén en modell för hur energiskattesystemet skulle kunna utformas i syfte att göra det mer överskådligt och stabilt samtidigt som miljörelateringen ökar, se avsnitt 5.2 för en kort beskrivning. Modellen utgör ett underlag för det fortsatta arbetet med att utforma den svenska energibeskattningen och representerar inte något formellt förslag från kommittén. Såsom ovan redovisats har regeringen dock föreslagit och riksdagen beslutat att den fortsatta reformeringen av energiskattestrukturen skall ske med utgångspunkt i Skatteväxlingskommitténs modell.

## **2.5 Vägtrafikskatterna och den gröna skatteväxlingen**

### **2.5.1 Utredningens arbete i förhållande till pågående skatteväxling**

Utredningens arbete är i princip oberoende av en eventuell framtida grön skatteväxling. Arbetet kan dock vara av intresse för den gröna skatteväxlingen, och vissa steg på vägen mot en likformig vägtrafikbeskattning kan med fördel inlemmas i en framtida grön skatteväxling. Drivmedelsskatterna används redan i skatteväxlingssammanhang, men utredningen vill också peka på möjligheterna att använda fordonsskatten och den föreslagna kilometerskatten som grund för skatteväxling.

Nuvarande system för uttag av fordonsskatt är inte baserad på miljö- eller energiegenskaper hos fordonet utan endast viktrelaterad. I det fall som fordonsskatten koldioxidrelateras (eller miljörelateras) kan fordonsskatten sägas ingå i de energi- och miljörelaterade skatterna, vilket innebär en breddad skattebas för fortsatt skatteväxling samt en ökad miljörelatering i skattesystemet.

En svensk kilometerskatt kan också medföra en breddad skattebas och kan användas som grund för en grön skatteväxling.

Detta ökar sannolikt de praktiska möjligheterna för framtida skatteväxling. De i vissa fall kostsamma anpassningar som följer av ändringar i ett skattesystem blir här möjligen något mildare, eftersom växlingen sprids ut på flera skattebaser, vilket ger mer tid till anpassning för de berörda.

## 2.5.2 Skatteväxling på kort sikt – ett ökat vägtrafikskatteuttag görs med fördel genom en höjning av skatten på dieselolja

En framtida skatteväxling har behov av att höja energi- och miljörelaterade skatter för att i motsvarande utsträckning kunna sänka arbetsrelaterade skatter. En av få skatter som är möjlig att höja på kort sikt är dieselskatten. En höjning av denna skulle också ha den fördelen att den ligger i linje med den allmänna önskvärdheten att åstadkomma en likformig vägtrafikbeskattning på fordon och drivmedel.

Beroendet av våra grannländers skattesystem pekar dock på ett eventuellt behov av skilda skattesatser. Lägre skattesatser säkerställer också vissa skatteintäkter samtidigt som en viss miljöstyrning, genom tankandet av ren svensk dieselolja, också säkerställs. Den svenska beskattningens måluppfyllelse avseende högt ställda miljömål kan alltså i viss mån vara beroende av införandet av skilda skattesatser.

Om detta bedöms som uteslutet p.g.a. av konkurrensskäl finns på kort sikt möjligheten att höja bensinskatten. Detta skulle dock också vara att ta ett ytterligare steg *från* en likformig beskattning av drivmedel. Det bör inte heller glömmas bort att bensin också används i yrkesmässig trafik, om än i mindre utsträckning.

En annan möjlighet är att höja fordonsskatten för lätta fordon. Om en sådan höjning av hänsyn till småföretagare begränsas till personbilarna, blir detta emellertid också ett steg *från* en likformig beskattning av lätta fordon. Den ökande registreringen av lätta lastbilar och också omregistreringen från personbil till lätt lastbil är redan i dag ett problem och ökar sannolikt om incitamenten till detta skulle förstärkas. Om en höjning görs för alla lätta fordon, exempelvis upp till nuvarande nivå för dieseldrivna personbilar, är det möjligt att åstadkomma en likformig beskattning av de lätta fordonen, förslagsvis då genom en koldioxidrelatering. Vid ett oförändrat vägtrafikskatteuttag är dock detta ett ökat användande av fasta skatter, vilket skulle vara ett steg *från* strävan att använda rörliga skatter.

### 2.5.3 Skatteväxling på längre sikt – ett ökat vägtrafikskatteuttag görs med fördel genom införande av kilometerskatt

Ett införande av ett svenskt kilometerskattesystem, med andra skatter konstanta, innebär kraftigt ökade skatteintäkter. Huruvida detta skall ske utan någon form av kompensation är en politisk fråga och beroende av hur långt den gröna skatteväxlingen har kommit i övrigt.

Utredningens bedömning är att det finns en bred politisk enighet om fördelarna med en kilometerskatt, inte minst eftersom den ger goda möjligheter till att differentiera vägtrafikskatteuttaget i linje med den svenska transportpolitikens kostnadsansvar (se avsnitt 8–10 för en beskrivning av grunddragen i ett svenskt kilometerskattesystem). Det kan dock finnas skilda synpunkter i hur stort det *totala* vägtrafikskatteuttaget skall vara.

Utredningen ser det som sin uppgift att peka på vilka möjligheter det finns att inom ramen för ett svenskt kilometerskattesystem ge utrymme för flexibilitet avseende det totala vägtrafikskatteuttaget. Vi föreslår alltså inte några slutgiltiga skattesatser. Dessa får utformas efter ytterligare överväganden på grund av bland annat detta betänkande och remissvaren över det.

## 2.6 Styrmedel inom vägtrafikområdet – Övriga utgångspunkter

För utförligare beskrivningar om styrmedel i allmänhet hänvisas till avsnitt 3 i Skatteväxlingskommitténs betänkande *Skatter, miljö och sysselsättning* (SOU 1997:11), samt avsnitt 2 i Trafikbeskattningsutredningens betänkande *Bilen, miljön och säkerheten* (SOU 1999:62).

### 2.6.1 Vad skall vägtrafikskatterna åstadkomma?

Allmänt sett är det önskvärt att samhällets styrning, exempelvis genom åtgärder för att öka trafiksäkerheten, förbättra miljön och hälsan samt för att förbättra konkurrenssituationen, sker till så låga kostnader som möjligt.

Överväganden om vilka åtgärder som är kostnadseffektiva är relativt enkla. Även om styrmedel som använder marknadens

funktionssätt, dvs. där priset som informationsbärare är centralt (t.ex. koldioxidskatt, handel med utsläppsrätter), allmänt sett är kostnadseffektiva, bör det ske avvägningar i fråga om *vad* som skall åtgärdas. Detta är ingen enkel uppgift eftersom det finns "för många problem" att åtgärda. En enkel tumregel är att det krävs åtminstone *ett* medel för att nå *ett* mål. Det kan dock finnas möjligheter att med en skatt (t.ex. kilometerskatten) styra mot flera transport- och miljöpolitiska mål, t.ex. renare fordon, fordon som är skonsammare mot vägen, mer trafiksäkra fordon.

Utveckling mot trafiksäkrare, renare och mer bränsleeffektiva fordon påverkas också av andra faktorer än beskattningen. Bland annat kan tillträde till miljözoner, företagens miljöpolicy, offentliga upphandlingskrav m.m. också stimulera användande av rena tunga fordon. Trafiksäkerheten kan förbättras genom ökad hastighetsövervakning, mitträcken, författningskrav m.m.

Vägtrafikskatteutredningen utreder skatten på fordon och drivmedel samt grundragen i ett svenskt kilometerskattesystem. Med dessa tre skatter är det inte möjligt att lösa *alla* problem som vägtrafiken ger upphov till. Det är dock fullt möjligt att föreslå förbättringar jämfört med nuvarande vägtrafikskatteuttag och *bidra* till lösningen av många problem.

*När är en skatt som beror på användandet att föredra?*

Skatter som beror på användandet är att föredra ur ett styrningsperspektiv, eftersom incitamenten att förändra beteendet är större ju närmare skatten det faktiska användandet ligger. Skatter som beror av användandet tydliggör också kostnaden i varje valsituation, vilket allmänt sett är en stark drivkraft till beteendeförändringar.

Människor skiljer sig åt avseende de grundläggande preferenserna, men därutöver är också möjligheterna att ändra sitt beteende olika (i form av tillgång till alternativ). Valmöjligheterna ökar vanligen ju längre tid individen har för anpassning, exempelvis till en skattehöjning. Möjligheten att "ställa bilen" är större för människor i tätorter, eftersom de i allmänhet har bättre tillgång till kollektivtrafik. När nyttan av att fortsätta att göra en sak överstiger kostnaden, som sannolikt är fallet för många bilberoende individer i glesbygd, kommer en höjning av drivmedelsskatten inte att påverka beteendet i samma utsträckning som för individer i

tätorter. Detta p.g.a. att tillgången till alternativa färdsätt är mer begränsad i glesbygd. På längre sikt är det dock rimligt att förvänta sig större beteendeförändringar, exempelvis i form av köp av bränslesnålare fordon, förändring av arbetssituation, byte av bostad etc.

## 2.6.2 Behovet av ett enkelt och flexibelt skattesystem

*Förenklningar och harmoniseringar minskar incitamenten till fusk*

Det är en stor juridisk skillnad mellan att på ett lagligt sätt skatteplanera i syfte att undvika skatt och att olagligt smita från skatt. Gemensamt för båda tillvägagångssätten är i många fall att individer, företag och myndigheter sätter undan resurser för att optimera sitt beteende i förhållande till skattesystemet. Vad gäller vägtrafikskatterna är det motiverat att ta hänsyn till och bidra, exempelvis, till

- att minska lagligt tankande av bränsle i lågskatteländer (med önskade effekter på miljön och skatteintäkterna),
- att minska om- och nyregistreringar till lastbil av skatteskal (vilket i dag stimulerar till köp och användning av större bilar).

Det vore i stället önskvärt att konsumenter och producenter försöker undvika skatt i den mån som det är samhällsekonomiskt lönsamt. Detta kan i viss mån uppnås genom användande av vägtrafikskatterna i linje med kostnadsansvaret, beskrivet ovan. Det förutsätter dock att skattesystemet är enkelt, likformigt och transparent och att möjligheterna att kringgå systemet minimeras.

*Ett tydliggörande av skattesystemets funktioner ökar flexibiliteten*

Ett skattesystem skall vara enkelt att justera. Statens redskap för att justera skattenivåer efter samhällets behov bör vara skattetekniskt enkla att hantera och innebära en god överblick över förväntade effekter. Ett förtydligande och förenklande av skattesystemets olika funktioner är därför allmänt sett önskvärt. I fallet vägtrafikskatterna är det främst den fiskala funktionen och den effektivitetsbetingade funktionen hos skatterna som eftersträvas (styrmedelssidan som den definieras av kostnadsansvaret). Det är exempelvis skattetekniskt enklare att justera en skattesats än att ändra en hel lag, definiera nya tekniker m.m.

Koldioxidskatten är ett exempel på en teknikneutral och tydlig funktion i skattesystemet. Det finns kunskap om hur mycket kol olika bränslen innehåller. Det är också kunskapen om bränslets kolinnehåll som gör att man vet *relativt exakt* vilken mängd koldioxid som uppstår vid förbränning.<sup>8</sup> Det finns alltså en direkt koppling mellan koldioxidutsläppen och koldioxidskatten, och skatten är härigenom baserad direkt på det som samhället vill åtgärda (jfr dock tabell 6.2). Så länge låginblandning av koldioxidneutrala bränslen sker på ett någorlunda samordnat sätt skall inte heller detta behöva innebära att några större fel görs, när koldioxidskatten beräknas och tas ut på det fossila kolinnehållet.

Genom koldioxidskattens direkta relation till bränsleförbrukningen påverkar den relativt direkt attraktionskraften hos bränsleeffektiva fordon. Den är därför ett viktigt incitament för bilindustrin att producera bränsleeffektiva fordon och för konsumenterna att köpa sådana fordon.

### 2.6.3 Skatt kontra avgift

I Stockholmsberedningens delbetänkande *Trängselavgifter* (SOU 2003:61) diskuteras utförligt vad som avses med skatt respektive avgift, s. 101 ff. Det konstateras inledningsvis ”att valet av benämning – skatt eller avgift – saknar betydelse för den statsrättsliga definitionen (prop. 1973:90, s. 219 f.). Det förekommer att pålagor som egentligen är att betrakta som skatt benämns avgift.”

Det är svårt att *ur ett statsrättsligt perspektiv* dra en skarp och tydlig gräns mellan vad som är en skatt och vad som är en avgift. Det är av avgörande betydelse huruvida det utgår någon form av kompensation vid erläggande av skatten eller avgiften. Vid en skatt finns det inget krav på motprestation, utan intäkternas användning beslutas av riksdagen. Vid en avgift förutsätts någon form av motprestation. I praktiken blir då skattens/avgiftens syfte och utformning av central betydelse i fråga om det statsrättsligt skall ses som en skatt eller en avgift. Om det är fråga om en avgift finns det ”svårigheter att bestämma vilka kostnader som avgiften skall täcka och till vilket belopp avgiften skall bestämmas. Avgiften får

---

<sup>8</sup> De tekniska och ekonomiska möjligheterna att separera koldioxiden vid förbränning är inom överskådlig tid inte aktuella för applikation på fordon.



inte överstiga statens kostnader för tillhandahållandet av motprestationen.” (a.a., s. 105).

Av visst intresse för utredningen och den framtida vägtrafikbeskattningen är den eventuella möjligheten att införa en skatt/avgift vid registrering för att stimulera bränsleeffektiva fordon och fordon med önskvärda trafiksäkerhetsegenskaper (se avsnitt 11). En avgift förutsätts i linje med det nyss sagda allmänt sett vara kostnadstäckande, dvs. att avgiften skall stå i rimlig proportion till de kostnader som den avgiftsbelagde ger upphov till.

#### 2.6.4 Måluppfyllelse och samhällsekonomisk effektivitet

Ibland måste betydelsen av att nå ett visst mål (t.ex. en 70-procentig reduktion av växthusgaser, ”nollvisionen”, ren luft etc.) vägas mot kostnaderna för att uppnå målet. I betydande utsträckning görs denna avvägning genom valet av styrmedel. Ett tydligt och mycket orealistiskt exempel skulle vara att förbjuda all trafik. Detta skulle naturligtvis drastiskt minska utsläppen av koldioxid och realisera målet om noll döda i trafiken. De samhällsekonomiska kostnaderna av ett sådant radikalt styrmedel hade dock av de flesta ansetts som alltför stora, *trots att målen nåddes*. Ett annat tydligt exempel, också det mycket orealistiskt, skulle vara att avskaffa alla transport- och miljöpolitiska styrmedel, såsom exempelvis koldioxidskatter av rädslan för att dessa styrmedel påverkar samhället negativt i form av lägre ekonomisk tillväxt. I detta fall finns det nog också en överväldigande majoritet som anser att det finns ett visst behov av styrning. Även om dessa exempel är orealistiska framgår tydligt behovet av att väga betydelsen av att nå ett visst mål mot kostnaden för att nå målet. Det är dock tyvärr i många fall ganska svårt att hitta den optimala nivån av styrning och val av styrmedel. Vad är den ”korrekta” nivån på miljö och trafiksäkerhet och vilka styrmedel skall föredras?

Under vissa förutsättningar – i synnerhet när det inte råder osäkerhet om fördelarna och nackdelarna (nyttorna och kostnaderna) – är det ingen skillnad mellan att välja en reglering och en skatt som styrmedel för att nå ett visst mål. Problemet är att det mycket ofta finns en stor osäkerhet om kostnader och nyttor. Det är helt enkelt svårt att få information om värdet av att minska transporter (t.ex. i form av lägre ekonomisk aktivitet, färre fritidsresor) och också svårt att väga dessa kostnader mot värdet av

att minska de externa kostnaderna. Om det bedöms viktigast att nå *ett visst mål* bör någon form av reglering användas. För koldioxidutsläppen skulle t.ex. en integrering av transportsektorn i handelssystemet för utsläppsrätter vara ett sätt att garantera att ett visst utsläppstak inte överskrids. Om det i stället bedöms vara viktigast att kostnaderna för att nå ett visst mål inte blir för stora bör en skatt användas. Se avsnitt 3.3.3 i Skatteväxlingskommitténs betänkande *Skatter, miljö och sysselsättning* (SOU 1997:11) för ytterligare beskrivning av styrmedelsval under osäkerhet.

Svårigheten att hitta "korrekt" nivå på styrmedlen är en viktig anledning till att utredningen eftersträvar en likformig beskattning, som möjliggör justeringar i skattesystemet allt eftersom ny kunskap växer fram.

### **2.6.5 Teknikneutralitet – långsiktigt mål att harmonisera lagkrav och skattesatser på fordon och bränsle**

På sikt kan man förvänta sig renare bränslen samt renare och mer bränsleeffektiva fordon. Hur kan denna utveckling påskyndas på ett effektivt sätt? Det är högst motiverat att fordon och bränslen konkurrerar på sina egna villkor och att inte myndigheter favoriserar en speciell teknisk lösning eller ett specifikt bränsle. Det är därför allmänt sett önskvärt att ett styrmedel baseras på det som orsakar problemet. Detta innebär att lagkrav för och beskattning av fordon respektive bränsle bör, i den mån det är möjligt, utformas efter objektiva och teknikneutrala egenskaper.

Ett välkänt problem med teknikstyrning är svårigheten att stimulera en önskvärd *ytterligare* utveckling. En styrning mot teknik är därför i bästa fall bara statiskt effektiv. Incitament till ytterligare säkerhetsutveckling över tid är svagare när "man väl är över ribban". Annorlunda uttryckt betyder detta att teknikstyrning är sämre ur ett dynamiskt effektivitetsperspektiv och ger svagare incitament till ytterligare teknisk utveckling. En teknikstyrning missgynnar därför de tekniker som är bättre än vad lagen kräver, vilket naturligtvis inte är en önskvärd effekt.

Det är svårt att komma ifrån en del gränsdragningsproblem om vilka teknikvarianter som skall inkluderas och hur de skall specificeras. Dessa problem fortplantas till såväl lagkrav som ekonomiska incitament. Sannolikt är gränsdragningarna beroende

av vilken teknik som används, vilket också då bör vägas in i en slutlig bedömning.

Trots att det allmänt sett är eftersträvansvärt att utforma teknikneutrala styrmedel behöver detta inte utesluta att det ibland ändå kan vara motiverat att stödja vissa tekniker. Exempelvis får lagkrav på bilbälte anses vara en mycket lyckad teknikstyrning, trots kvalitetsskillnad på bilbälten.

Enligt den amerikanske företagsekonomen Porter (1991 och 1995)<sup>9</sup> kommer en ”rätt utformad” miljöpolitik att leda till förbättrad konkurrenskraft. Hårdare miljökrav leder emellertid endast till bättre konkurrenskraft om innovationerna och effektivitetsförbättringarna är större än de ökade kostnaderna av miljöpolitiken. Huruvida detta krav är uppfyllt kommer i praktiken att variera, beroende på i vilken utsträckning producenterna kan vältra över kostnaderna av en nationell miljöpolitik på konsumenterna utan att tappa marknadsandelar gentemot konkurrenter i andra länder.

### 2.6.6 Är det möjligt att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökade koldioxidutsläpp?

*Är högre energieffektivitet alltid bättre ur ett miljöperspektiv?*

Svaret på den frågan är inte helt enkelt. I en modell av verkligheten där man håller allt annat konstant är svaret ett klart ”ja”. Man får helt enkelt ut mer output vid en given input, t.ex. större produktion utan att öka energiåtgången, längre transportsträckor med lika stor mängd bränsle. Det bör dock även framhållas att en högre energieffektivitet exempelvis i fordon också kostar i form av utvecklings- och produktionskostnader.

Det är emellertid också viktigt att påpeka att en högre energieffektivitet gör det mer attraktivt (billigare) att öka output, t.ex. producera mera eller köra längre sträckor och att miljövinsten av ökad energieffektivitet i viss mån ”äts upp” av ökad konsumtion. Om utvecklingen går mot mer bränsleeffektiva fordon (lägre bränsleförbrukning per fordonskilometer) kommer också bränslekostnaden per kilometer att minska. Således måste koldioxidskatten höjas ytterligare för att de koldioxidreduktioner som uppnåtts av en mer bränsleeffektiv fordonspark inte skall ätas

---

<sup>9</sup> Porter (1991), ”American’s Green Strategy” och Porter och van der Linde (1995), ”Towards a New Conception of the Environment – Competitiveness Relationships”.

upp av ökade transportsträckor. Notera också att ökade inkomster, mätt som BNP/capita, ökar antalet nya fordonsköp och bränslekonsumtionen. Därför kan det vara relevant att justera styrmedlen för ökade reala inkomster. Se avsnitt 11.3 för en diskussion om möjligheterna att räkna om koldioxidskatten efter BNP-utveckling.

### 2.6.7 Varför inte bara använda drivmedelsskatter för att minska transportsektorns koldioxidutsläpp?

Ur ett styrmedelsperspektiv är rörliga skatter allmänt sett att föredra, eftersom de ligger närmare det faktiska användandet. Koldioxidskatten på drivmedel är i detta avseende utmärkt och verkar genom att den som släpper ut mer koldioxid också betalar för detta, oavsett om det är på grund av längre körsträcka eller om det beror på att det specifika fordonet har en hög bränsleåtgång per kilometer. Eftersom koldioxidskatten betalas vid varje tankning är den ett styrmedel som ligger mycket nära användandet. Fordonsskatten är en fast årlig pålaga och påverkar den årliga kostnaden för att äga en bil. Genom en koldioxidrelatering av fordonsskatten tydliggörs variationen mellan olika fordons koldioxidutsläpp. Genom det ekonomiska incitamentet tydliggörs också att det är dyrare att äga en bil som släpper ut mycket koldioxid och stimulerar på så sätt ägandet av bränslesnålare bilar. Om ägandet av bränslesnåla fordon ökar, minskar behovet också av framtida höjningar av koldioxidskatten (givet att körsträckorna inte ökar).

Teoretiskt sett skall en koldioxidskatt som sätts på den nivå som avspeglar de externa kostnaderna ge en samhälls effektiv användning – en så kallad Pigou-skatt<sup>10</sup>. Utsläppen av *koldioxid* per kilometer varierar mellan fordon. För att uppnå trafiksektorns mål om lägre utsläpp av koldioxid från transportsektorn kan en differentiering av fordonsskatten efter koldioxidutsläpp vara en viktig *komplettering* till andra styrmedel, såsom koldioxidskatt på fossila drivmedel, anpassade hastigheter m.m.

Det är dock inte möjligt att nå en samhälls effektiv lösning enbart genom förändringar av bränsle- och fordonsskatterna i

---

<sup>10</sup> I Pigous klassiska verk *The Economics of Welfare* (1924) uppmärksammades att de företagsekonomiska produktionskostnaderna inte alltid överensstämmer med de samhällsekonomiska. Det är skillnaden mellan de företagsekonomiska och de samhällsekonomiska kostnaderna som också utgör den logiska grunden för storleken av den skatt (vid negativa externa effekter) eller den subvention (vid positiva externa effekter) som syftar till att få kostnaderna överensstämmande. Genom skatten kan då företaget (eller individen i förekommande fall) internalisera de externa effekterna.

transportsektorn. Det är ganska klart att det finns mindre kostsamma utsläppsreduktioner inom andra sektorer och i andra länder.

Om vi emellertid skall utgå från etappmålet för koldioxid i transportsektorn, kan vi fortfarande komma olika långt ifrån den samhälleligt effektiva lösningen. Det är möjligt att hitta en mer effektiv (i betydelsen att komma närmare en god hushållning av samhällets resurser) beskattning genom användandet av nya styrmedel och förändringar i befintliga, vilka ger större utsläppsreduktioner till en lägre kostnad än i dag. Det är i detta sammanhang som en höjning av koldioxidskatten på fossila bränslen inom transportsektorn ofta förordas. Två olika aspekter är viktiga att ta hänsyn till. Avspeglar nivån på koldioxidskatten de externa kostnaderna (eller kostnaderna för att uppnå klimatpolitiska mål)? Räcker det med en koldioxidskatt? Klimatkommittén (SOU 2000:23) och Trafikbeskattningsutredningen (SOU 1999:62) ansåg, allmänt sett, att långsiktiga reala höjningar av bränslepriset genom bränsleskatter är det mest kostnadseffektiva sättet att minska trafiksektorns koldioxidutsläpp. Dock kan styrningen mot minskade koldioxidutsläpp förstärkas genom differentiering av fordonsskatten.

En eventuell osäkerhet i uppskattningar av bensinefterfrågans elasticitet avseende prisförändringar bör också nämnas. Befintliga studier bygger på historiska data. Det är därför rimligt att förvänta sig att fortsatt anpassning till högre bensinpriser sker till högre kostnader. De enkla och billiga anpassningarna görs antagligen först, varför befintliga studier kanske överskattar framtida effekter av prisförändringar. Om detta stämmer kan detta vara ett ytterligare argument att stimulera produktion och köp av koldioxidreducerande fordon med hjälp av fordonsskatten vid sidan av koldioxidskatten. Detta för att uppnå befintliga och kommande etappmål för transportsektorns koldioxidutsläpp.

Staten behöver intäkter även till annat än exempelvis vägunderhåll, men eftersom beskattning också kan användas för att påverka beteenden är det motiverat att överväga olika beskattning-alternativ. Att anpassa fordonsbeskattningen beroende på intäktbehov är naturligtvis möjligt även med en koldioxid-differentierad fordonsskatt. Fördelen med det förslag som vi lämnar i fråga om lätta fordon (avsnitt 4) är att det också medverkar till att minska koldioxidutsläppen per fordon.

### 2.6.8 Direktivet om handel med utsläppsrätter

I propositionen 2003/04:31 *Riktlinjer för genomförande av EG:s direktiv om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser* redovisas hur EG:s direktiv om ett system för handel med utsläppsrätter av växthusgaser inom gemenskapen (handelsdirektivet) skall genomföras.<sup>11</sup> Handeln med utsläppsrätter kommer i ett första steg att innefatta de verksamheter som beskrivs i handelsdirektivets bilaga I. Utsläppshandeln skall därmed omfatta kraft- och värmeverk som har en installerad effekt över 20 MW, oljeraffinaderier, anläggningar som producerar och bearbetar järn, stål, glas och glasfiber, cement och keramik samt anläggningar som producerar papper och pappersmassa. Detta innebär att transportsektorn *inte* ingår.

Från och med år 2008 får emellertid medlemsstaterna under vissa villkor ensidigt vidga systemet till att omfatta andra sektorer och växthusgaser. I handelsdirektivets artikel 24.1 anges följande.

Från och med 2008 får medlemsstaterna tillämpa handel med utsläppsrätter i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv för verksamheter, anläggningar och växthusgaser som inte anges i bilaga I, förutsatt att kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 23.2 godkänner att sådan verksamhet, sådana anläggningar och växthusgaser inbegrips, med beaktande av alla relevanta kriterier, särskilt konsekvenserna för den inre marknaden, möjliga snedvridningar av konkurrensen, systemets miljömässiga integritet och det planerade övervaknings- och rapporteringssystemets tillförlitlighet.

Huruvida transportsektorn bör ingå eller inte i handelssystemet har analyserats i promemorian *Trafiksektorns koldioxidutsläpp vid europeisk handel med utsläppsrätter*.<sup>12</sup> Allmänt sett innebär systemet att ju frikostigare tilldelningen blir till de företag som ingår i handelssystemet, desto svårare och mer kostsamt blir det för övriga sektorer. Dessutom ökar de *totala* åtgärdskostnaderna om handeln begränsas till att bara innefatta de ovan nämnda anläggningarna. Detta p.g.a. att marginalkostnaderna för att minska koldioxidutsläppen en ytterligare enhet skiljer sig åt mellan sektorerna. Det är billigare att minska utsläppen i de handlande sektorerna än i exempelvis transportsektorn. Genom att inkludera transport-

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275 25.10.2003, s. 30).

<sup>12</sup> Promemoria *Trafiksektorns koldioxidutsläpp vid europeisk handel med utsläppsrätter* (2002-11-29). Per Kågeson. Nature Associates.

sektorn i handelssystemet kommer marknadsmekanismerna att se till att marginalkostnaderna blir lika och att därmed den totala åtgärdskostnaden minskar.

Det finns därför goda skäl till att även fortsättningsvis se till möjligheterna att inkludera transportsektorn i handelssystemet. Detta skulle leda till lägre totala åtgärdskostnader för att uppnå klimatmålet *och medföra att nivåerna på drivmedelsskatterna inte behöver höjas lika mycket som annars skulle vara fallet*. Även behovet av andra nivåjusteringar av befintliga, och utformningar av nya, styrmedel minskar vid ett inlemmande av transportsektorn i handelssystemet.

Mot detta står konkurrensskäl och administrativa skäl. Det är angeläget att inte missgynna svensk produktion (i förhållande till utländsk) och produktion inom EU (i förhållande till produktion utanför EU). Om Sverige unilateralt inlemmar transportsektorn och detta innebär att industrin i övrigt finner det lönsamt att sälja utsläppsrätter till transportsektorn och minska sin produktion, missgynnas möjligen svensk industri i förhållande till utländsk. Samma resonemang gäller, fast sannolikt i mindre utsträckning, för de flesta branscher, för det fall att EU:s handelssystem innefattar transportsektorn (och övriga världen är generös i sin tilldelning av utsläppsrätter till industrin).

Utredningen har svårt att bedöma de tillkommande administrativa kostnaderna för att inkludera transportsektorn i systemet. För svenskt vidkommande torde det endast vara fråga om att oljebolagen skulle vara tvungna att inneha utsläppsrättigheter motsvarande transportsektorns användning av fossila bränslen.

### 2.6.9 Trafiksäkerhet

Den grundläggande och begränsande faktorn för säker trafik är människans tålighet mot yttre våld. Generellt kan åtgärder för att öka trafiksäkerheten delas in på följande sätt.

- *Aktiv säkerhet* avser hur olyckan kan *undvikas* genom exempelvis mitträcken, sidoområdesåtgärder, följsamma motorer, kraftfulla bromsar, användarstöd m.m.
- *Passiv säkerhet* avser *skyddsfunktioner* när olyckan har skett, genom exempelvis deformationszoner, bilbälten, krockkuddar, cykelhjälm m.m.

Ett viktigt mål för ett säkert vägtransportsystem är att skydda dem som efter bästa förmåga följer gällande regelverk. Vid utvecklingen av ett mer säkert vägtransportsystem krävs därför en förståelse för sambanden mellan trafikanters beteenden, passiv och aktiv säkerhet samt betydelsen av hastigheten i systemet. I *Underlag till regeringens inriktningsproposition 2001* redovisade Vägverket m.fl. (s. 6–8) nollvisionens dimensioneringsmodeller.

*Är ytterligare incitament till trafiksäkra fordon motiverade?*

Fordonets säkerhet är en viktig parameter vid fordonsköp. Konsumenterna har också i allt större utsträckning möjlighet att få tillförlitlig information om förmågan hos olika fordons säkerhets-egenskaper att skydda förare och passagerare.<sup>13</sup>

Det är dock tveksamt om konsumenterna tar tillräcklig hänsyn till sådana säkerhetsaspekter som påverkar *övriga medtrafikanter* (fotgängare och cyklister och andra fordonsägare). Om denna hänsyn är otillräcklig kan extra samhällliga åtgärder vara motiverade. Investeringar i användarstöd i fordonet och köp av i övrigt trafiksäkra fordon kommer också medtrafikanterna till del genom minskad olycksrisk och lindrigare skador. Att skydda medtrafikanterna verkar dock inte vara högt prioriterat vid fordonsköp, vilket inte minst tar sig uttryck genom SUV/stadsjeeparnas försäljningssuccé. Fordonens egenskaper kan generellt delas in i de som

- skyddar användarna (t.ex. krockkudde),
- skyddar andra (t.ex. underkörningsskydd, ”snäll” kaross-utformning), och
- stöttar ett säkert användande (t.ex. alkolås, bältespåminnare, dynamisk hastighetsanpassning).

Nuvarande läge i fråga om fordonsparkens (personbilarna) egenskaper avseende den passiva trafiksäkerheten kan sammanfattas med att

- personbilarnas förmåga att skydda förare och passagerare är god,

---

<sup>13</sup> Fältrating (t.ex. Folksam's säkerhetsranking), laboratorieförsök (Euro NCAP, dvs. European New Car Assessment Program), expertbedömningar/konsumentupplysning m.m.



- fordonsflottan är viktmässigt spridd och geometriskt inkompatibel,
- personbilarnas förmåga att skydda fotgängare och cyklister är dålig, och

Fordonsflottans karakteristika enligt ovan kan till stor del ses som ett resultat av nuvarande och tidigare åtgärder samt marknadens förmåga att utveckla säkra fordon så länge de efterfrågas av fordonsköpare. Fordonsköparen tar i första hand hänsyn till fordonets förmåga att skydda förare och passagerare vid fordonsköpet och i mindre utsträckning till andra trafikanter. Det som är mest aktuellt att stimulera är således egenskaper som inte har en naturlig marknad och som det inte tas tillräcklig hänsyn till i samband med fordonsköp. Frågan är hur? Incitament bör utifrån ett effektivitetsperspektiv i första hand rikta in sig på nybilsförsäljningen, eftersom den som köper en ny bil är "ställföreträdare" för fem till tio andra personer, som kommer att äga fordonet innan det skrotas. Genom att nybilsköparna rekryterar rätt bilar med rätt utrustning till fordonsflottan kan säkerhetsnivån öka avsevärt. Detta antyder att förmånsbeskattningen skulle kunna vara ett verkningsfullt medel för att åstadkomma detta.

De senaste decennierna har det också pågått en "kapprustning" i fordonsflottan (mer utrustade, större, högre prestanda m.m. och därmed tyngre) bilar. En viktig förklaring till denna utveckling är att man, *allt annat lika*, sitter säkrare i en tung bil än i en lättare bil. Detta har alltså verkat som en drivkraft för att konsumenterna väljer allt tyngre personbilar. Ett fordons massa har emellertid i princip bara betydelse när fordonet kolliderar med andra personbilar (ca en fjärdedel av alla kollisioner sker mellan två personbilar), och då har den som störst betydelse vid frontal- och bakändeskollisioner. Viktens betydelse spelar en roll, men effekten blir stor först då ett fordon har en vikt som avviker mycket från fordonsflottans medelvikt. Oavsett hur ett t.ex. fordonskattesystem utformas bör det således i vart fall inte styra mot ökad viktspridning.

Kollisioner mellan personbilar och fotgängare har likheter med kollisioner mellan tunga lastbilar och personbilar. I bägge fallen är viktskillnaderna mycket stora och möjligheten att skydda ligger i mångt och mycket hos den tyngre parten. De tunga fordonen har i dagsläget endast i ytterst begränsad omfattning utformats för att i

kollision skydda andra bilar och oskyddade trafikanter. Det är därför viktigt att finna vägar att stimulera fortsatt utveckling inom de områden som representerar bilens inre säkerhet och skydd av andra.

En ökad användning av fordon som är ”snälla” mot oskyddade trafikanter skulle minska antalen dödade och skadade till följd av olyckor där bilar och oskyddade trafikanter är inblandade, dvs. minska den marginella externa olyckskostnaden per fordonskilometer för denna typ av olyckor. En ökad användning av fordon med användarstöd (t.ex. alkolås) minskar också den marginella externa (och interna) skadekostnaden genom färre antal olyckor totalt sett. I detta perspektiv är det angeläget att hjälpa bilköpare att till fordonsflottan rekrytera fordon med goda trafiksäkerhets-egenskaper.

#### *Hur bör styrningen mot säkra fordon utformas?*

Det är allmänt sett önskvärt att ett styrmedel baseras på objektiva egenskaper och att det därmed lämnar så lite utrymme som möjligt för subjektiva tolkningar som, exempelvis, skulle kunna gynna en viss teknisk lösning eller missgynna tekniska lösningar av bättre kvalitet. Styrmedlet bör alltså inte vara diskriminerande i betydelsen att det styr utvecklingen mot att använda en speciell teknik, dvs. styrmedlet bör vara teknikneutralt.

Det skall dock framhållas att det finns flera tekniker som på olika sätt bidrar eller kan bidra till en ökad trafiksäkerhet. Så långt det är möjligt är det motiverat att ställa *funktionskrav*, till skillnad från att ställa krav på användande av en viss teknik. Av de mer betydelsefulla, potentiellt trafiksäkerhetshöjande teknikerna<sup>14</sup> kan nämnas Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet (ISA), bältespåminnare, antisladdsystem (Electronic Stability Programme ESP), alkolås, whiplashskydd, fotgängarskydd och underkörningskydd för tunga fordon. En principiell och sammanvägd bedömning är att samhällelig *teknikstyrning* kan vara motiverad *under begränsade perioder*. När önskad trafiksäkerhetsteknik närmar sig standard behövs inte incitamentet längre, utan tas s.a.s. över av marknadsfunktionen.

---

<sup>14</sup> Olika trafiksäkerhetshöjande tekniker för fordon diskuteras utförligare i Bilaga 5 i detta betänkande.

Vägverket har studerat verkliga krockar med ett angreppssätt liknande det som Folksam använder. Dessa studier har visat en säkerhetsutveckling över tid motsvarande 8 procent säkerhetsförbättring på fyra år, dvs. ungefär 2 procents förbättring per år. Vidare har kopplingen mellan verklig skaderisk och resultat i Euro NCAP:s krockprov (European New Car Assessment Program) demonstrerats. Denna studie visar att risken att få en svår eller dödande personskada minskar med cirka 12 procent per stjärna (Lie och Tingvall 2002)<sup>15</sup>.

### *Svårigheter att utforma teknikneutrala styrmedel*

Styrmedel skall ur ett effektivitetsperspektiv, *om möjligt*, vara teknikneutrala, vilket tydligt framgått av redogörelsen ovan. Inom trafiksäkerhetsområdet skall alltså styrmedel idealt sett inrikta sig mot att minska olyckor *oberoende av teknik*.

Drivmedelbeskattningen och trafikförsäkringen kan vara teknikneutrala som styrmedel betraktade. Även om det är möjligt att internalisera den totala externa olyckskostnaden genom högre drivmedelsskatt, innebär detta knappast att det är det bästa sättet att öka andelen fordon med önskvärda trafiksäkerhetsegenskaper, dvs. minska skadekostnaden per fordon.

Givet att trafikförsäkringen baseras på faktiska olycksrisker för olika bilmodeller, är detta ett steg på vägen mot en teknikneutral styrning mot trafiksäkra fordon. Det skall dock påpekas att mycket lika bilmodeller med likadana säkerhetsutrustningar kan skilja sig åt i hur ofta de förekommer i olycksstatistiken. Detta förklaras av att mycket lika bilmodeller i vissa fall attraherar mycket olika kategorier av förare avseende riskfyllt förarbete. Vidare är kopplingen till introduktion av *nya* tekniker svagare vid en koppling till trafikförsäkringen, eftersom denna grundar sig på faktiska olycksrisker *efter det att olyckan har skett*.

Det finns också en risk för att "de som bäst behöver" en trafiksäkerhetshöjande teknik undviker denna trots att det ges ett ekonomiskt incitament. Till exempel kan vissa individer med alkoholproblem tänkas undvika fordon med alkolås. I dessa fall uppfyller inte styrningen sitt syfte. Generella författningskrav är då i stället motiverade.

---

<sup>15</sup> "How do Euro NCAP Results Correlate with Real-Life Injury Risk? A Paired Comparison Study of Car-To-Car Crashes", *Traffic Injury Prevention*, 3, s. 288–293.

Teknikneutralitet behöver alltså inte innebära en garanti för en framgångsrik styrning. Styrmedlet måste också vara träffsäkert.

## 3 Fordonsskatt för lätta fordon

### 3.1 Utredningens uppdrag

Utredningen skall i sitt arbete beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsyn tagen till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet (dir 2001:12, s. 1). Utredaren skall därvid se över möjligheterna till en miljöstyrning i fordonsskatten för lätta fordon med syfte att minska miljöpåverkan från trafiken. I utredningsdirektiven (s. 10 f.) poängteras att en analys företrädesvis bör göras av möjligheten att differentiera skatten med hänsyn till ett fordon utsläpp av avgaser, särskilt utsläpp av koldioxid, varvid även bilarnas transportkapacitet skall beaktas.

#### *Den fortsatta framställningen*

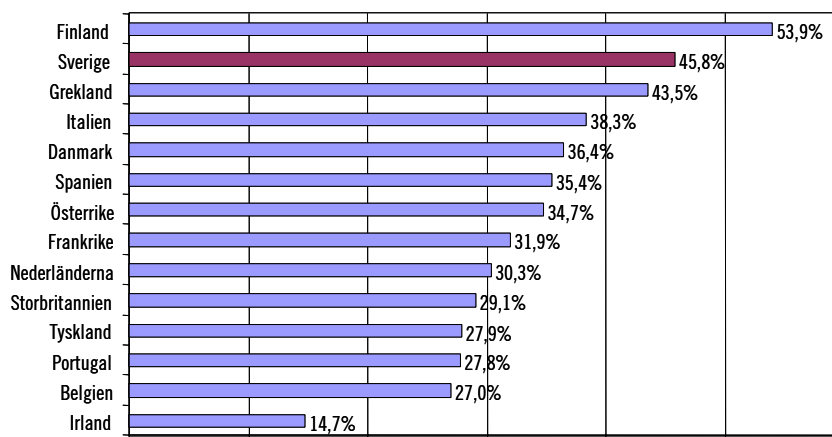
I det här avsnittet (3) redovisar vi vissa av de iakttagelser som ligger till grund för våra överväganden kring en förändrad fordonsskatt för lätta fordon. Det rör sig bland annat om en beskrivning av den svenska bilparken, svenska bestämmelser och EG-bestämmelser avseende beskattningen av lätta fordon samt en redogörelse för fordonsbeskattningen i några för svenskt vidkommande intressanta länder. Våra överväganden avseende fordonsskatten återfinns därefter i det följande avsnittet (4).

### 3.2 Den svenska bilparken – behovet av förnygring

Bilarnas ålder är av betydelse från såväl miljö- som trafiksäkerhets-synpunkt. Av hävd är den svenska bilparken tämligen ålderstigen i jämförelse med andra europeiska länder. Detta gäller än i dag, även om det under åren 2001–2002 skedde en ovanligt hög utskrotning

av gamla bilar (se avsnitt 4.11). Trots att så skedde är det endast Finland som har en högre andel gamla bilar än Sverige. Av figur 3.1 nedan framgår närmare hur fördelningen ser ut i ett antal europeiska länder.

Figur 3.1. Bilar äldre än 10 år den 1 januari 2002 i några europeiska länder



Källa: BIL Sweden, *Bilismen i Sverige 2003*.

Som synes av figuren ovan är cirka hälften av de svenska personbilarna äldre än 10 år. Vi har inte kunnat finna någon entydig förklaring till varför det ser ut på det viset. Mot bakgrund av den utveckling som kontinuerligt sker inom såväl miljö- som trafiksäkerhetsområdet kan vi dock konstatera att det finns goda skäl att utforma fordonsskattningen på ett sådant sätt att den stimulerar till användande – och inköp – av så nya bilar som möjligt. Om en sådan fordonsskattning i sin tur har fördelningspolitiska effekter är svårt att säga. Eventuella effekter måste i vart fall vägas mot de miljö- och trafiksäkerhetsvinster som kan uppnås.

### 3.3 Gällande svenska bestämmelser om fordonsskatt

Med lätta fordon avser vi fordon med en totalvikt om högst 3,5 ton (se avsnitt 4.2). Den indelningen omfattar i praktiken personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Beträffande legala indelningar och definitioner m.m. se närmare delbetänkandet *Vissa vägtrafikskattefrågor* SOU 2002:64, avsnitt 12.

I fordonsskattelagen (1988:327), FSL, anges efter vilka kriterier fordonsskatt tas ut och hur skatten skall beräknas. Ett av kriterierna utgör fordonets vikt. Skattevikten är den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas (5 § FSL). Skattevikten utgör för personbilar tjänstevikten, medan skattevikten för bland andra bussar och lastbilar utgörs av totalvikten.

*Tjänstevikten* för en bil (personbil, lastbil, buss) är den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten samt föraren.

*Totalvikten* utgörs av summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.

Fordon delas i skattehänseende in i sådana som inte kan drivas med dieselolja och sådana som kan det. I gruppen inte dieseldrivna fordon ingår alla som drivs med bensin, gasol, elektricitet, gengas, vätgas etc. under förutsättning att de inte dessutom kan drivas med dieselolja.

Den tidigare gällande kilometerskatten omfattade dieseldrivna personbilar, lastbilar och bussar samt tyngre släpvagnar (skattevikt över 3 000 kg) som var avsedda att drivas av kilometerskattepliktiga fordon. Tidigare var fordonsskatten för dieseldrivna personbilar differentierad även med avseende på årsmodell. Den 1 januari 2001 togs denna differentiering bort (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:FiU1, rskr. 2000/01:36, SFS 2000:1325).

Fordonsskatten tas i dag ut med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kg över den lägsta vikten i klassen. Se dock beträffande tunga fordon utredningens förslag i delbetänkandet SOU 2002:64 (avsnitt 10) om viktintervaller om 1 000 kg och slopande av tilläggsbeloppen för tunga fordon samt det här betänkandets avsnitt 7.

Fordonsskatt tas normalt ut för ett helt skatteår. Om skatten överstiger 3 600 kronor per år delas den upp på tre skatteperioder. Skatteår, skatteperioder och uppbörds månader avseende fordons-

skatt för ett fordon bestäms efter slutsiffran i fordonets registreringsnummer enligt en särskild uppställning i 3 § fordonsskatteförordningen (1993:1028), FSF.

Fordonsskatt tas inte ut för personbilar, bussar, lastbilar och motorcyklar som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre, s.k. veteranfordon (9 § FSL).

I vissa glesbygdskommuner tas skatten för personbilar ut endast till den del skatten överstiger 384 kronor (14 § FSL). I Värmlands län och Gävleborgs län omfattas en kommun vardera, i Västernorrlands län två kommuner, i Dalarnas län tre kommuner, i Jämtlands län sju kommuner samt i Västerbottens och Norrbottens län elva kommuner av bestämmelsen om reducerad fordonsskatt (bilaga 2 till FSL). Denna skattesubvention infördes hösten 1979 i samband med en bensinskattehöjning, då personbilstrafiken i glesbygd kompensades för sin genomsnittligt längre körsträcka och för de zontillägg som tas ut vid försäljning av bensin. Kompensationen utformades som en nedsättning av fordonsskatten i de kommuner som ingick i stödområdena 5 och 6. Nedsättningsbeloppet har successivt höjts och bestäms av praktiska skäl till ett belopp som är jämnt delbart med tolv. Det är den skattskyldiges adress enligt vägtrafikregistret som avgör var en bil hör hemma och bedömningen görs vid den tidpunkt då skattskyldigheten för ett visst skatteår eller en viss skatteperiod uppkommer.

I sitt slutbetänkande *Bilen, miljön och säkerheten* (SOU 1999:62) föreslog Trafikbeskattningsutredningen att fordonsskatten på lätta fordon skulle utformas som en enhetsskatt. Det årliga fordonsskattebeloppet skulle bestämmas till 500 kronor för lätta släpvagnar och till 1 000 kronor för motorcyklar, bensindrivna personbilar, lätta lastbilar och småbussar. För alla dieseldrivna lätta fordon, dvs. även sådana som dittills haft lägre skatt på grund av att de var av 1993 års modell eller äldre, skulle enhetsskattebeloppet bestämmas till 5 000 kronor. Utredningen föreslog också att fordonsskatten som ett alternativ till en miljödifferentierad försäljningsskatt skulle ges en miljöstyrande utformning genom att bilar i den bästa miljöklassen skulle befrias från fordonsskatt under en kortare tid. Förslagen har inte lett till lagstiftning.



### 3.4 Bestämmelser om de lätta fordonens miljöklassning m.m. och dess koppling till fordonsskatten

Sverige införde år 1991 bestämmelser i bilavgaslagen (1986:1386) om en indelning av bilar i olika miljöklasser. Syftet var att rangordna bilmodellerna efter deras utsläpp av kväveoxider, kolväten, kolmonoxid och partiklar. Miljöklassindelningen innebar att nya personbilar, lastbilar och bussar i samband med avgasgodkännandet skulle placeras i en av tre miljöklasser. Miljöklass 3 omfattade bilar som endast uppfyllde gällande avgaskrav. Bilar i miljöklass 2 hade väsentligt lägre utsläpp av avgaser eller uppfyllde högre krav i fråga om avgasreningssystemens hållbarhet. Miljöklass 1 omfattade bilar som dessutom uppfyllde särskilt höga krav beträffande hållbarhet och avgasutsläpp eller som var särskilt lämpade för användning i tätortstrafik. Miljöklasserna 1 och 2 skulle så långt som möjligt anpassas till strängare krav som var beslutade eller planerade utomlands. För bilar som helt eller delvis drivs med elektricitet infördes den 1 juli 1996 miljöklasserna 1E och 1H, dvs. el- och hybridbilar.

För att underlätta introduktionen av bilar med bättre miljöegenskaper infördes i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon fr.o.m. årsmodell 1993 ett ekonomiskt incitament (SFS 1991:608, prop. 1990/91:156, bet. 1990/91:SkU25). Det innebar att försäljningsskatten skulle ökas eller minskas beroende på till vilken miljöklass bilen hörde. För personbilar innebar det att försäljningsskatten höjdes med 2 000 kronor i miljöklass 3, var oförändrad i miljöklass 2 samt sänktes med 4 000 kronor i miljöklass 1.

Den 1 januari 1995 avskaffades differentieringen av försäljningsskatten mellan bilar i miljöklass 1 och miljöklass 2 i lagen om försäljningsskatt på motorfordon (SFS 1994:1789, prop. 1994/95:55, bet. 1994/95:SkU5). Anledningen var att reglerna om nedsättning av försäljningsskatten på bilar i miljöklass 1 inte var förenliga med EG-rätten, eftersom ekonomiska styrmedel endast får tillämpas på bensin- och dieseldrivna bilar som uppfyller en standard för avgasrening som beslutats inom EG. Miljöklass 1 grundades inte på någon sådan standard. Skattedifferensen mellan miljöklasserna 1 och 2 jämnades ut genom att bilarna i miljöklass 1 inte längre skulle få någon nedsättning av försäljningsskatten. Ändringen innebar således att försäljningsskatt togs ut med samma

belopp för personbilar och andra lätta bilar i miljöklass 1 som för motsvarande bilar i miljöklass 2.

Som kompensation för att differentieringen av försäljningsskatten togs bort blev i stället lätta bilar i miljöklass 1 befriade från fordonsskatt under de fem första åren från det att bilen registrerats. Bestämmelsen togs in i en ny 14 a § i fordonsskattelagen (SFS 1994:1792, prop. 1994/95:55, bet. 1994/95:SkU5, rskr. 1994/95:154). Denna befrielse från fordonsskatt omfattade dock inte miljöklass 1 E och 1 H. Dessa var i stället befriade från försäljningsskatt.

El- och hybridbilarna inleddes dock i systemet med den femåriga befrielsen från fordonsskatt genom en ändring i 14 a §, som gällde fr.o.m. den 1 juli 1999 (SFS 1999:692, prop. 1998/99:100, bet. 1998/99:FiU20, rskr. 1998/99:256).

Den 12 juni 1996 slopades försäljningsskatten på personbilar i miljöklass 1 och 2 och skatten sänktes till 2 000 kronor i miljöklass 3. Syftet var att stimulera till förnyelse av den svenska bilparken.

Fr.o.m. den 1 januari 1997 togs ingen försäljningsskatt ut för nya personbilar, dvs. inte heller för personbilar i miljöklass 3 (SFS 1996:1410, prop. 1996/97:14, bet. 1996/97:SkU8). Skälet för den ändringen var att nya personbilar fr.o.m. den 1 januari 1997 endast fick säljas om de var godkända enligt de skärpta avgaskrav som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EEG av den 23 mars 1994 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av direktivet 70/220/EEG,<sup>1</sup> vilka motsvarade de krav som tidigare gällde för miljöklass 2.

Den 1 januari 2000 slopades befrielsen från fordonsskatt för bilar i miljöklass 1 genom en ny ändring av 14 a § FSL (SFS 1999:1065, prop. 1999/2000:1 volym 1 s. 210 och 211, bet. 1999/2000:FiU1). En bil som uppfyllde kraven för miljöklass 1 enligt bilaga 4 till bilavgasförordningen (1991:1481) i dess lydelse före den 15 juli 1999 och som hade blivit skattepliktig före den 1 januari 2000 fick dock behålla befrielsen från fordonsskatten till dess att hela femårsperioden löpt ut.

Lagen om försäljningsskatt på motorfordon upphävdes helt fr.o.m. den 1 januari 2001 (SFS 2000:1326, prop. 2000/01:1, bet. 2000/02:FiU1, rskr. 2000/01:36). Bakgrunden härtill var en utvärdering av försäljningsskattens styreffekt som den dåvarande

---

<sup>1</sup> EGT L 100, 19.4.1994, s. 42.

Trafikbeskattningsutredningen gjorde och som tydde på att även den kvarvarande försäljningsskatten motverkade en förnyelse av bilparken. Detta ansågs negativt såväl från miljö- som trafiksäkerhetssynpunkt.

Ytterligare former av skattelättnader för de särskilt miljövänliga lätta fordonen infördes i fordonsskattelagen genom två nya bestämmelser, 14 b och 14 c §§ (SFS 2000:474, prop. 1999/2000:105, bet. 1999/2000:SkU22, rskr. 1999/2000:246). Bestämmelsen i 14 b § avsåg fordon av miljöklass 1 (enligt det gamla miljöklasssystemet), för vilka skatteplikt inträdde första gången under år 2000. Bestämmelsen i 14 c § avsåg fordon av miljöklass 1, för vilka skatteplikt inträdde första gången under år 2001. Eftersom avräkning enligt 14 b § inte var aktuell att tillämpa för tiden därefter (förutom genom övergångsbestämmelsen) upphävdes bestämmelsen samtidigt som 14 c § ändrades till att avse det fall att skatteplikt inträder under år 2002. Samtidigt blev miljöklass 1 den nya miljöklass 2005. Se SFS 2001:1129, prop. 2001/02:31, bet. 2001/02:MJU6, rskr. 2001/02:82.

Enligt bestämmelsen i 14 c § FSL gäller, att om skatteplikt inträder för första gången under år 2002 för

1. en sådan personbil eller buss som har en tjänstevikt överstigande 2 470 kg men en högsta totalvikt om 3 500 kg, eller
2. en sådan lastbil som har en tjänstevikt överstigande 1 275 kg men en högsta totalvikt om 3 500 kg och som uppfyller kraven för miljöklass 2005,

avräknas ett belopp om 1 500 kronor från fordonsskatten. Beloppet avräknas efter hand vid påförandet av fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2006.

### **3.5 EG-bestämmelser om fordonsskatt m.m. på lätta fordon**

Hittills har inte beslutats några bestämmelser på EG-nivå om beskattningen av lätta fordon. Beträffande avgaskrav föreligger dock omfattande regleringar, vilka tas upp nedan. EG-kommissionen har därutöver publicerat ett meddelande rörande beskattningen av lätta fordon. Även detta tas upp nedan.

### 3.5.1 EG-bestämmelser om avgaskrav

EU:s nya obligatoriska avgaskrav för lätta fordon, som gäller fr.o.m. den 1 januari 2000 finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG.<sup>2</sup> Direktivet innebär att EU:s obligatoriska avgaskrav för lätta fordon skärps enligt en tidtabell som löper mellan den 1 januari 2000 och den 1 januari 2007. De bindande gränsvärdena läggs fast i två nivåer. De har i den första nivån införts för nya typgodkännanden med början år 2000 (miljöklass 2000) och kommer för den andra nivån att införas år 2005 (miljöklass 2005). Se närmare om bakgrunden till bestämmelserna i delbetänkandet SOU 2002:64 (avsnitt 5). Miljöklasserna tas även upp i avsnitt 4 i nu förevarande betänkande.

Bestämmelserna har införlivats med svensk rätt genom lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen (prop. 2001/02:31, bet. 2001/02:MJU6, rskr. 2001/02:82). Den lagen trädde i kraft den 1 januari 2002 och ersatte då bilavgaslagen. Även bestämmelserna i 14 kap. 22 § miljöbalken med bilagorna 1 och 2 om motorbränslen fördes över till lagen. I bilaga 1 till lagen anges miljöklasser för bilar, i bilaga 2 miljöklasser för bensin och i bilaga 3 miljöklasser för diesellojla.

### 3.5.2 Ekonomiska incitament för fordon som uppfyller framtida avgaskrav

I samtliga direktiv som behandlar avgaskrav för bilar finns bestämmelser som begränsar möjligheterna att använda ekonomiska styrmedel för att gynna bilar som uppfyller de framtida avgaskraven inom EU. Teknik som ytterligare förbättrar utsläppsegenskaperna, dvs. teknik som leder till lägre utsläpp än vad som krävs enligt de framtida avgaskraven, får i princip inte gynnas. Det betyder att det t.ex. inte är möjligt att gynna partikelfällor genom någon form av skattesubvention.

När emissionsdirektiven diskuterades inom EG ville vissa medlemsländer införa de strängare amerikanska avgaskraven. En del länder kunde dock inte acceptera detta, eftersom det skulle ge amerikanska bil- och motortillverkare marknadsfördelar gentemot

---

<sup>2</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 1.

deras nationella tillverkare som inte klarade dessa krav. Medlemsländerna enades då om att införa annorlunda formulerade avgaskrav än de amerikanska kraven.

I rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om harmonisering av medlemsstaternas rättsregler om åtgärder mot luftföroreningar genom utsläpp från motorfordon<sup>3</sup> har det fastställts gränsvärden för utsläpp av kolmonoxid och oförbrända kolväten från bilarnas motorer. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EG av den 23 mars 1994 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och ändring av direktiv 70/220/EG<sup>4</sup> infördes strängare gränsvärden för alla föroreningar. Bilar som uppfyller denna kravnivå kallas allmänt för EURO 2-fordon. EURO-begreppet är dock inte legalt förankrat i något avgasdirektiv. Tillämpningsområdet för dessa gränsvärden omfattade ursprungligen enbart vissa personbilar. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 96/69/EG av den 8 oktober 1996 om ändring av direktiv 70/220/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftföroreningar genom avgaser från motorfordon<sup>5</sup> omfattas alla personbilar och lätta lastbilar av dessa gränsvärden eller gränsvärden som i förhållande till motorns storlek bedöms vara lika stränga.

I direktivet 98/69/EG har gränsvärdena skärpts ytterligare genom två framtida nivåer av bindande gränsvärden som införs vid nya typgodkännanden med början år 2000 respektive år 2005. De skärpta avgaskraven gäller för lätta bilar, dvs. för personbilar samt bussar och lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kg. Bilar som uppfyller dessa kravnivåer kallas för EURO 3-fordon respektive EURO 4-fordon beroende på vilka gränsvärden som avses.

Enligt artikel 5 i direktiv 98/69/EG är det för bilar som uppfyller de ännu inte obligatoriska avgaskraven tillåtet att ge ett ekonomiskt incitament. Ett sådant incitament får dock endast motsvara merkostnaden för den teknik som krävs för att uppnå dessa avgaskrav. Det är således inte möjligt att ge en ekonomisk stimulans som grundar sig på en samhällsekonomisk värdering av utsläppen. Såvitt utredningen erfarit har kritik riktats mot denna artikels utformning, bland annat av det skälet att den inte tillåter en styrning mot lägre avgasnivåer än vad som beslutats på EU-nivå.

---

<sup>3</sup> EGT L 76, 6.4.1970, s. 1.

<sup>4</sup> EGT L 100, 19.04.94, s. 42.

<sup>5</sup> EGT L 282, 1.11.1996, s. 64.

Detta innebär att artikeln hindrar styrning mot en nationellt bestämd avgasnivå som t.ex. skulle kräva partikelfilter.

Kommissionen beräknade i förarbetena till direktivförslaget KOM (96) 248 merkostnaden för den teknik som krävs för att uppnå avgaskraven. Beräkningen var ett led i att finna de mest kostnadseffektiva åtgärderna för att förbättra luftkvaliteten. Denna beräkning kan även användas som ett underlag för att bestämma storleken på ett ekonomiskt incitament för bilar som uppfyller direktivets avgaskrav.

Kommissionens beräkningar visar att merkostnaden uppgår till olika belopp beroende på vilka bilkategorier som avses. Beräkningar har gjorts för små, medelstora respektive stora personbilar, lätta lastbilar och bussar. Enligt kommissionens beräkningar uppgår merkostnaden för den bättre teknik som krävs för att uppnå avgaskraven till ett större belopp för dieslbilar än för bensinbilar.

### **3.5.3 Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet, KOM(2002) 431 slutlig**

I fråga om beskattningen av personbilar har EG-kommissionen den 6 september 2002 lämnat rubricerade meddelande med titeln ”Beskattning av personbilar i europeiska unionen – möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå”. I inledningen till meddelandet anges syftet på följande sätt.

Huvudsyftet med detta meddelande är att lägga fram förslag till politiska och möjliga framtida åtgärder i fråga om beskattning av personbilar för diskussion i rådet och Europaparlamentet. Det viktigaste är att se till att den inre marknaden fungerar på ett smidigt sätt samtidigt som andra politiska målsättningar främjas, framför allt gemenskapens miljömål enligt Kyotoprotokollet. Meddelandet är baserat på resultaten av två färskas undersökningar och på en rad metoder för bästa tillvägagångssätt som tillämpas i medlemsstaterna. I meddelandet undersöks möjligheterna att – modernisera och förenkla de nuvarande systemen för fordonsskattning, framför allt att inkludera nya parametrar i skatteunderlaget för personbilsrelaterade skatter, så att dessa helt eller delvis baseras på koldioxidutsläppen, och att – på ett bättre sätt samordna och, i ett senare skede, tillnära systemen för personbilsbeskattning och undanröja de skattemässiga hinder och snedvridningar som inverkar på den fria rörligheten för personbilar på den inre marknaden.

I meddelandet redovisas uttaget av de olika vägtrafikrelaterade skatterna i EU:s medlemsstater. Det konstateras att skatterna på personbilar är mycket olikartade när det gäller både utformning och nivåer. De är baserade på en eller flera faktorer, såsom hästkrafter, motorvolym, vikt, kW, bilens pris, bränsleförbrukning eller koldioxidutsläpp. I skatter och avgifter för personbilar ingår

- skatter som betalas i samband med förvärv eller ibruktagande av en personbil, i de flesta fall definierade som en registrerings-skatt,
- periodiska skatter med anknytning till ägandet av personbilen, i de flesta fall definierade som en årlig vägtrafikskatt,
- skatter på bränsle,
- alla övriga skatter och avgifter, såsom försäkringsavgifter, registreringsavgifter, avgifter för utnyttjande av vägnätet, vägtullar m.m.

I meddelandet behandlas främst registreringskatten, den årliga vägtrafikskatten och i någon mån bränsleskatterna. I fråga om det som benämns "årlig vägtrafikskatt" konstateras att samtliga medlemsstater utom Frankrike tar ut en årlig nationell vägtrafikskatt. De objektiva faktorer som används som skatteunderlag (t.ex. cylindervolym i cm<sup>3</sup>, effekt i kW, koldioxidutsläpp, vikt) är mycket varierande och justeras ofta ytterligare på nationell nivå för att fastställa landsspecifika skattetekniska parametrar och klasser (t.ex. hästkrafter beroende på cylindervolym i cm<sup>3</sup>) eller miljömässiga mål (t.ex. differentiering i förhållande till hur väl gränsvärden för utsläpp uppfylls, dvs. genom klassningen EURO 2, 3 och 4). Vad beträffar de faktiska årliga skattesatserna konstateras höga genomsnittliga nivåer i t.ex. Danmark, Irland och Nederländerna. I de flesta medlemsstater är den årliga vägtrafikskatten på dieseldrivna fordon högre än på bensindrivna fordon av samma storlek, vilket huvudsakligen föranleds av att man vill kompensera för de lägre skatterna på dieselolja.

Fjorton medlemsstater tar ut en årlig vägtrafikskatt. Skatteunderlagen och skattenivåerna varierar starkt. Den genomsnittliga årliga vägtrafikskatten för år 1999 varierade mellan 30 euro (273 SEK) per fordon i Italien och 463 euro (4 206 SEK) per fordon i Danmark. I meddelandet slår kommissionen fast att vägtrafikskatten har den fördelen att den är en mera stabil inkomstkälla (mindre känslig för ekonomiska svängningar) än

registreringsskatten, eftersom den årliga vägtrafikskatten genererar inkomst under fordonets hela livstid, i motsats till registreringskatten, som endast genererar en inkomst när personbilen köps. Stora skillnader mellan de genomsnittliga vägtrafikskattenivåerna kan locka medborgarna att registrera sina personbilar i en annan medlemsstat än den där de har sin normala hemvist.

#### **3.5.4 Överenskommelse om utsläpp av koldioxid för lätta fordon**

De europeiska biltillverkarnas organisation inom EU – ACEA<sup>6</sup> – har åtagit sig att minska nya bilars specifika koldioxidutsläpp per fordonskilometer. Det viktigaste inslaget i den frivilliga överenskommelsen är att nya personbilar fr.o.m. år 2008 inte skall ha högre specifika koldioxidutsläpp än i genomsnitt 140 gram per kilometer. Detta innebär en 25-procentig sänkning jämfört med år 1995. Kommissionen och ACEA är överens om att gemensamt övervaka att åtagandet uppfylls. Kommissionen har i en rekommendation, 1999/125/EG<sup>7</sup>, som riktar sig till ACEA lagt fast de närmare formerna för hur detta skall ske och de övriga villkor som är förknippade med detta.

Liknande överenskommelser har också träffats med företrädare för japanska<sup>8</sup> och koreanska<sup>9</sup> biltillverkarorganisationer. Dessa överenskommelser kommer att gälla fr.o.m. år 2009.

#### **3.5.5 Direktivet om bränsleekonomi- och koldioxidutsläppsmärkning**

I direktiv 1999/94/EG<sup>10</sup> finns krav på att medlemsstaterna skall säkerställa att information om bränsleförbrukning hos nya personbilar som säljs eller hyrs ut inom gemenskapen görs

---

<sup>6</sup> ACEA: Engelsk beteckning: European Automobile Manufacturers Association, eller på franska: Association des Constructeurs Européens d'Automobiles.

<sup>7</sup> Kommissionens rekommendation av den 5 februari 1999 om minskade koldioxidutsläpp från personbilar (EGT L 40, 13.2.1999, s. 49).

<sup>8</sup> Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA).

<sup>9</sup> Korean Automobile Manufacturers' Association (KAMA).

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar (EGT L 12, 2000, s. 16).



tillgänglig för konsumenterna för att de skall kunna fatta välgrundade köpbeslut.

I direktivets artikel 3 föreskrivs att medlemsstaterna skall se till att en bränsleekonomi- och koldioxidutsläppsmärkning på ett väl synligt sätt finns anbringad på eller anslås i närheten av alla nya personbilsmodeller på försäljningsstället.

Sista genomförandedag för direktivet var den 18 januari 2001. Härvid kan noteras att såväl Italien som Tyskland av kommissionen blivit instämnda inför EG-domstolen för underlåtenhet att i tid ha införlivat direktivet med den nationella lagstiftningen. EG-domstolen har meddelat domar i enlighet härmed.<sup>11</sup>

I Sverige kommer bestämmelsen till uttryck genom 4 § andra stycket marknadsföringslagen (1995:450) som anger att näringsidkaren vid marknadsföringen skall lämna sådan information som är av särskild betydelse från konsumentsynpunkt. Med stöd av sina instruktioner har Konsumentverket i anslutning till nämnda lagrum utfärdat riktlinjer för information om nya personbilars bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och miljöklass (KOVFS 2002:2). I dessa riktlinjer anges bland annat att en bil, som är utställd på eller i anslutning till ett säljställe, skall vara försedd med en deklaration placerad på bilen eller anslagen i närheten av alla nya bilar på försäljningsstället. Av deklarationen skall framgå bilens bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och miljöklass. Koldioxidutsläpp skall anges i gram per km avrundat till närmaste heltal.

### 3.6 Fordonsbeskattningen i omvärlden

Här redovisas relevanta uppgifter om fordonsskatt i några europeiska länder.

Faktauppgifter har främst erhållits genom kontakter med respektive lands departement. Utredningen har vidare besökt Schweiz,<sup>12</sup> Storbritannien och Tyskland för att närmare studera dessa länders vägtrafikbeskattning. Dessutom har sammanträffanden med representanter för Danmark och Tyskland skett i Sverige. Förekommande belopp anges i respektive lands valuta samt

---

<sup>11</sup> Mål C-22/02 Kommissionen mot Italien och C-74/02 Kommissionen mot Tyskland, ännu ej publicerade i rättsfallssamlingen.

<sup>12</sup> Besöket i Schweiz tog sikte på kilometerskatt och berörs inte vidare i detta avsnitt, jfr avsnitt 8.

i svenska kronor. Officiella växelkurser per den 1 oktober 2003 har använts, vilket ger 1 euro = 9,085 svenska kronor.<sup>13</sup>

### 3.6.1 Danmark

Den 1 juli 1997 infördes i Danmark en ny årligen återkommande personbilsskatt som beräknas utifrån bilens bränsleförbrukning, en s.k. *grön ägaravgift*<sup>14</sup>. Ägaravgiften regleras i lagen om avgift efter bränsleförbrukning för vissa bilar (Lov nr. 360 af 2 juni 1997). Syftet med den gröna ägaravgiften är att ägaren till en personbil med låg bränsleförbrukning skall gynnas skattemässigt. Den gröna ägaravgiften innebär att ju mindre bränsle som förbrukas i bilens motor, desto lägre blir skatten på ägandet av bilen.

Den gröna ägaravgiften har ersatt den tidigare gällande årliga periodiska skatten på ägandet av en personbil (vikt- och utjämningsavgiften baserat på att skatten för bensin är högre än för dieselolja). Det är dock endast personbilar som är registrerade i det danska bilregistret fr.o.m. den 1 juli 1997 som omfattas av den gröna ägaravgiften. Personbilar som är registrerade före den 1 juli 1997 berörs således inte av den gröna ägaravgiften och skall även i fortsättningen betala vikt- och utjämningsavgift. Skälet till att personbilar som är registrerade före den 1 juli 1997 inte omfattas av den gröna ägaravgiften är att det inte är möjligt att redovisa dessa bilars bränsleekonomi utan stora merkostnader.

De personbilar som omfattas av den gröna ägaravgiften har placerats i cirka 25 olika avgiftsklasser beroende på hur många kilometer de kör per liter bränsle. Avgiftsklasserna har fastställts med stöd av EG:s regler om typgodkännande av personbilar.

Den beloppsmässiga skillnaden mellan de olika avgiftsklasserna uppgår till cirka 400–800 danska kronor. För att få kännedom om hur många kilometer en personbil kör per liter bränsle har tillverkare och representanter för tillverkare av personbilar ålagts att lämna uppgifter om bränsleförbrukningen för olika fabrikat och modeller. Detta överensstämmer med EU:s direktiv 80/1268/EEG<sup>15</sup> om anpassning av motorfordons bränsleför-

<sup>13</sup> EUT C 236, 2.10.2003, s. 1.

<sup>14</sup> I den danska lagstiftningen används genomgående uttrycket avgift. Uttrycket skatt är dock mer rättvisande för svenska förhållanden och används därför i den fortsatta framställningen.

<sup>15</sup> Rådets direktiv 80/1268/EEG av den 16 december 1980 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om motorfordons bränsleförbrukning (EGT L 375, 31.12.1980, s. 36, Svensk specialutgåva Område 13 Volym 11 s. 50).

brukning till den tekniska utvecklingen i den lydelse som anges i direktivet 93/116/EG<sup>16</sup>. Den beloppsmässiga skillnaden mellan de olika avgiftsklasserna ger ett kraftigt incitament till att köpa en personbil med låg bränsleförbrukning. Exempelvis får ägaren till en personbil som kör 10 kilometer per liter bensin, jämfört med en personbil som kör 9 kilometer per liter bensin, en 800 danska kronor lägre ägaravgift. I ett sådant fall sparas 148 liter bensin vid en årlig körsträcka på 1 500 mil. Den lägre gröna ägaravgiften för en personbil som kör 10 kilometer per liter bensin motsvarar således 5,4 danska kronor per liter sparad bensin. Enligt förarbetena till lagen om avgift efter bränsleförbrukning för vissa bilar (Lovforslag nr. L 157, Folketinget 1996-97) ger den gröna ägaravgiften i genomsnitt ett incitament till att köpa en personbil med låg bränsleförbrukning motsvarande en höjning av priset för drivmedel med 5 till 6 danska kronor per liter, vid en årlig körsträcka på 1 500 mil. Eftersom den gröna ägaravgiften inte är knuten till den faktiska körsträckan ger den ett mindre miljöincitament uttryckt i kronor per liter vid längre körsträckor och omvänt ger den ett större incitament vid kortare körsträckor.

Även en skatt efter vikt ger förvisso ett incitament till att köpa en bil med låg bränsleförbrukning, eftersom bränsleförbrukningen i viss mån ökar med bilens vikt. Det har emellertid ansetts att det vid köp av bil oftast är fråga om ett val mellan olika bilar av samma storlek och därmed föreligger det normalt ingen större skillnad mellan bilarnas vikt. Även om det inte föreligger någon avgörande skillnad med hänsyn till vikten kan bilarna däremot ha mycket olika bränsleförbrukning. En beskattning utifrån bränsleförbrukning har därför bedömts ge en bättre stimulans till köp av miljövänliga personbilar.

I Danmark utgår man från principen om att den samlade beskattningen av bensin- respektive dieslbilar skall vara lika hög. Personbilar som drivs med diesel har emellertid typiskt sett en bättre bränsleekonomi än personbilar som drivs med bensin. Avgiftsskalan för den gröna ägaravgiften innebär dock att man för dieslbilar skall betala samma avgift som för bensinbilar. För att åstadkomma en lika hög beskattning av dieslbilar och bensinbilar påförs därför även ett tilläggsbelopp på dieslbilar som svarar mot skillnaden mellan bensinskatten och dieselskatten. Även

---

<sup>16</sup> Kommissionens direktiv 93/116/EG av den 17 december 1993 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons bränsleförbrukning (EGT L 329, 30.12.1993, s. 39), Svensk specialutgåva Område 13 Volym 25 s. 93.

tilläggsbeloppet varierar med bränsleförbrukningen. Ju mindre mängd dieselolja som förbrukas per kilometer i en dieselsbils motor, desto lägre tilläggsbelopp tas ut.

Personbilar som använder gas för driften omfattas också av den gröna ägaravgiften. För dessa bilar sker det en omräkning utifrån relationen mellan bilens vikt och bränsleförbrukning för att få fram en uppgift om bränsleekonomi. Personbilar som drivs med gas har placerats i den avgiftsskala som gäller för personbilar som drivs med dieselolja.

Även elbilar omfattas av den gröna ägaravgiften. För dessa bilar skall det ske en omräkning från vikt till fiktiv bränsleförbrukning. Elbilar har placerats i avgiftsskalan för personbilar som drivs med bensin till dess att klarhet uppnås om hur många elbilar som kommer att säljas och vilka egenskaper dessa bilar har. För att främja elbilar undantogs dessa från den gröna ägaravgiften till utgången av år 2000.

Enligt tidigare nämnda förarbeten kommer den pågående produktutvecklingen av personbilar med låg bränsleförbrukning att årligen medföra ett lägre skatteuttag, eftersom personbilar med låg bränsleförbrukning påförs en lägre grön ägaravgift. I Danmark råder skattestopp sedan 2002, vilket innebär att skatterna på drivmedel och fordon fasthålls på 2002 års nivå. Den gröna ägaravgiften har tidigare höjts med 4 procent årligen. Den höjdes dels med 1,5 procent för att skatteuttaget inte skulle bli lägre på grund av minskad bränsleförbrukning och dels med 2,5 procent som en indexering i förhållande till löneutveckling. Motsvarande höjningar gällde även för gamla bilar i systemet med vikt- och utjämningsavgiften så att skatten inte blev lägre än den gröna ägaravgiften. Med skattestoppet har det, i förhållande till löne- och prisutveckling, blivit billigare att äga och köra bil i Danmark. Att skattehöjningarna inte genomförts för drivmedel och fordon motsvarar ett intäktsbortfall om cirka 370 miljoner svenska kronor årligen sedan 2002.

Tabell 3.1. Fordonsskatt för bensindrivna bilar i Danmark den 1 januari 2004, per helår\*

				Grundskatt	
				DKK	SEK
A. Bensindrivna personbilar					
Kilometer per liter, minst				20,0	636
Under	20,0,	men inte under	18,2	1 020	1 251
Under	18,2,	men inte under	16,7	1 520	1 864
Under	16,7,	men inte under	15,4	2 020	2 477
Under	15,4,	men inte under	14,3	2 520	3 090
Under	14,3,	men inte under	13,3	3 020	3 703
Under	13,3,	men inte under	12,5	3 500	4 292
Under	12,5,	men inte under	11,8	4 000	4 905
Under	11,8,	men inte under	11,1	4 500	5 518
Under	11,1,	men inte under	10,5	5 000	6 131
Under	10,5,	men inte under	10,0	5 500	6 744
Under	10,0,	men inte under	9,1	6 480	7 946
Under	9,1,	men inte under	8,3	7 500	9 197
Under	8,3,	men inte under	7,7	8 500	10 423
Under	7,7,	men inte under	7,1	9 480	11 625
Under	7,1,	men inte under	6,7	10 480	12 851
Under	6,7,	men inte under	6,3	11 480	14 078
Under	6,3,	men inte under	5,9	12 460	15 279
Under	5,9,	men inte under	5,6	13 460	16 506
Under	5,6,	men inte under	5,3	14 480	17 756
Under	5,3,	men inte under	5,0	15 480	18 983
Under	5,0,	men inte under	4,8	16 460	20 184
Under	4,8,	men inte under	4,5	17 460	21 411
Under	4,5,			18 460	22 637

\* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 DKK= 1,22 SEK (EUT C 236, 2.10.2003, s. 1).

Tabell 3.2. Fordonsskatt för dieseldrivna bilar i Danmark den 1 januari 2004, per helår \*

			<i>B. Dieseldrivna personbilar</i>				
			<i>Grundskatt</i>		<i>Tilläggsbelopp</i>		
			<i>DKK</i>	<i>SEK</i>	<i>DKK</i>	<i>SEK</i>	
Kilometer per liter, minst			32,1	-	-	160	196
Under	32,1,	men inte under	28,1	-	-	740	905
Under	28,1,	men inte under	25,0	-	-	1 320	1 615
Under	25,0,	men inte under	22,5	520	636	1 440	1 761
Under	22,5,	men inte under	20,5	1 020	1 248	1 580	1 933
Under	20,5,	men inte under	18,8	1 520	1 859	1 700	2 080
Under	18,8,	men inte under	17,3	2 020	2 471	1 840	2 251
Under	17,3,	men inte under	16,1	2 520	3 083	1 980	2 422
Under	16,1,	men inte under	15,0	3 020	3 694	2 120	2 593
Under	15,0,	men inte under	14,1	3 500	4 281	2 280	2 789
Under	14,1,	men inte under	13,2	4 000	4 893	2 420	2 960
Under	13,2,	men inte under	12,5	4 500	5 505	2 580	3 156
Under	12,5,	men inte under	11,9	5 000	6 116	2 720	3 327
Under	11,9,	men inte under	11,3	5 500	6 728	2 840	3 474
Under	11,3,	men inte under	10,2	6 480	7 927	3 140	3 841
Under	10,2,	men inte under	9,4	7 500	9 174	3 420	4 183
Under	9,4,	men inte under	8,7	8 500	10 398	3 680	4 502
Under	8,7,	men inte under	8,1	9 480	11 596	4 000	4 893
Under	8,1,	men inte under	7,5	10 480	12 820	4 220	5 162
Under	7,5,	men inte under	7,0	11 480	14 043	4 500	5 505
Under	7,0,	men inte under	6,6	12 460	15 242	4 820	5 896
Under	6,6,	men inte under	6,2	13 460	16 465	5 080	6 214
Under	6,2,	men inte under	5,9	14 480	17 713	5 340	6 532
Under	5,9,	men inte under	5,6	15 480	18 936	5 660	6 924
Under	5,6,	men inte under	5,4	16 460	20 135	5 940	7 266
Under	5,4,	men inte under	5,1	17 460	21 358	6 320	7 731
Under	5,1,			18 460	22 581	6 600	8 073

\* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 DKK= 1,22 SEK (EUT C 236,2.10.2003, s. 1).

### 3.6.2 Finland

I Finland har fordonsskatten reformerats fr.o.m. den 1 januari 2004. Reformen berör framför allt formerna för uppbörd osv. med avsikten att få till stånd en mer flexibel hantering. De tidigare fordons- och dieselskatterna har införlivats i en ny fordonsskattelag. Beskattningsgrunderna har emellertid inte ändrats utan den förnyade fordonsskatten består av en grundskatt som motsvarar den tidigare fordonsskatten och av en drivkraftsskatt som motsvarar dieselskatten. Skattebeloppet beräknas genom att multiplicera det dagliga skattebeloppet med antalet dagar i skatteperioden. Fordonsskatt betalas per dag för den tid en person innehar eller äger bilen. Den som antecknats som bilens innehavare är alltid skattskyldig. Ägaren är inte skattskyldig ens i andra hand. Om ingen innehavare har antecknats för bilen i registret, är dock ägaren skattskyldig.

För såväl bensin- som dieseldrivna fordon tas alltså en grundskatt ut. Den är för person-, paket- och specialbilar, med en totalvikt om högst 3,5 ton, 26 cent (2,36 SEK) per dag, eller 862 kronor per år, för fordon som tagits i bruk före 1994. För fordon som tagits i bruk den 1 januari 1994 eller senare är grundskatten 35 cent (3,18 SEK) per dag, eller 1 161 kronor per år.

För fordon som utnyttjar annat bränsle än bensin (dieseldrivna fordon) tas dessutom en drivkraftsskatt ut för personbilar med 6,7 cent (0,61 SEK) per dag och varje påbörjat 100 kg, och för paket-, hus- och servicebilar (lätta lastbilar) med 0,9 cent (0,08 SEK) per dag och varje påbörjat 100 kg. Detta innebär t.ex. att en dieseldriven personbil av typen Peugeot 406 SE 2,0 HDI av 2003 års modell betalar en årlig fordonsskatt om 4 716 kronor. För en lätt lastbil med en totalvikt om t.ex. 2 050 kg uppgår den årliga fordonsskatten till 1 788 kr.

Befrielse från fordonsskattens grundskatteandel beviljas på ansökan åt personer som på grund av handikapp har beviljats återbäring av bilskatt<sup>17</sup> eller parkeringstillstånd. Befrielse från fordonsskatt beviljas också för det fall bilen har anmälts stulen eller om den har tagits i besittning av en myndighet. Fordon som registrerats som museifordon befrias automatiskt från fordonsskatt. Tillfällig användning av bilen med transport-, export- eller provskyltar är skattefri. Uppbördsmyndigheten, Fordonsförvalt-

<sup>17</sup> Med bilskatt avses här den finska försäljningsskatten som tas ut i samband med registrering av ett fordon, se den finska bilskattelagen (Nr 1482/ 1994).

ningscentralen, kan slutligen bevilja befrielse från fordonsskatt, dröjsmålsränta eller betalning av kostnadsränta samt bevilja extra betalningstid för skatt, allt om synnerliga skäl föreligger.

### 3.6.3 Nederländerna

I Nederländerna differentieras fordonsskatten efter vikt, bensin- respektive dieseldrift och provins. År 2000 var fordonsskatten för dieseldrivna personbilar knappt dubbelt så hög (ca 12 000 kronor) som för bensindrivna personbilar (ca 6 800 kronor) i samma viktclass (1 651–1 750 kg) i Utrecht.

Fordonen *klassificeras* också efter bottenarea och efter bränsleekonomi/koldioxidutsläpp. Bottenarean används för att få ett relativt mått på koldioxidutsläppen, varefter fordonen delas in i olika bränsleekonomigrupper. Denna märkning är sedan utgångspunkten för en differentierad *försäljningsskatt*.

### 3.6.4 Storbritannien

En nationell fordonsskatt, VED (=Vehicle Excise Duty), har funnits i Storbritannien sedan 1973 och har tillämpats för de flesta motordrivna fordon (bilar, lastbilar, motorcyklar m.fl.). Vissa kategorier fordon har dock varit undantagna från fordonsskatten, t.ex. fordon inom räddningstjänsten. Fordonsskatten har varit relaterad till fordonens cylindervolym m.a.o. har fordon med högre cylindervolym beskattats hårdare än fordon med lägre cylindervolym.

För tiden före den reformering som redovisas nedan, tjänade den brittiska fordonsskatten främst två syften, nämligen dels ett fiskalt syfte, dels ett syfte att upprätthålla en korrekt fordonsdatabas.

#### *En koldioxidrelaterad fordonsskatt*

År 2001 skedde genomgripande förändringar av fordonsskatten då beslut fattades om att denna framdeles skulle vara såväl koldioxid- som bränslerelaterad. Detta innebär att fordon med högre koldioxidutsläpp beskattas hårdare än fordon med lägre koldioxidutsläpp och att fordon som drivs med alternativa bränslen beskattas lägre än fordon som drivs med bensin respektive diesel. Dieseldrivna fordon beskattas i sin tur hårdare än bensindrivna for-



don. Med fordon som drivs med alternativa bränslen avses i detta sammanhang hybridbilar eller fordon som drivs enbart med gasol. För Bi-Fuel-fordon gäller att fordonsskatt tas ut som om fordonen drevs enbart på bensin. Motiveringen till det senare är att det anses svårt att bedöma i vilken omfattning fordonen drivs med det alternativa bränslet.

Förändringarna skedde som en del i en medveten strategi att öka miljörelateringen av skattesystemet. I denna strategi ingår även en koldioxidrelaterad förmånsbeskattning och en tänkt framtida kilometerbeskattning av tunga fordon. Som framgår av tabell 3.3 nedan är skillnaderna i fordonsskatt, trots koldioxidrelateringen, inte stora. Syftet bakom koldioxidrelateringen av fordonsskatten är inte heller att internalisera vare sig emissions- eller andra kostnader, utan att ge signaler till fordonsköparna när det gäller fordonsval. Fordonsskatten tjänar därvid som ett komplement till den övriga miljörelateringen av skattesystemet. Det kan anmärkas att en anledning till att fordonsskatten inte höjts i högre omfattning än vad som skett är att det inte visat sig politiskt genomförbart.

Den nya fordonsskatten gäller för fordon registrerade fr.o.m. den 1 mars 2001. För fordon registrerade före nämnda datum gäller den gamla ordningen. Anledningen härtill är att uppgifter om fordons koldioxidutsläpp inte registrerades i Storbritannien före den 1 mars 2001. Fordon registrerade före den 1 januari 1973 är skattefria (veteranfordon).

Inledningsvis infördes en skatteskala med fem ”band”. Denna har fr.o.m. den 1 maj 2003 utökats med ytterligare ett band (AAA). Banden och fordonsskattenivåerna framgår av tabell 3.3.

Tabell 3.3. Fordonsskatt i Storbritannien fr.o.m. den 1 maj 2003, per helår\*

VED band	CO <sub>2</sub> -utsläpp (g/km)	Bensin		Diesel		Alternativa bränslen	
		Pund	SEK	Pund	SEK	Pund	SEK
AAA	>101	65	838	75	967	55	709
AA	101-120	75	967	85	1 096	65	838
A	121-150	105	1 354	115	1 483	95	1 225
B	151-165	125	1 612	135	1 740	115	1 483
C	166-185	145	1 869	155	1 998	135	1 740
D	186<	160	2 063	165	2 127	155	1 998

\* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 GBP = 12,89 SEK (EUT C 236,2.10.2003 s. 1).

I fråga om de fordon som beskattas enligt den äldre ordningen är fordonsskatten 165 pund (2 558 SEK) för fordon med en cylindervolym högre än 1 549 cm<sup>3</sup> och 110 pund (1 706 SEK) för fordon med en cylindervolym om 1 549 cm<sup>3</sup> eller lägre.

Slutligen bör nämnas att det dessutom pågår ett försök med miljömärkning av fordon enligt EU:s energimärkningsskala A-G.

### 3.6.5 Tyskland

I Tyskland differentieras fordonsskatten utifrån motorns cylindervolym och avgasreningsteknik (EURO-kraven). Lägre skatt utgår för fordon som uppfyller högre ställda avgaskrav. Fordonsskatten är ungefär dubbelt så hög för dieseldrivna personbilar som för bensindrivna personbilar (skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin). Fordonsskatten ökar också, allmänt sett, med fordonets ålder. I tabellen nedan redovisas det tyska fordonsskattesystemet. (Se bilaga 5 i Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande (SOU 1999:62) för ytterligare beskrivning av det tyska systemet).

Tabell 3.4. Fordonsskatt i Tyskland, per helår svenska kronor

	Skatt per 100 cm <sup>3</sup>		Skatt för en personbil med 2 400 cm <sup>3</sup> (ungefär motsvarande en Volvo V70)	
	Bensin	Diesel	Bensin	Diesel
<i>Avgaskrav EURO 3 eller 4</i>				
T.o.m. 1997-06-30	61	172	1 472	4 136
Fr.o.m. 1997-07-01	46	125	1 114	3 009
Fr.o.m. 2004-01-01	61	140	1 472	3 367
<i>Avgaskrav EURO 2</i>				
T.o.m. 2000-12-31	61	172	1 472	4 136
Fr.o.m. 2001-01-01	56	135	1 339	3 234
Fr.o.m. 2005-01-01	67	146	1 605	3 500
<i>Avgaskrav EURO 1 eller motsvarande</i>				
T.o.m. 2000-12-31	61	172	1 472	4 136
Fr.o.m. 2001-01-01	98	210	2 364	5 028
Fr.o.m. 2005-01-01	137	248	3 299	5 963

\* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 euro = 9,085 SEK (EUT C 236,2.10.2003 s. 1).

Källa: ACEA Motor Vehicle Taxation in Europe 2002 edition.

Som en tänkbar utveckling av fordonsskatten diskuteras i Tyskland för närvarande om skattesubventioner skall införas i syfte att gynna dieselfordon som utrustats med partikelfilter. Såvitt utredningen har erfarit är detta förslag ännu inte förankrat i den lagstiftande församlingen. Det föreligger därtill stora tveksamheter kring frågan om en skattesubvention som är utformad på det angivna sättet står sig vid en prövning mot EG-rätten (jfr avsnitt 3.5.2 ovan).

## 4 En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för lätta fordon

**Utredningens förslag:** Vi föreslår att fordonsskatten för lätta motorfordon, dvs. personbilar samt lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3,5 ton differentieras efter respektive fordons specifika utsläpp av koldioxid per körd kilometer. Följande tre komponenter föreslås 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 för att dieselfordon generellt sett har högre utsläpp av kväveoxider och partiklar än bensindrivna fordon och att dieseloljan är lägre beskattad än bensinen. Faktorn tillämpas genom att summan av den fiskala komponenten och koldioxidskattekomponenten multipliceras med 3,5.

Den nya koldioxiddifferentierade 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 tidigare (från vilken tidpunkt avgaskraven skärptes). Motsvarande arrangemang skall i huvudsak gälla även för de dieseldrivna fordonen.

Syftet med vårt förslag att basera fordonsskatten på fordonens koldioxidutsläpp i stället för vikt är 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.

## 4.1 Vad skall fordonsskatten åstadkomma?

### 4.1.1 Inledning

Fordonet är en stabil skattebas med små effektivitetsförluster och med låg kostnad för skatteuppbörden.

Förslaget om en koldioxiddifferentierad fordonsskatt får ses fylla två huvudsyften. (1) Att på såväl kort som lång sikt generera intäkter till staten, och (2) att komplettera andra styrmedel för att minska koldioxidutsläppen per kilometer. Ytterligare ett syfte är att öka styrningen mot miljö- och trafiksäkra fordon genom att fordonsskatten för de lätta fordonen i viss mån skall relateras till deras ålder (detta föreslås gälla för de äldre fordon som skall vara kvar i det viktbaserade systemet).

Såsom styrmedel betraktat har det varit naturligt att överväga om en omläggning av fordonsskatten skall ske utifrån ett miljö- eller trafiksäkerhetsperspektiv, eller om en omläggning genom sin utformning kan ha positiv inverkan på såväl miljö- som trafiksäkerhet. En sådan utformning är självfallet en god målsättning. Utredningen har därvid funnit att dessa mål bäst uppnås genom en i grunden koldioxidrelaterad fordonsskatt som genom indirekta effekter även beaktar trafiksäkerheten. Såvitt utredningen kan bedöma är det i nuläget vanskligt att försöka sig på den omvända lösningen. Mot bakgrund av den kunskap utredningen erhållit på området synes det tvärtom – från såväl miljö- som trafiksäkerhets-synpunkt – kunna vara kontraproduktivt att i *dagsläget* direkt koppla fordonsskatten till någon form av trafiksäkerhetssystem. Detta behandlas nedan i avsnitt 4.7.2 samt i bilaga 5.

Vi uppfattar utredningsdirektiven så att det dessutom anses angeläget att förenkla och harmonisera beskattningen av lätta fordon. Vad vi vill åstadkomma är *en* gemensam fordonsskatteskala för alla lätta fordon, som är differentierad efter de koldioxidutsläpp som fordonen ger upphov till. En harmonisering av fordonsskatten medför då att det inte längre är en fråga huruvida bensin eller diesel är bäst, eller mest lönsamt för den enskilde bilisten. I sammanhanget innebär detta att beskattningen för nyare lätta fordon primärt tar sikte på utsläppen av koldioxid och *inte* huruvida fordonet drivs med bensin eller diesel.

En harmonisering av fordonsskatten förutsätter även att drivmedelsbeskattningen harmoniseras, se avsnitt 6.

#### 4.1.2 Vissa utgångspunkter

En central utgångspunkt för en eventuell fordonsskatteomläggning är att den om möjligt bör vara baserad på objektiva och teknikneutrala egenskaper, som är tydligt kopplade till samhällliga mål. Vägtrafikskatterna skall allmänt sett ta hänsyn till behovet av skatteintäkter, klimat- och miljöpolitiska ambitioner och ha en stark strävan mot en ökad trafiksäkerhet.

Detta innebär att det finns en strävan mot harmonisering avseende beskattningen av bensin- och dieseldrivna lätta fordon. Fordonsskattesystemet skall också kunna hantera dagens miljöfordon samt en eventuell ökning av dem. Om fordonsskatten kan bidra till en snabbare förnyelse av den svenska fordonsparken genom en ökad utskrotning av äldre fordon får också detta ses som positivt av miljö- och trafiksäkerhetsskäl.

Nuvarande system med cirka 3,8 gånger högre fordonsskatt för dieseldrivna än för bensindrivna personbilar kompenseras av en lägre skatt på dieselloja (även det omvända synsättet kan tillämpas). Detta innebär att beskattningen endast behandlar diesel- och bensindrivna personbilar likadant vid en körsträcka om cirka 1 700 mil (för ett fordon med genomsnittlig bränsleförbrukning och vikt). I *alla* andra fall (dvs. i en överväldigande majoritet av fallen) är beskattningen *inte* likformig (eller teknikneutral). Om fordonsägaren på laglig väg vill minimera sin skatt i dag, skall denne köpa en dieseldriven personbil om den förväntade vägsträckan överstiger 1 700 mil. För varje mil därutöver undviker fordonsägaren skatt genom den lägre dieselskatten. Om fordons-

ägaren bedömer att han eller hon kör under 1 700 mil är, från skattesynpunkt, en bensindriven personbil att föredra. Nuvarande beskattning gynnar alltså dieseldrivna personbilar med långa körsträckor, vilket får anses olyckligt med hänsyn till att partikelutsläppen är större hos dieselfordon än motsvarande bensinfordon. Ett exempel på en oönskad konsekvens av den nuvarande beskattningen är att majoriteten av de taxibilar som kör i tätort är dieseldrivna, vilket står i direkt motsats till önskemålet om att minska partikelutsläppen i tätorter.

Utredningen finner det önskvärt att komma ifrån dagens beskattning, som är svårförklarad (den så kallade straffskatten på diesel, varvid den högre fordonsskatten avses utan hänsyn till den lägre dieseloljeskatten) och långt ifrån enhetlig (skiljer på bensin- och dieseldrivna personbilar, samtidigt som lätta lastbilar och bussar beskattas under nivån för bensindrivna personbilar). Behovet av en likformig beskattning bedöms vara störst för lätta fordon, dvs. med en totalvikt om högst 3,5 ton. Möjligheterna att åstadkomma detta är avhängig möjligheten att justera drivmedelskatten och möjligen också av att införa ett återbetalningssystem för yrkesmässig trafik. Härmed avses i första hand den tunga trafiken, vars fordon nästan uteslutande drivs med diesel.

En central fråga är hur lika emissionskraven bör vara för att motivera en harmonisering av skatterna mellan bensin- och dieseldrivna lätta fordon. Detta rör svårigheten att lösa problemet med dieselfordons i genomsnitt högre utsläpp av kväveoxider och partiklar, inte minst en följd av att miljöklasssystemet har både olika nivåer av reglerade utsläpp och att vissa utsläpp bara regleras för den ena fordonstypen (se avsnitt 4.7.1 nedan).

#### 4.1.3 Strävanden inom EU

I syfte att minska koldioxidutsläppen från personbilar och göra dem bränslesnålare godkände Europeiska rådet 1996 gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar. Strategin grundar sig på tre s.k. hörnstenar:<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Kommissionens meddelande KOM(2002) 431 slutlig *Beskattning av personbilar i Europeiska Unionen – möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå* (s. 17).

- Bilindustrins åtaganden när det gäller att göra bilarna bränslesnålare.
- Bränsleekonomimärkning.
- Skattemässiga åtgärder.

Europeiska kommissionen anser att

”fordonsbeskattningen är ett viktigt komplement när det gäller att stödja förverkligandet av EU:s mål om att senast 2008–2010 minska koldioxidutsläppen till 120 g CO<sub>2</sub>/km för nya bilar och bidra till uppfyllandet av EU:s åtaganden enligt Kyotoprotokollet, /.../ Differentierad fordonsskatt har konstaterats vara en viktig parameter när det gäller att förbättra bränsleeffektiviteten hos nya personbilar.”<sup>2</sup>

Kommissionen har därvid inrättat en expertgrupp för implementering av Europaparlamentets och rådets beslut nr 1753/2000<sup>3</sup> om att inrätta ett system för övervakning av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar.

Det finns dessutom en strävan att kunna åstadkomma en koldioxidstyrning, inte endast för personbilarna, utan även för de lätta lastbilarna.

## 4.2 Vad avses med ”lätta fordon”?

### 4.2.1 Bakgrund

Enligt utredningsdirektiven skall utredaren se över möjligheterna till en miljöstyrning i fordonsskatten för *lätta fordon* med syfte att minska miljöpåverkan från trafiken. Direktiven anger inte närmare vad som i det här sammanhanget avses med lätta fordon. Utredningen har i delbetänkandet *Vissa vägtrafikskattefrågor* (SOU 2002:64) lämnat förslag avseende beskattningen av vissa lätta fordon (se delbetänkandets avsnitt 12). Vi ansåg då att till kategorin lätta fordon hör (utöver personbilar) lätta lastbilar samt bussar med en totalvikt om högst 3,5 ton.

---

<sup>2</sup> Kommissionens meddelande KOM(2002) 431 slutlig (s. 20).

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 1753/2000/EG av den 22 juni 2000 om att inrätta ett system för övervakning av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar (EGT L 202, 10.8.2000, s. 1).



*Personbilar*

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, LVTR är en personbil en bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.

*Lätta lastbilar samt bussar med en totalvikt av högst 3,5 ton*

Enligt LVTR är en lätt lastbil en lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton. Beträffande bussar finns en definition av tung buss i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Med sådan buss avses en buss med en totalvikt över 3,5 ton. Enligt utredningens mening finns det anledning att kalla bussar med en totalvikt av högst 3,5 ton för *lätta bussar*. Såsom redovisas i författningskommentaren till 1 kap. 3 § i vårt förslag till ny vägtrafikskattelag (avsnitt 14) föreslår vi att en sådan definition förs in i den nya lagen. I den fortsatta framställningen avses således med lätt buss en buss med en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.

*Tabell 4.1.* Antal svenskregistrerade lätta fordon (totalvikt av högst 3,5 ton) i trafik<sup>1</sup>

<i>Fordonskategorier</i>	<i>I trafik</i>
Personbilar, bensindrivna <sup>2</sup>	3 797 829
Personbilar, dieseldrivna <sup>3</sup>	190 470
Lätta lastbilar, bensindrivna	160 789
Lätta lastbilar, dieseldrivna	174 805
Lätta bussar, bensindrivna <sup>4</sup>	183
Lätta bussar, dieseldrivna	781
<i>Totalt antal lätta fordon:</i>	<i>4 324 857</i>

<sup>1</sup> Antal fordon i trafik avser ett medelvärde för de fordon som var i trafik vid ett tillfälle varje månad under perioden november 2002–oktober 2003.

<sup>2</sup> Det finns 71 bensindrivna personbilar med en totalvikt *över* 3,5 ton.

<sup>3</sup> Det finns 46 dieseldrivna personbilar med en totalvikt *över* 3,5 ton.

<sup>4</sup> Det finns 962 bensindrivna bussar med en totalvikt *över* 3,5 ton.

*Källa:* Vägverket samt egen bearbetning.

## 4.2.2 Överväganden och förslag

**Utredningens förslag:** Utredningens förslag om en förändrad fordonsskatt skall avse lätta fordon. Med lätta fordon avses alla personbilar samt lastbilar och bussar som har en totalvikt av högst 3,5 ton.

Det är nödvändigt att klargöra vad som avses med begreppet lätta fordon. Ordalydelsen antyder nämligen att vikten spelar roll för urvalet av fordon.

När det gäller *personbilarna* finns det emellertid inte någon viktgräns för dessa. Frågan är om det behövs en sådan för att närmare avgränsa denna kategori. Som framgår av tabell 4.1 ovan finns det sammanlagt 3 988 299 personbilar. Av dessa väger endast 117 stycken mer än 3,5 ton. Vid sådant förhållande saknas enligt vår mening anledning att avgränsa denna grupp på annat sätt än att även i detta sammanhang benämna dem som personbilar och inkludera dem i kategorin lätta fordon.

Vad sedan gäller *lätta lastbilar* finns redan en legal viktgräns fastslagen. Enligt denna skall fordonets totalvikt såsom framgått ovan inte överstiga 3,5 ton. Någon ytterligare avgränsning krävs således inte för denna fordonskategori.

Slutligen återstår bussarna. Såsom ovan redovisats föreslår vi den legala definitionen *lätt buss*, varmed avses en buss med en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton. Några överväganden därutöver krävs inte för denna fordonskategori.

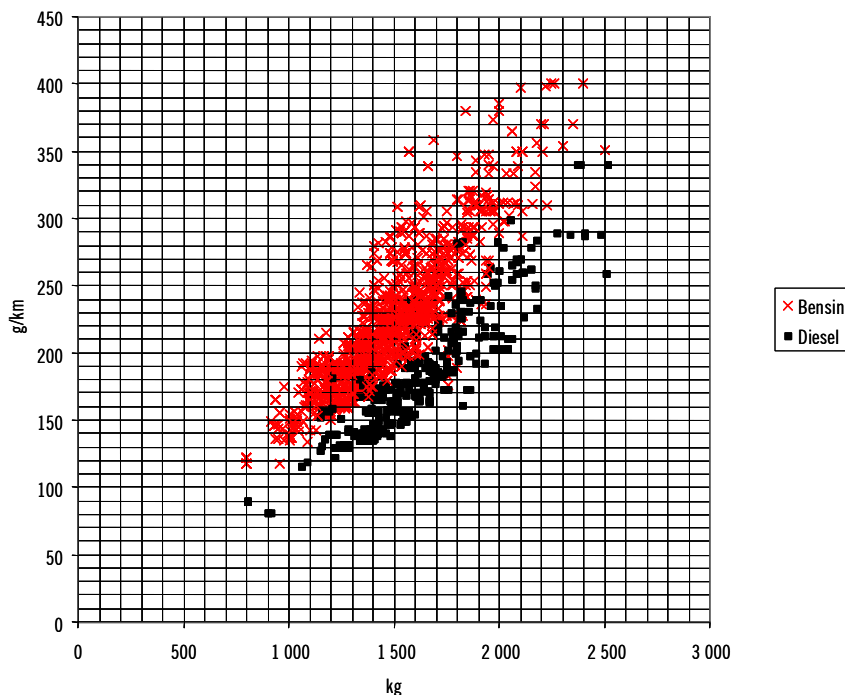
Sammanfattningsvis avser således utredningen med begreppet *lätta fordon* personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar.

## 4.3 Skillnader i koldioxidutsläpp mellan diesel- och bensindrivna personbilar

Dieseldrivna fordon har generellt sett lägre utsläpp av koldioxid per kilometer än motsvarande bensindrivna fordon. Utifrån ett harmoniseringsperspektiv baserat på koldioxidutsläpp – allt annat lika – bör alltså fordonsskatten för *nyare* dieseldrivna personbilar vara lägre än för bensindrivna personbilar (för jämförbara bilmodeller). En sådan fordonsskattesänkning för dieselfordon måste åtföljas av en motsvarande höjning av skatten på diesel

(diesel har nämligen hälften så hög energiskatt som bensin). Figur 4.1. nedan illustrerar tydligt tre sakhållanden.

*Figur 4.1.* Relationerna mellan vikt och koldioxidutsläpp per kilometer; uppdelat på bensin och diesel (samtliga bilmodeller på den svenska marknaden år 2003)



*Källa:* Konsumentverket samt egen bearbetning.

1. Det är ett positivt samband mellan vikt och utsläpp av koldioxid per kilometer. Ju mer ett fordon väger, desto mer koldioxid släpper det ut. Tyngre bilar släpper *i genomsnitt* ut mer koldioxid än lätta bilar. Vikten är däremot inte det enda som påverkar ett fordons koldioxidutsläpp (eller för den delen dess trafiksäkerhetsegenskaper).
2. Det positiva sambandet mellan vikt och utsläpp av koldioxid per kilometer består även när diesel- och bensindrivna fordon separeras, men det syns också tydligt att ett dieselfordon i

genomsnitt släpper ut mindre koldioxid per kilometer än ett lika tungt bensindrivet fordon.

3. Slutligen, och av särskilt intresse här, är att det finns stora variationer inom samma viktintervall. Exempelvis kan utläsas att fordon som väger cirka 1 500 kg skiljer sig i koldioxidutsläpp per kilometer mellan 140 och 350 gram per kilometer. Denna skillnad är också den logiska grunden till att en omläggning till koldioxiddifferentierad fordonsskatt bättre och tydligare styr mot högre bränsleeffektivitet än en viktbaserad fordonsskatt. Märk också att denna stora skillnad blir en aning mindre om jämförelse sker inom drivmedelstyp. Det finns alltså stora skillnader inom varje viktintervall avseende koldioxidutsläpp per kilometer. Det kan också vara stor skillnad inom varje modell. Exempelvis varierar VW Golf mellan 140 och 276 gram koldioxid per kilometer beroende på modellvariant, och Volvo S/V/C70 varierar mellan 171 och 261 gram koldioxid per kilometer. Dessa och ytterligare uppgifter om skillnader mellan olika bilmodeller kan utläsas i tabell 4.4. nedan.

#### 4.4 En koldioxidrelaterad fordonsskatt

##### *Närmare om motiven för koldioxidrelatering*

Det övergripande målet med en koldioxiddifferentierad fordonsskatt, som således syftar till att premiera bränsleeffektiva fordon, oavsett dessas utformning, är att *komplettera* koldioxidskatten på fossila drivmedel. Skälen till detta är följande.

- *För det första*; signalen som bränslepriserna ger till nybilsköpare är otillräcklig. Detta beror på att det är svårt att beräkna kostnaderna (det diskonterade värdet) av att välja en något större och mer bränslekrävande bil jämfört med att välja en något mindre och bränslesnålare bil. Att samla relevant information om vad man sparar genom att välja en bränslesnålare bil kostar både i tid och i ansträngning. Det är dessutom också i många fall så att dessa eventuella vinster är ganska små. Om vi exempelvis antar att en bilist kör 1 500 mil per år och att den bil som används förbrukar 0,7 liter per mil, medför en höjning av koldioxidskatten med 10 öre per liter cirka 100 kronor mer i skatt per år, *allt annat lika*. Notera också

att en sådan eventuell höjning inte är säker utifrån ett konsumentperspektiv, utan att den kan förändras beroende på politisk vilja. Dessutom skiftar världsmarknadspriset ofta betydligt mer än en sådan höjning. Detta gör att signalerna om ökad miljöanpassning i skattesystemet otydliggörs av andra hänsyn och av mer eller mindre "naturliga" förändringar av drivmedelspriset.

- *För det andra*; incitamenten för bilindustrin att bedriva kostsam forskning och utveckling mot mer koldioxidsnåla bilar i syfte att minska samhällsliga kostnader från användning av fossila bränslen är svaga. Detta beror på konsumentens begränsade intresse av koldioxideffektiva bilar, vilket gör/medför att bilindustrins satsningar på ökad bränsleeffektivitet är stora och därför riskabla investeringar. Om det inte finns en potentiell och tillförlitlig efterfrågan på högre bränsleeffektivitet är det osannolikt att produktion och försäljning av bränsleeffektiva fordon ökar på bekostnad av mindre bränsleeffektiva fordon. Naturligtvis är bättre bränsleekonomi att föredra framför sämre bränsleekonomi, *allt annat lika*, för såväl producent som konsument, men bättre bränsleekonomi hänger ofta samman med förändring i någon annan parameter, såsom prestanda, klimatsystem, el-hissar etc.<sup>4</sup>
- *För det tredje*; att stimulera köp av nya koldioxideffektiva bilar är strategiskt viktigt, eftersom en bils livslängd sträcker sig bortom förstahandsmarknaden. Det bedöms därför som angeläget att tydliggöra detta genom en effektivare konsumentmärkning av fordonens bränsleeffektivitet än den som krävs av EG-rätten (se avsnitt 3.5.5.).

Såsom framgår i avsnitt 2.1.1 pekar Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i rapporten *Etappmål för en god miljö* (SIKA Rapport 2003:2) på svårigheterna att nå etappmålet för transportsektorn och föreslår att detta revideras. SIKA föreslår således i rapporten att utsläppen av klimatpåverkande gaser från transportsektorn år 2010 får öka med högst 10 procent i jämförelse med 1990 års utsläppsnivåer, för att till år 2020 på motsvarande vis ha minskat med 10 procent. SIKA:s rapport tydliggör behovet av utsläppshämmande åtgärder inom transportsektorn. Därutöver finns det mer övergripande nationella s.k. 4-procentmålet som

---

<sup>4</sup> Se Vägverkets publikation nr 2004:13. *Kan vi köpa det vi vill ha?*

naturligtvis är av stor betydelse vid en reformering av fordonsskatten. Regeringen har därvid i propositionen 2001/02:55 föreslagit att de svenska utsläppen av växthusgaser som ett medelvärde för perioden 2008–2012 skall vara minst fyra procent lägre än utsläppen år 1990. Propositionen har antagits av riksdagen. Målsättningen är ambitiös och innebär ett större nationellt åtagande än vad Kyoto-protokollet påbjuder.

#### 4.5 Den nya fordonsskattens utformning

Principerna för den fordonsskattningsmodell som utredningen föreslår är följande.

- En fiskal skattekomponent ingår som en enhetskatt med syfte att tydliggöra statens behov av fordonsskatten som intäktskälla. Den betalas för alla lätta fordon.
- En koldioxidskattekomponent ingår. Utsläppen av koldioxid för varje märke och modell skall utgå ifrån EU:s testkörscykel (se avsnitt 4.5.2 nedan under rubriken EU:s testkörscykel) och mäts i gram per kilometer. För de första 100 grammen beräknas inte någon koldioxidskattekomponent. Detta signalerar att det är dyrare att äga en bil med högre utsläpp av koldioxid. Koldioxidskattekomponenten gör det också möjligt att enkelt jämföra fordon av samma storlek, modellvariant eller liknande.
- De fordon som *endast* kan drivas med koldioxidneutrala bränslen har en koldioxidskattekomponent om noll. För ett tvåbränslefordon tas koldioxidskattekomponenten ut med stöd av den koldioxiduppgift som ges av EU:s testkörscykel.
- En miljö- och bränslefaktor skall ingå för dieselfordonen. Denna motiveras dels av de lindrigare utsläppskrav som gäller för dessa fordon, dels av att drivmedelsbeskattningen inte omedelbart kan harmoniseras. Dieselolja kommer således under en övergångsperiod fortsatt att vara lägre beskattad än bensin.

Tabell 4.2. Den koldioxidrelaterade fordonsskattemodellen

	<i>Bensinfordon</i>	<i>Dieselfordon</i>
Fiskal komponent (F)	360 kr	360 kr
Koldioxidskattekomponent (K)*	12 kr per gram CO <sub>2</sub> /km	12 kr per gram CO <sub>2</sub> /km
Miljö- och bränslefaktor**	–	3,5

\* Koldioxidskattekomponenten föreslås tas ut fr.o.m. 101 grammet.

\*\* Total fordonsskatt för en dieseldriven personbil som uppfyller miljöklass 2005 räknas då ut genom formeln: (F+K) x 3,5.

I de närmast följande avsnitten finns närmare beskrivningar av de olika komponenterna i fordonsskatten.

#### 4.5.1 Den fiskala komponenten

**Utredningens förslag:** En fiskal komponent skall ligga i botten på fordonsskatten. Komponentens storlek föreslås vara 360 kronor per år och skall tas ut för samtliga lätta fordon. Syftet är att tydliggöra statens behov av fordonsskatten som intäktskälla.

Fordonsskatten är som tidigare nämnts en stabil intäktskälla för staten och den nya strukturen på fordonsskatten tar explicit hänsyn till detta genom att vi föreslår en fiskal skattekomponent i fordonsskatten. Den fiskala komponenten är en enhetskatt, som alltså tydliggör statens behov av fordonsskatten som intäktskälla. Statens behov av stabila och breda skattebaser är stort i dag såväl som i framtiden, varför det är motiverat att klargöra detta behov i fordonsskattens utformning. Den fiskala komponenten kan också användas för att påverka hur attraktivt det är att äga en bil genom att den totala nivån på fordonsskatten förändras. En fiskal komponent till den nivå som utredningen nu föreslår inbringar cirka 1,5 miljarder kronor till statskassan per år. Konstruktionen med en fiskal komponent anknyter till det förslag som lämnas beträffande en mer renodlad drivmedelsbeskattning, vilket i sin tur har sin grund i Skatteväxlingskommitténs principskiss (se avsnitt 5.2.1).

#### 4.5.2 Koldioxidskattekomponenten

**Utredningens förslag:** Koldioxidskattekomponenten skall tas ut med 12 kronor per gram koldioxidutsläpp per kilometer, för varje gram som överstiger 100. Skatteskalen skall vara proportionell. Den skall inte vara relaterad till fordonets transportkapacitet.

Uppgiften om fordonets specifika koldioxidutsläpp skall i första hand vara den som framgår av fordonets typgodkännandedokumentation. Uppgiften mäts i enlighet med bestämmelserna i direktiv 80/1268/EEG och som anges i bilaga VIII till direktiv 70/156/EEG. Det är denna uppgift som förs in i det svenska vägtrafikregistret, vilket handhas av Vägverket.

#### Hur skall koldioxidrelateringen utformas?

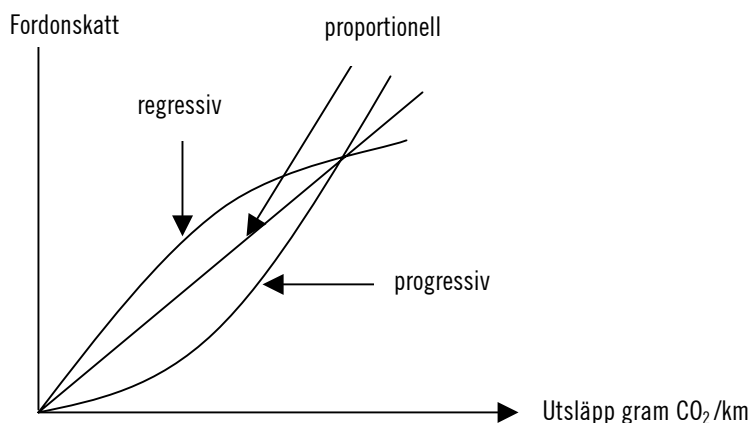
*Skall koldioxiddifferentieringen i fordonsskatteskalen vara proportionell, progressiv eller regressiv?*

I diskussionen om huruvida det är rimligt att lägga om fordonsskatten för alla lätta fordon till att vara baserad på koldioxidutsläpp i stället för dagens viktbaserade system har inom utredningen tre principiellt olika utformningar av en koldioxid-differentiering diskuterats: proportionell, progressiv eller regressiv. Diskussionen har lett till att utredningens förslag grundar sig på en *proportionell* fordonsskatteskala för fordonets koldioxidutsläpp per kilometer, dvs. att skattesatsen är densamma för varje gram utsläpp av koldioxid. Skälen för förslaget framgår närmare nedan.

Med *progressiv* fordonsskatteskala menas att fordonsägaren inte bara betalar mer för varje gram koldioxidutsläpp, utan också betalar mer och mer för varje tillkommande gram. En *regressiv* fordonsskatteskala är konstruerad tvärtom, dvs. att fordonsägaren betalar mer för varje extra gram koldioxidutsläpp, men att skatten blir lägre för varje tillkommande gram. Om vi konkretiserar detta resonemang är det en fråga om fordonsbeskattningen skall stödja fordon med höga koldioxidutsläpp (dvs. en regressiv skatteskala som stödjer exempelvis många stadsjeepar och de tyngre av de lätta lastbilarna), eller om vi skall beskatta fordon med höga koldioxidutsläpp per kilometer hårdare (dvs. en progressiv skatteskala). Figur 4.2 nedan visar de olika alternativen grafiskt.



Figur 4.2. Illustration av regressiv, proportionell respektive progressiv fordonsskatteskala



Det finns skäl såväl för som emot de olika utformningarna, men utredningens utgångspunkt är som nämnts att skatteskalen skall vara proportionell efter fordonets koldioxidutsläpp. Skälen till detta är följande.

- En proportionell skatteskala är enkel att förstå och att kommunicera.
- Introduktionen av en i grunden ny fordonsskattemodell underlättas om en enkel utformning väljs.
- Skillnaderna i fordonsskatt mellan en proportionell, progressiv eller regressiv utformning blir små (givet att den nuvarande fordonsskatten för bensindrivna personbilar bildar referensnivå).
- Miljöskälen för att tydligare fånga in fordon med störst bränslekonsumtion får vägas mot småföretagarnas, i många fall, behov av lite större fordon.

Till detta kan ytterligare läggas att nivån på fordonsskatten vid en budgetneutral omläggning (personbil, bensin) inte kan sättas tillräckligt högt för att den av *enbart* ekonomiska skäl skall styra mot bränsleeffektiva fordon.

Det måste avslutningsvis anses ligga ett stort värde i att få ett styrmedel av den här karaktären på plats i systemet. Något lag-

tekniskt, eller annat, hinder mot att i ett senare skede lägga in en regressivitets- eller progressivitetsterm, eller i övrigt vidta justeringar föreligger inte.

*Skall koldioxidrelateringen ta hänsyn till fordonets transportkapacitet?*

I Naturvårdsverkets rapport *Bilars utsläpp av koldioxid i relation till transportkapacitet*<sup>5</sup> föreslår Naturvårdsverket att Sverige driver på utvecklingen mot bränsleeffektiva bilar genom att införa en gruppindelning av bilar samt genom att internationellt driva frågan om ett enhetligt system inom EU. Naturvårdsverket föreslår att det på kort sikt införs en enkel gruppindelning baserad på en bils koldioxidutsläpp i kombination med dess bottenarea, till stor del överensstämmande med det som används i Nederländerna. Detta system bör vara möjligt att införa inom 1–2 år, på längre sikt utvecklas ett system som är baserat på en bils koldioxidutsläpp och dess volymindex. Helst som ett enhetligt system inom EU. Verket bedömer att detta kan vara möjligt att genomföra tidigast om 3–4 år. Mot bakgrund av Naturvårdsverkets rapport inställer sig i detta sammanhang frågan om den koldioxidrelaterade fordonsskatten skall ta hänsyn till fordonets transportkapacitet.

Det grundläggande skälet till att lägga in ett ekonomiskt incitament i fordonsskatten som premierar bränsleeffektiva fordon är att åtgärda det marknadsmisslyckande som består i de alltför stora utsläppen av växthusgaser. Valet av storlek på fordonet får antas grunda sig på trafikutövarens interna överväganden avseende storleksbehov, vilka är utan behov av statlig styrning. Däremot är koldioxidutsläppen externa i betydelsen att trafikutövaren inte antas ta hänsyn till sitt bidrag till de globala koldioxidutsläppen, och att det är denna del som är önskvärd att styra med ekonomiska styrmedel såsom koldioxidskatt och koldioxiddifferentierad fordonsskatt.

Om fordonsskatten differentieras enbart efter koldioxid-effektivitet och detta skulle leda till mindre och mer bränsle-effektiva bilar får detta anses önskvärdt utifrån ett klimatperspektiv. Mer troligt är dock att stora personbilar kommer att fortsätta att produceras, eftersom konsumenterna värdesätter storlek/-

---

<sup>5</sup> Naturvårdsverkets redovisning av ett regeringsuppdrag (543-2829-01). Rapport 2001-06-25. *Bilars utsläpp av koldioxid i relation till transportkapacitet*. Rapporten har genom beslut av regeringen den 20 september 2001 överlämnats till utredningen.

transportkapacitet. Utvecklingen mot bättre bränsleeffektivitet, i synnerhet hos större bilar, sker dock i större utsträckning, om hänsyn inte tas till transportkapacitet (genom t.ex. en regressiv fordonsskatteskala).

Ett argument för att ta hänsyn till transportkapacitet som ibland nämns är att ett större fordon kan frakta mer gods och/eller fler personer. En hög lastfaktor (eller hög personbeläggning) är önskvärd från koldioxidutsläppssynpunkt, om en sådan användning gör att man kan använda färre bilar och därigenom minska koldioxidutsläppet per person och resa. Huruvida fordonet faktiskt utnyttjas fullt ut är här av betydelse för att motivera det ena eller andra beskattningsoptionen. Om en hög lastfaktor är vanlig skulle det kunna motivera att staten tar hänsyn till detta i beskattningen för att t.ex. inte missgynna samåkning i beskattningshänseende. Frågan är om det finns kännedom om hur fordons transportkapacitet utnyttjas i praktiken. För att belysa detta har SIKAs och Väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) ombetts svara på tre frågor. Inom SIKAs har två uppgiftslämnare besvarat frågeställningarna.

Svaret på den första frågan är det mest lättillgängliga måttet och ger en god bild av den *genomsnittliga* lastfaktorn men säger inget om hur vanligt det är att en personbil är fullastad med personer.

Svaret på den andra frågan ger god information om hur vanligt det är med hög personbelastning men säger inget om den höga lastfaktorn i stora eller små personbilar. Den tredje frågan som ställdes är den som rörde det mest rättvisande måttet, varför följande fråga också ställdes: Ännu mer specifikt, finns denna information också uppdelad på typ av personbil (företrädevis storlek/transportkapacitet)? Svaren på dessa frågor sammanfattas i tabell 4.3 nedan.

Tabell 4.3. Olika mått på lastfaktor

Fråga /svar	(VTI)	(SIKA 1)	(SIKA 2)
1. Hur många individer är det i genomsnitt per personbil och resa (dvs. genomsnittlig lastfaktor)?	Mellan år 1983 och 2001 varierar det mellan 1,517 och 1,598.	1,9 för privatresor och 1,2 för tjänsteresor (över 10 mil).	1,5–1,6
2. Hur ofta använder man hela den storlek/transportkapacitet som fordonet har?	I 3,5 % av fallen är det fyra eller flera i bilen	Lägre för kortare resor eftersom dessa har lägre beläggning	Troligtvis lägre än 1,5–1,6, eftersom korta resor tenderar att ha lägre beläggning
3. Ännu mer specifikt, finns denna information också uppdelad på typ av personbil (företrädevis storlek/transportkapacitet)?	Vet inte	Vet inte	Vet inte, hänvisar till VTI

*Källa:* Resvaneundersökningen RES, studier av bilbältesanvändningen och sammanställningar av beläggningen i personbilar som har varit inblandade i olyckor.

Dagens låga lastfaktor visar att det finns en stor outnyttjad potential för samåkning. I dagsläget verkar det därför inte motiverat att ytterligare premiera fordon med större transportkapacitet. Det skall också nämnas att Sveriges fordonspark är störst i EU (i vart fall före utvidgningen) både avseende motorstyrka och cylindervolym.<sup>6</sup> En av anledningarna till detta är sannolikt att den svenska förmånsbeskattningens utformning inte tillräckligt premierar bränsleeffektiva fordon.

Om storlek/transportkapacitet (och därmed indirekt vikt) är viktiga komponenter vid fordonsköp finns det inte någon anledning att tro att bilproducenter skulle sluta producera bilar med stor lastkapacitet. Omläggning av fordonsbeskattningen till att baseras på koldioxideffektivitet kommer dock i större

<sup>6</sup> Nature Associates. PM 2003-10-08. *Förslag till ändrade skatteregler för personbilar och lätta lastbilar*, Vägverkets publikation nr 2004:14. *Varför är Sverige sämst i klassen? – Den svenska fordonsflottan i ett europeiskt perspektiv.*

utsträckning än med en viktbeskattning att styra mot lägre utsläpp per fordon (allt eftersom nya modeller tas fram).

*Val av nivå på koldioxidskattekomponenten – 12 kronor per gram utsläpp av koldioxid per kilometer*

Utredningen har utgått från ett budgetneutralt perspektiv. I detta perspektiv är det inte angeläget att höja det totala fordonsskatteuttaget. Vid ett totalt sett oförändrat vägtrafikskatteuttag (drivmedelsskatt, fordonsskatt och möjligen kilometerskatt) bedöms det ur ett styrningsperspektiv snarare önskvärt att förlägga styrningen till de rörliga skatterna. Detta är det huvudsakliga skälet till att låta fordonsskattenivån för de bensindrivna personbilarna bilda referensnivå för omläggningen (jämfört med fordonsskatten för dieseldrivna personbilar). En radikal höjning av fordonsskatteuttaget i det nya systemet skulle dessutom medföra risk för att skapa incitament att införskaffa äldre fordon (såvida inte fordonsskatten för dessa också höjdes). Vid en eventuell höjning av fordonsskatten för äldre bensindrivna personbilar är det ur ett styrningsperspektiv också enklare att motivera höjningar även för nyare fordon, inte minst av trafiksäkerhets- och miljöskäl.

Valen av nivåer på fordonsskatten (360 kr fiskal del och 12 kr per gram koldioxidutsläpp överstigande 100) är gjorda så att det framgår att de fordon som får en sänkning jämfört med nuvarande system tillhör, relativt sett, de bränslesnålare fordonen och att de som får en höjning tillhör de mindre bränsleeffektiva (se tabell 4.4 nedan). I och med att koldioxidskattekomponenten börjar tas ut fr.o.m. det 101:a grammet gynnas samtliga fordon lika mycket som har utsläpp understigande 101 gram. Mot bakgrund av den låga skatt som då blir aktuell (360 kr, eventuellt i kombination med miljö- och bränslefaktor för ett dieselfordon) saknas anledning att därutöver tillskapa något särskilt incitament för dessa fordon.

Att inte *ytterligare* stimulera de bränsleeffektiva fordon som släpper ut mindre än 101 gram koldioxid per kilometer ligger också i linje med den allmänna strävan att på sikt få en viktmässigt mer homogen personbilsflotta. Sett till bränsleeffektiviteten hos hela personbilsflottan, torde det dessutom vara enklare att öka bränsleeffektiviteten hos de tyngre personbilarna med utsläpp mellan 200 och 400 gram koldioxid per kilometer, än att öka bränsleeffektiviteten ytterligare hos de i dag som ligger runt

100 gram koldioxidutsläpp per kilometer. Om de tyngsta och minst bränsleeffektiva personbilarna i framtiden minskar i omfattning, kan det vara aktuellt att justera fordonsskatteskalen och exempelvis ta ut koldioxidskattekomponenten fr.o.m. ett utsläpp av 70 gram koldioxid per kilometer.

Vår bedömning är att det föreslagna alternativet har önskvärda egenskaper. Det visar tydligare än i ett viktbaserat system hur fordon i samma storleksklass skiljer sig åt i fråga om koldioxidutsläpp – och bränsleeffektivitet – per kilometer. En eventuell progressiv skatteskala skulle vid ett givet uttag av fordonsskatt styra mot ytterligare ökad bränsleeffektivitet. Den progressiva delen har dock valts bort, eftersom den medför en ytterligare komplikation i skattesystemet, samtidigt som den extra styrningen blir beloppsmässigt liten för den stora merparten av lätta fordon.

Det är emellertid fullt möjligt att förstärka koldioxidrelateringen genom att ändra värderingen av varje gram koldioxid. När koldioxidrelateringen, i kombination med andra styrmedel, i framtiden leder till mer bränsleeffektiva fordon, kan det finnas behov av att höja den fiskala delen för att bibehålla skatteuttaget. Om koldioxidrelateringen bedöms som otillräcklig finns möjlighet att höja värderingen av gram koldioxid som släpps ut per kilometer.

Nedan visas hur fordonsskatten förändras vid en omläggning till en koldioxiddifferentierad fordonsskatt, vid tillämpning av den föreslagna fordonsskatteskalen. Urvalet av fordon utgår ifrån de mest sålda bensindrivna personbilarna under mars 2004 (samt Volvo Bi-Fuel). Bakom de mest sålda bensindrivna personbilarna döljer sig långt fler modellvarianter. Här har modellvarianter med lägst respektive högst koldioxidutsläpp valts för att också illustrera skatteskillnaderna inom bilmärken och modelltyp.

Några av fordonen uppfyller inte miljöklass 2005. Hur fordonsskatten föreslås hantera skillnader i miljöprestanda för de fordon som därigenom blir kvar i viktsystemet behandlas nedan i avsnitt 4.8.3.

Tabell 4.4. Fordonsskatteförändringar vid en omläggning till en koldioxidifferentierad fordonsskatt för de mest sålda bensindrivna personbilarna (mars 2004)

Bilmodell		Bränsleförbrukning		Tjänste- vikt (kg)	Fordons- skatt i dag	Förslag	
		(l/100 km)*	CO <sub>2</sub> (g/km)			Förslag**	i dag
Ford	Focus 1,6 Trend	6,9	165	1 220	1 181	1 140	-41
Ford	Focus Flexifuel	6,9	165	1 250	1 181	1 140	-41
Ford	Focus 2,0 Trend HGV	9,4	222	1 370	1 330	1 824	494
Peugeot	307 XR 1,6	7,2	169	1 300	1 181	1 188	7
Peugeot	307 XS 2,0 Aut.	8,3	198	1 360	1 330	1 536	206
Saab	9-3 Sport Sedan 1,8t	8,2	198	1 525	1 628	1 536	-92
Saab	9-5 Aero Sedan	8,8	209	1 610	1 777	1 668	-109
Saab	9-3 Combi Coupé 2,0t Aut.	10,2	243	1 480	1 479	2 076	597
Saab	9-5 Sport Combi 3,0t V6	11,3	268	1 745	1 926	2 376	450
Toyota	Corolla 1,4 3-d Linea Terra	6,7	159	1 270	1 181	1 068	-113
Toyota	Corolla 1,8 5-d T Sport	8,3	198	1 340	1 330	1 536	206
VW	Golf 1,6 FSI 3d	6,2	149	1 220	1 181	948	-233
VW	Golf R32	11,5	276	1 580	1 628	2 472	844
Volvo	S60 2,4 140 HK	8,9	212	1 616	1 777	1 704	-73
Volvo	V70 2,4 140 HK	9,1	217	1 636	1 777	1 764	-13
Volvo	XC90 2,5 T 5-sits Aut.	12,0	287	2 186	2 522	2 604	82
Volvo	XC90 T6 7-sits Aut.	12,9	309	2 192	2 522	2 868	346

\* Avser bränsleförbrukning vid blandad körning.

\*\* Formel för beräkning av föreslagen fordonsskatt:  $360 + ((CO_2 - 100) \times 12)$ .

#### Särskilt om s.k. stadsjeepar

Fenomenet stadsjeepar beskrivs översiktligt i avsnitt 11.2.1 samt bilaga 5 (avsnitt 1.7). Det kan därvid inte ha undgått någon betraktare att det i debatten kring dessa framställts krav på något slags s.k. straffskatt. Utredningen kan för sin del instämma i det högst önskvärda i att minimera förekomsten av såväl dessa som andra fordon som har liknande negativa egenskaper. Härvid gör sig såväl miljö- som trafiksäkerhetsaspekter gällande. Ett sätt att åstadkomma en högre beskattning av denna fordonstyp skulle vara en progressiv skatteskala av det slag som vi redogjort för ovan. Detta alternativ har vi emellertid uteslutit på ovan angivna grunder. Ett annat sätt skulle vara att sätta en hög koldioxidskatte-

komponent och därigenom komma åt majoriteten av stadsjeepar, eftersom de regelmässigt ger upphov till större koldioxidutsläpp. En sådan lösning utgör dock ett mycket trubbigt instrument, och det finns anledning att ifrågasätta träffsäkerheten häri. Som utredningen också redogör för beträffande valet av nivå på koldioxidskattekomponenten är detta heller ingen lösning som förordas. En mer träffsäker lösning skulle onekligen vara att införa en legal definition av den fordonstyp som uppvisar de för stadsjeepen karakteristiska dragen och därefter åsätta denna fordonstyp en förhöjd fordonsskatt. Förutom de uppenbara svårigheterna med att skapa en godtagbar definition gör sig även EG-rätten gällande. Det kan således på goda grunder antas att en sådan lösning kan finnas utgöra ett otillåtet handelshinder. Sammanfattningsvis gör utredningen bedömningen att det inte finns någon reell möjlighet att genom den koldioxidrelaterade fordonsskatten *specifikt* styra mot en minskad användning av *just* de fordon som kallas stadsjeepar. Däremot kommer den generella styrningen mot ökad bränsleeffektivitet som nu introduceras att träffa även stadsjeepar, vilket innebär att dessa får en relativt sett högre fordonsskatt än andra mer bränsleeffektiva fordonstyper. I sammanhanget bör inte heller den nya fordonsskattens signaleffekt underskattas, varvid det kan antas att stadsjeepar som grupp betraktat kommer att delas in i de sämre klasserna i en möjlig bränsleeffektivitetsskala. Rimligen bör detta påverka konsumenternas syn på denna fordonstyp och deras ägare samt även stärka miljömedvetandet i någon mån. Det kan också, vad beträffar stadsjeepsproblematiken, t.o.m. förhålla sig så att signaleffekten är av större betydelse än en eventuell ”straffskatt”, av det enkla skälet att stadsjeepsinnehavarna, i allmänhet, får förmodas vara mindre priskänsliga än den mer gängse fordonsägaren, i vart fall vid beaktande av de ofta ganska höga priser dessa fordon betingar.



## Varifrån skall uppgifterna om fordonens koldioxidutsläpp hämtas?

### *Bakgrund*

Ett fordon's bränsleförbrukning, och därmed dess utsläpp av koldioxid, är beroende av ett stort antal parametrar. Centralt är naturligtvis själva bilen, motorkonstruktion, transmission, däck och däckstryck, vikt, bilens skick, luftmotstånd etc. Utöver detta påverkar ett antal ytterligare parametrar bränsleförbrukningen, bland annat:

- Vägtypen, hastigheten, linjeföringen, korsningstätheten, vägbeläggningen och väglaget, lutningar etc.
- Förarens beteende (som bland annat styrs av kunskap och motivation).
- Omgivningens och motorns temperatur.
- Resans längd.
- Belastningen på bilen (last, takbox, luftkonditionering etc.).

### *EU:s testkörcykel*

När bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp (samt avgasemissioner) bestäms för typgodkännande av ett fordon inom EU används en standardiserad metod som föreskrivs i direktiv 80/1268/EEG,<sup>7</sup> den s.k. NEDC (New European Driving Cycle), eller EU:s testkörcykel. Fordonet körs på så kallad chassidynamometer (populärt kallad rullande landsväg) enligt ett förutbestämt mönster. Även tidpunkter för växling är förutbestämt. Provet genomförs vid temperaturer mellan 20 och 30°C. Mätningen delas upp i två delar, populärt benämnda tätort och landsväg. Den uppgift som vanligen presenteras, "blandad körning", utgör en viktad sammanvägning av de båda delarna.

Före det svenska EU-inträdet användes en annan metod för mätning av bland annat fordon's bränsleförbrukning. Även EU-metoden har ändrats (fr.o.m. år 2000, vid införandet av de s.k.

---

<sup>7</sup> Rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EGT L 375, 31.12.1980, s. 36), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG av den 11 februari 2004 om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N<sub>1</sub>-fordon (EUT L49, 19.2.2004, s. 36).

EURO 3-kraven), och dessa olika metoder kan inte jämföras med varandra.

EU-körcykelns representativitet för verklig körning kan och har diskuterats genom åren. Enligt en studie, *Körcykelns representativitet i verklig trafik* (Vägverket publikation 2001:35), är representativiteten för de körcykler som studerats mycket dålig. Det framgick bland annat att accelerationerna i verklig trafik är avsevärt kraftigare än i EU-körcykeln, dvs. motorbelastningen i EU-körcykeln är låg jämfört med hur bilar körs i verkligheten.

Även sättet att köra bilen i laboratorium inom körcykelns gränser kan ge förhållandevis stora skillnader i bränsleförbrukning. Därtill kan förbrukningen hos ett bilexemplar variera med så mycket som 10 procent beroende på hur bilen körs inom körcykelns toleranser.<sup>8</sup>

#### *Vilken metod bör användas?*

Av ovanstående framgår att mätning av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från fordon är en tämligen komplex uppgift. Det är svårt att konstruera en metod som klarar av att ge en helt rättvisande bild av hur fordonets förbrukning kommer att vara i verklig trafik.

Den inom EU nu använda testkörcykeln har som nämnts brister. Det finns dock ett flertal goda skäl att använda de data som genereras med denna metod. De tyngsta skälen är enligt utredningens mening följande.

- Alla bilar som saluförs inom EU provas på samma sätt vilket ger goda möjligheter till jämförelser.
- Data finns tillgängliga med automatik i och med typgodkännandet av bilarna.
- Sverige kan enligt EG-rätten inte ställa krav på annan provmetod för att registrera fordon.

Ytterligare motiv är att, oavsett vilken körcykel som används, så kommer den verkliga förbrukningen för enskilda fordon att kunna avvika kraftigt av skäl som redovisats ovan.

Sverige bör dock i det internationella arbetet verka för att provmetoderna förbättras. Om/när en ny provmetod kommer till

<sup>8</sup> MTC Rapport 6902. *Fuel consumption at the European test cycle, 96/44/EC, when varying test conditions within the regulation.* 1999.

användning för typgodkännande av fordon blir det naturligt att använda de data som genereras av denna.

*Vägförhållanden – grunden för skatteuttaget*

I vägtrafikregistret skall bland annat vissa fordonsuppgifter föras in. Sedan den 26 oktober 1999 skall uppgifter om fordonens utsläpp av koldioxid föras in i vägtrafikregistret. Uppgiften om bränsleförbrukning (och därmed också koldioxidutsläpp) per kilometer fastslås med stöd av EU:s testkörscykel. Det är koldioxidutsläppen som motsvarar förbrukningen vid blandad körning som ligger till grund för det koldioxidvärde som sedan förs in i det svenska vägtrafikregistret. Att EU:s testkörscykel skall gälla i dessa sammanhang framgår av Vägverkets författningssamling (VVFS 2003:22).

### Vissa administrativa fördelar med en koldioxidrelaterad fordonsskatt

Det nuvarande systemet är svåröverskådligt. Det ger också incitament till skatteundandragande genom omregistreringar och incitament att av skatteskäl välja lastbilar och bussar framför personbilar. En likformig beskattning för alla lätta fordon skulle innebära att *fem* skattetabeller (3–6 och 60) i den praktiska tillämpningen blir *en*. Dessutom kommer skattetabell 7–10 att börja från 3 500 kg i stället för från noll. Detta är en icke oväsentlig administrativ förenkling.

Det är också enkelt att bygga upp en pedagogisk skatteuträkningsmodul på Skatteverkets, Naturvårdsverkets, Vägverkets, Konsumentverkets m.fl. hemsidor för att underlätta för köparen vid fordonsköp m.m. Samma, eller liknande moduler, kan också användas av fordonsförsäljare som information vid försäljning. I sammanhanget kan hänvisas till Storbritannien, som inom ramen för sitt koldioxidbaserade fordonsskattesystem VED (Vehicle Excise Duty) erbjuder de skattskyldiga denna informationsmöjlighet.<sup>9</sup>

Differentiering efter koldioxideffektivitet och därpå följande skatteuttag är vidare administrativt enkelt för fordon registrerade

---

<sup>9</sup> <[http://www.vcacarfueldata.org.uk/ved\\_calculator.asp](http://www.vcacarfueldata.org.uk/ved_calculator.asp)>.

fr.o.m. den 26 oktober 1999, eftersom uppgifter om koldioxidutsläpp då *började* antecknas i vägtrafikregistret.<sup>10</sup>

#### 4.5.3 Miljö- och bränslefaktor för dieselfordon

**Utredningens förslag:** Fordon som kan drivas med dieselolja föreslås få ett tillägg i fordonsskatten av en kombinerad miljö- och bränslefaktor om 3,5. Det finns *två skäl* bakom behovet av en sådan faktor. Det *första* skälet är miljörelaterat. Faktorn skall därvid tydliggöra att utsläppskraven ännu inte (miljöklass 2005) är tillräckligt likställda mellan bensin- respektive dieselfordonen. Eftersom dieselfordonen alltså ännu tillåts ha högre utsläpp av kväveoxider samt generellt sett har högre utsläpp av partiklar är det motiverat att detta ger sig till känna i den nya fordonsskattens utformning. Det *andra* skälet är att diesel beskattas lindrigare än bensin, vilket även det bör komma till uttryck i fordonsskatten.

#### Inledning

Följande avsnitt redogör för utredningens överväganden beträffande behovet av en miljö- och bränslefaktor samt bestämmandet av storleken på denna. När det gäller dessa faktorer bör det hållas i minnet att det egentligen är *två olika* faktorer som, bland annat av lagtekniska skäl, fogats ihop till *en* faktor. Redogörelsen nedan utgår därför ifrån resonemang dels kring en miljöfaktor, dels kring en bränslefaktor. Avsnittet avslutas sedan med sammanfattande resonemang kring miljö- och bränslefaktorn.

#### Följden av att avgaskrav och utsläpp skiljer sig åt mellan bensin- och dieselfordon – behovet av en miljöfaktor

Om syftet vore att genom fordonsskatten endast styra mot lägre koldioxidutsläpp skulle det mest ändamålsenliga vara att nöja sig med en koldioxidskattekomponent i fordonsskatten. Med en sådan utformning skulle fullständig teknikneutralitet råda i den delen och skatten skulle styra i en enda riktning, dvs. mot bränsleeffektivitet.

<sup>10</sup> Vägverkets föreskrifter 1999:158 om ändring i föreskrifterna (VVFS 1993:2) om textkoder.

Det är emellertid så att avgaskraven skiljer sig åt beträffande diesel- och bensinfordon. Dieselfordon tillåts alltså ha högre utsläpp av kväveoxider än bensinfordon (se tabell 4.10, jfr även bilaga 4). Därutöver släpper de dieselfordon som *inte* är utrustade med partikelfilter ifrån sig fler partiklar än motsvarande bensinfordon (se bilaga 4). De skilda avgaskraven är också skälet till att en fullständig harmonisering ännu inte bedöms som aktuell utan får ske stegvis. Det nu sagda innebär att det fortfarande finns anledning att i fordonsskatten ta hänsyn till skillnaderna i avgaskrav och utsläpp. En möjlig lösning skulle kunna vara att likställa partikelfilterutrustade dieselfordon med bensinfordon och ta ut miljöfaktorn endast på de dieselfordon som inte är utrustade med partikelfilter. Detta vore ett bra – och högst önskvärt – sätt att gynna de dieselfordon som är utrustade med denna typ av reningsutrustning. Såsom vi redogör för i avsnitt 3.5.2 finns det dock EG-rättsliga begränsningar för att skattesubventionera vissa lägre avgasnivåer, om de inte är beslutade som kravnivåer på *EU-nivå*. Utredningens fortsatta ställningstaganden bygger således på de obestridliga EG-rättsliga begränsningar som föreligger. Enligt uppgift har emellertid Tyskland för avsikt att, trots EG-rätten, skattegynna partikelfilterutrustade bilar utifrån en nationell kravnivå. De tyska ambitionerna har dock ännu inte stadfästs av den tyska lagstiftaren, och några dispensmöjligheter föreligger inte enligt tillämpliga direktiv. Tysklands strävanden på detta område utgör därför inte något stöd för utredningen. Sammantaget innebär det nu sagda att utredningen, med vetskap om de begränsningar som föreligger, *inte* kan lägga fram ett förslag i strid med tillämpliga EG-bestämmelser. Om lagstiftaren skulle välja att i ett senare skede ändå vidta sådana åtgärder får detta i så fall bli föremål för ett politiskt ställningstagande. Utredningens slutsats är att samtliga nya dieselfordon får behandlas på ett och samma sätt, dvs. de får samtliga komma i fråga för den miljöfaktor som vi föreslår. Utredningen noterar dock med tillfredsställelse att det inom EU pågår ett arbete med nya avgaskrav, och såvitt utredningen erfarit kan dessa tänkas träda i kraft någon gång under tidsperioden 2008-2010. När så sker finns det anledning att omvärdera behovet av en miljöfaktor, i vart fall för de fordon som är utrustade med partikelfilter *och möjligen* också reningsutrustning för kväveoxider.

## Miljöfaktorns storlek

Beträffande miljöfaktorns storlek torde det vara mycket viktigt att den inte sätts på en sådan (hög) nivå att den förtar effekten av koldioxidrelateringen och därigenom rubbar hela systemet. Nivån får inte heller vara för låg utan måste avvägas noggrant. Här måste även utredningens förslag om en likformig drivmedelsbeskattning beaktas. Med den ganska avsevärt högre skatt som vi föreslår på dieselolja kommer dieselfordonen redan på den grunden att få ett ”sämre” utgångsläge än i dag. Vi har därvid funnit att en faktor om 30 procent är väl avvägd. För ett typfordon innebär det att miljöfaktorn uppgår till cirka 385 kronor. Som jämförelse kan nämnas att det är ungefär dubbelt så högt som motsvarande tillägg i Storbritannien (se avsnitt 3.6.4). Genom en proportionell utformning av miljöfaktorn i stället för ett fast belopp undviks vidare att mindre bränsleeffektiva fordon gynnas. Omvänt gäller att mer bränsleeffektiva fordon inte missgynnas genom miljöfaktorns konstruktion.

Miljöfaktorn föreslås tas bort – för nya fordon – när utsläppskraven mellan bensin- och dieseldrivna personbilar bedöms vara tillräckligt lika, möjligen i samband med att nästa miljöklass (EURO 5, miljöklass 2008/10?) blir obligatorisk.

Det bör avslutningsvis i denna del understrykas att miljöfaktorn *inte* skall tillämpas självständigt utan i kombination med bränslefaktorn (se följande avsnitt). Detta innebär att de 30 procent som anges ovan endast kan komma att tillämpas självständigt för det fall drivmedelsbeskattningen hinner bli harmoniserad innan avgaskraven är tillräckligt jämställda. I alla andra fall skall den kombinerade miljö- och bränslefaktorn tillämpas, alternativt endast bränslekomponenten för det fall miljökomponenten fallit bort av ovan angivna skäl.

## Följder av ett etappvis införande av en likformig drivmedelsbeskattning – behovet av en bränslefaktor

Dieselolja är i dag väsentligt lägre beskattad än bensin. Syftet bakom detta är i huvudsak att gynna den yrkesmässiga trafiken (fordon över 3,5 ton drivs nästan uteslutande på diesel).

Som ett led i införandet av en likformig drivmedelsbeskattning föreslår vi, såsom framgår av avsnitt 6, att skatten på dieselolja i *ett*

*första steg* skall höjas med 50 öre per liter. Eftersom drivmedelsbeskattningen således inte omedelbart, utan först efter några år, är helt likställd finns det anledning att överväga om även fordonsskattningen skall behandlas på samma sätt. Det finns fördelar med att behandla fordonsskatten på samma sätt som drivmedelsbeskattningen, dvs. ett etappvis införande. De mest uppenbara fördelarna är följande.

- Beskattningen av bensen- och dieselfordon följs hela tiden åt. Därigenom ges varken bensen- eller dieselfordonen någon omedelbar för- eller nackdel, jämfört med nuvarande beskattning, till följd av att fordonsskattemodellen införs före den harmoniserade drivmedelsbeskattningen.
- Risker för intäktsbortfall minimeras. Det finns större möjligheter för en budgetneutral omläggning.

Med en teknikneutral beskattning som målsättning torde krävas att den olikformade drivmedelsbeskattningen ges genomslag i fordonsskatten. Även kravet på budgetneutralitet talar för en sådan lösning. Detta sker lämpligast genom att den ovan redovisade miljöfaktorn kompletteras (multiplieras) med en bränslefaktor och att dessa båda tillsammans utgör en miljö- och bränslefaktor, enligt vilken dieselfordonen skall beskattas. Detta innebär således att fordonsskatten för ett dieselfordon skall vara en faktor av den fordonsskatt som räknas fram genom koldioxidrelateringen (se faktaruta 4.1 nedan).

Även om vi således föreslår att en bränslefaktor fogas in i fordonsskattemodellen har vi funnit några nackdelar att beakta med en etappvis övergång. Dessa är framför allt följande.

- Den s.k. brytpunktproblematiken kvarstår ytterligare ett antal år (se avsnitt 5.4.2). Det kommer därför fortfarande att vara så att valet mellan ett bensen- eller dieselfordon görs före det att valet av ett bränsleeffektivt fordon görs.
- Om fordonsskattemodellen inte införs på en gång finns alltid risken att den genomförs endast till viss del. Om den införs i ett slag finns det nya styrmedlet på plats omedelbart. Detta kan påskynda och accentuera behovet av att fortsätta harmoniseringen av drivmedelsbeskattningen.
- Det kan vara svårt att förklara "trappan" för konsumenterna, vilket delvis kan förta den signaleffekt som är en av målsättningarna bakom den nya fordonsskattemodellen.

Trots de olägenheter som har redovisats ovan har utredningen således funnit att en så betydande omläggning som det här är fråga om måste genomföras etappvis. Detta gäller för såväl fordonsskatten som drivmedelsskatterna. Det är inte i dag möjligt att ange när respektive etapp skall påbörjas, förutom den första etappen. Detta beror på många faktorer, såsom utformningen av vägtrafikbeskattningen i övrigt (kilometerskatt osv.) och hur beskattningen i vår omvärld förändras.

### **Bränslefaktorns närmare utformning**

#### *Viss utgångspunkter för beräkningen av bränslefaktorn*

Den nuvarande brytpunkten ligger vid en körsträcka av cirka 1 700 mil (se avsnitt 5.4.2). Härmed avses att ett dieselfordon måste köras 1 700 mil innan fordonet blir ett ”billigare” alternativ än motsvarande bensinfordon. Detta har historiskt inneburit att dieselfordon regelmässigt körts längre än motsvarande bensinfordon, vilket alltså är en oönskad konsekvens av den olikformade beskattningen. En uppenbar målsättning för utredningen är därför att i möjligaste mån frigöra sig från denna brytpunktsproblematik. Detta innebär att dieselfordonens i allmänhet längre körsträckor, i möjligaste mån, inte bör beaktas vid bestämmande av en bränslefaktor. De bör i vart fall inte utgöra underlag för några närmare beräkningar. Om man gör det bygger man nämligen in den tidigare uppkomna skevheten i det nya systemet, vilket gör det svårare att uppnå slutmålet, nämligen en likformig fordons- och drivmedelsbeskattning med en samlad styrning mot bränsleeffektivitet. Av liknande skäl går det inte att upprätthålla ett krav på budgetneutralitet för det enskilda fordonet. Om man gör det innebär det, i och med drivmedelsskattehöjningen, att brytpunkten förskjuts uppåt i stället för nedåt, dvs. det blir än svårare att uppnå en teknikneutral beskattning. De lättnader som förslaget i viss omfattning innebär för nya dieselfordon tas budgetmässigt igen genom den höjda dieselskatten. Denna träffar ju hela dieselanvändarkollektivet och således även de äldre dieselfordonen, vars något nedsatta fordonsskatt inte väger upp den högre rörliga kostnad som de åsamkas.

Det ligger i sakens natur att en bränslefaktor är mycket svår att bestämma utifrån objektiva fastlagda kriterier. Snart sagt alla



variabler kan ifrågasättas av det ena eller andra skälet. En omständighet som försvårar beräkningen av en ny brytpunkt, vilket det nu alltså ytterst är fråga om, är att fordonsskatten inte längre skall tas ut efter vikt utan efter koldioxidutsläpp. Med hänsyn till de stora skillnaderna i koldioxidutsläpp mellan bensin- och dieselfordon blir differentieringen i fordonsskatten, i detta hänseende, mer komplex än tidigare. Det är nämligen vid denna brytpunktsberäkning inte möjligt går att utgå från ett för bensin- respektive dieselfordonet gemensamt värde, såsom t.ex. en tjänstevikt om 1 500 kg.

#### *Bränslefaktorns storlek*

Som utgångspunkt vid bestämmandet av bränslefaktorn gäller att miljöfaktorn redan in-tecknat 30 procent av det utrymme som finns att tillgå. En annan utgångspunkt är att den nuvarande brytpunkten som ger faktorn 3,8 och körsträckan 1 700 mil, bör sänkas, dels av pedagogiska skäl, men naturligtvis även till följd av att skatten på dieseloljan höjs. En lägre brytpunkt än nuvarande 1 700 mil är därför en följd av dels den högre bränsleförbrukningen, dels av att den föreslagna beskattningen tar sikt på bränsleeffektivitet.

Utredningen har genomfört ett stort antal beräkningar utifrån en rad olika uppgifter om såväl genomsnittliga körsträckor som genomsnittlig bränsleförbrukning m.m. med målsättningen att beräkningsvägen kunna slå fast en korrekt bränslefaktor. Som var och en kan förstå blir sådana räkneövningar mycket teoretiskt inriktade, och det kan finnas anledning att inte lägga alltför stort värde vid sådana laborationer. Detta inte minst mot bakgrund av vad vi har anfört ovan om svårigheten att hitta objektivt godtagbara kriterier. Härutöver måste också fastslås att utredningen har förhållandevis få parametrar att utnyttja. Det kan mycket väl vara så att det inte är rimligt att eftersträva en exakt kalibrerad bränslefaktor, när den de facto skall appliceras på hela kollektivet av nya dieseldrivna personbilar.

En sammanvägning av det ovan sagda leder utredningen till slutsatsen att en rimlighetsbedömning måste göras. Först genom att pröva faktorn i kombination med miljöfaktorn gentemot den nya fordonsskattemodellen och genom att väga den mot beskattningen av de äldre fordonen kan några vidare slutsatser kring dess bärighet dras.

Denna rimlighetsbedömning mynnar ut i utredningens förslag att bränslefaktorn skall uppgå till 2,7. Miljö- och bränslefaktorn föreslås i enlighet därmed vara  $(1,3 \text{ [miljöfaktorn]} \times 2,7) = 3,5$  (avrundat).

#### *Bränslefaktorns slopande vid en likformig drivmedelsbeskattning*

När drivmedelsbeskattningen blivit likformig och harmoniseringen är slutförd skall bränslefaktorn inte längre tillämpas, eftersom den är ett utflöde av att drivmedelsbeskattningen behandlar bensin och diesel olika. Miljöfaktorn skall dock fortsatt tillämpas för miljöklass 2005-fordon och även för övriga fordon, om avgaskraven på EU-nivå ännu inte är tillräckligt likställda.

#### **4.5.4 Sammanfattning – miljö- och bränslefaktor**

##### *Miljö- och bränslefaktorns funktion*

Miljö- och bränslefaktorn skall alltså användas för att bestämma fordonsskatten för de dieseldrivna fordon som ingår i den reformerade fordonsskatten. För att åskådliggöra hur fordonsskatten skall beräknas för ett dieseldrivet fordon redovisas ett sådant exempel i faktaruta 4.1 nedan.

*Faktaruta 4.1.* Fordonsskatt för en dieseldriven Volvo V70 2,4D kan för år 2006 beräknas enligt följande.

- En fiskal del om 360 kr +
- en koldioxidskattekomponent om  $12 \times (177-100) = \underline{1\,284 \text{ kr}}$ .

Det enligt ovan framräknade beloppet 1 284 kr multipliceras därefter med miljö- och bränslefaktorn om 3,5 för att korrekt fordonsskatt skall erhållas. Fordonsskatten för en Volvo V70 2,4D kan då beräknas till  $3,5 \times 1\,284 = \underline{4\,494 \text{ kr}}$ .

*Miljö- och bränslefaktorn i förhållande till den nuvarande brytpunkten*

Fordonsskatten är i dag, såsom nämnts ovan, i varje *vikt*klass cirka 3,8 gånger högre för en dieseldriven personbil än för en bensindriven. Den av utredningen föreslagna miljö- och bränslefaktorn uppgår till 3,5, vilket är baserat på utsläpp av *koldioxid* från det *dieseldrivna* fordonet enligt formeln i faktarutan ovan. Därvid är dock att märka att dieseldrivna fordon i genomsnitt har lägre koldioxidutsläpp per kilometer än bensindrivna, varför faktorn om 3,5 baseras på ett generellt lägre belopp från dieseldrivna fordon än om det skulle baseras på bensindrivna. Detta innebär att denna faktor inte *direkt* kan jämföras med den nuvarande faktorn (brytpunkten) om 3,8. Även en miljö- och bränslefaktor högre än 3,5 *kan* därför i det nya systemet ge en genomsnittligt sett lägre *fordonsskatt* jämfört med fordonsskatten för dieseldrivna fordon i det nuvarande viktbaserade systemet. En sammanvägning *måste* dock ske av dieselskatten *och* fordonsskatten, eftersom en höjning av dieselskatten föreslås. Med beaktande bland annat härav har i förslaget faktorn bestämts till 3,5. Olika överväganden med hänsyn till miljön och fiskala aspekter kan givetvis medföra att en annan faktor – högre eller lägre – väljs.

**Sammanlagda skattekostnader för några typfordon, bensin och diesel – tillämpning av miljö- och bränslefaktorn**

Nedan redovisas i två tabeller vissa effekter av den av utredningen valda nivån på miljö- och bränslefaktorn. Därvid jämförs några bensindrivna personbilar med några motsvarande dieseldrivna. Miljö- och bränslefaktorn är ett schablonvärde, vilket innebär att den har olika effekt på olika fordon beroende på deras individuella förutsättningar. Av tabellerna kan tydligt utläsas vilka skillnader fordonsvalet medför. Härigenom tydliggörs också den tidigare redovisade problematiken med att räkna ut en i alla delar ”korrekt” bränslefaktor. I tabell 4.5 nedan redovisas fordons- och drivmedelskattebelastningen för ett typfordon av vardera sorten bensin och diesel. Uppgifter om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp härrör från EG-kommissionens övervakningsarbete kring bilindustrins åtagande om reducering av koldioxidutsläpp. Siffrorna är genomsnittssiffror utifrån samtliga personbilar sålda på den svenska

marknaden år 2001. Den genomsnittliga bränsleförbrukningen uppgick då för en bensindriven personbil till 0,842 liter per mil och för en dieseldriven dito till 0,668 liter per mil. Koldioxidutsläppen var 199 respektive 178 gram per kilometer. Brytpunkten i detta scenario ligger på 1 622,5 mil, med en sammanlagda skattekostnad för respektive fordonstyp om 9 728 kronor.

Tabell 4.5. Fordons- och drivmedelsskattebelastning för det svenska genomsnittsfordonet, bensin och diesel, i den nya fordonsskattemodellen vid olika körsträckor, etapp 1

Etapp 1 2005-10-01	Bränsle	Punktskatt på bränsle *	Total	Ny	Miljö- och	Total skatte-
			punktskatt på bränsle	fordons- skatt	bränsle- faktor	belastning
			A	B	A+B	
körsträcka	Bensin	5,99 kr	5 041 kr	1 548 kr	3,5	6 589 kr
1 000 mil	Diesel	4,79 kr	3 200 kr	4 536 kr		7 736 kr
körsträcka	Bensin	5,99 kr	7 562 kr	1 548 kr	3,5	9 110 kr
1 500 mil	Diesel	4,79 kr	4 800 kr	4 536 kr		9 336 kr
körsträcka	Bensin	5,99 kr	10 083 kr	1 548 kr	3,5	11 631 kr
2 000 mil	Diesel	4,79 kr	6 399 kr	4 536 kr		10 935 kr

\* Energi- och koldioxidskatt per liter bränsle, inklusive mervärdesskatt. Skattebeloppet för diesel innefattar en skattehöjning om 50 öre per liter.

I den följande tabellen redovisar vi motsvarande siffror som i tabellen ovan fast för den mest sålda bilmodellen i Sverige, nämligen Volvo V70.<sup>11</sup> Detta fordon finns i ett antal modellvarianter. Vi har valt ut en representativ modell vardera för bensin- respektive dieseldrift. Båda modellerna är manuellt växlade. Det fordon som får utgöra typfordon för bensinfordonen är således en Volvo V70 2,4 140 HK. Motsvarande typfordon för dieselfordonen är en Volvo V70 2,4D. Dessa fordon släpper vid blandad körning ut 217 respektive 177 gram koldioxid per kilometer. Bränsleåtgången är 0,91 respektive 0,67 liter per mil. Tjänstevikten för fordonen är 1 636 respektive 1 736 kg. När brytpunkten beräknas för dessa fordon ligger den redan vid 1 219 mil, då den totala skattekostnaden för båda dessa fordon uppgår till 8 406 kronor.

<sup>11</sup> Enligt BIL Sweden såldes det under år 2003 27 353 personbilar av typen Volvo S/V/C70. Närmaste fordon var Saab 9-5 som såldes i ett antal av 15 449.

Tabell 4.6. Fordons- och drivmedelsskattebelastning för Volvo V70, bensin och diesel, i den nya fordonsskattemodellen vid olika körsträckor, etapp 1

Etapp 1 2005-10-01	Bränsle	Punktskatt på bränsle *	Total punktskatt	Ny	Miljö- och	Total skatte-
			på bränsle <sup>4</sup>	fordons- skatt	bränsle- faktor	belastning
			A	B		A+B
körsträcka 1 000 mil	Bensin Diesel	5,99 kr 4,79 kr	5 451 kr 3 209 kr	1 764 kr 4 494 kr	3,5	7 215 kr 7 703 kr
körsträcka 1 500 mil	Bensin Diesel	5,99 kr 4,79 kr	8 176 kr 4 814 kr	1 764 kr 4 494 kr	3,5	9 940 kr 9 308 kr
körsträcka 2 000 mil	Bensin Diesel	5,99 kr 4,79 kr	10 902 kr 6 419 kr	1 764 kr 4 494 kr	3,5	12 666 kr 10 913 kr

\* Energi- och koldioxidskatt per liter bränsle, inklusive mervärdesskatt. Skattebeloppet för diesel innefattar en skattehöjning om 50 öre per liter.

#### 4.5.5 Vad blir den totala skattemässiga effekten för dieseldrivna personbilar?

Utöver vad som redovisats ovan anges i nedanstående tabell 4.8 de beloppsmässiga konsekvenserna för några dieselfordon vid en etappvis övergång; sänkning av fordonsskatten samtidigt som drivmedelsskatten höjs. Som förutsättning för beräkningarna gäller att dieselskatten höjs i fyra ungefär lika stora steg, med undantag för etapp 1, som omfattar en höjning av dieseloljan med 50 öre per liter. Se härom vidare avsnitt 6. Efter det att de fyra stegen är slutförda är drivmedelsskatterna likformiga. Förslaget är utformat så att det innebär en teknikneutral och likformig beskattning. Mervärdesskatten på drivmedel, 25 procent, är med i beräkningarna. Körsträckan som ligger till grund för beräkningarna är 1 622,5 mil (jfr typfordonet i tabell 4.5 ovan). Vi vill här betona att etapperna 2–4 inte innebär något formellt förslag från utredningens sida utan endast påvisar ett tänkbart scenario.

I nuläget uppfyller fordonen i tabellen endast miljöklass 2000. Som förutsättning för att inkluderas i den nya fordonsskattemodellen kommer att gälla att fordonen skall uppfylla miljöklass 2005, vilket alltså innebär att fordonen i tabellen endast är med för att illustrera tänkbara utfall av den nya fordonsskatten.

Som kan utläsas av tabell 4.8 nedan kommer skattekostnaden för dieseldrivna personbilar att bestå av en allt *lägre fast del* och en allt *högre rörlig del*. Det går också att utläsa att den totala skattekostnaden blir lägre för dieselfordonen vid typkörsträckan, vilket är en effekt av att dieselmotorn har en allmänt sett högre bränsleeffektivitet.

Sammantaget innebär omläggningen att skatten tas ut i närmare anslutning till användandet, vilket också är ett viktigt motiv till att reformera fordons- och drivmedelsbeskattningen.

Tabell 4.7. Grunddata för några dieseldrivna typfordon i tabell 4.8

Märke	Modellbeteckning	Bränsleförbrukning		Tjänstevikt (kg)
		blandad körning (l/100 km)	Koldioxidutsläpp blandad körning (g/km)	
Saab	9-5 Sedan 2,2TiD	6,6	175	1 660
Volkswagen	Polo TDI3d	4,5	122	1 260
Volkswagen	Golf TDI/100 3d	5,2	140	1 310
Volvo	V70 2,4D	6,7	177	1 736
Volvo	XC90D5 5-sits	9,1	242	2 186

Tabell 4.8. Skatteeffekter av en etappvis övergång till en likformig fordons- och drivmedelsbeskattning för dieseldrivna personbilar\*

Märke	Modellbeteckning	Nuvarande fordonsskatt	Föreslagen fordonsskatt	Ökade rörliga kostnader som en följd av höjd dieselskatt
<i>Etapp 1</i>				
<i>Höjning av skatten på dieselolja med 0,50 kr per liter till 3,831 kr per liter</i>				
<i>2005-10-01 Miljö- och bränslefaktor om 3,5</i>				
Saab	9-5 Sedan 2,2 TiD	6 797 kr	4 410 kr	669 kr
Volkswagen	Polo TDI 3d	4 521 kr	2 184 kr	456 kr
Volkswagen	Golf TDI/100 3d	5 090 kr	2 940 kr	527 kr
Volvo	V70 2,4D	7 366 kr	4 494 kr	679 kr
Volvo	XC90 D5 5-sits	9 642 kr	7 224 kr	923 kr
<i>Etapp 2</i>				
<i>Höjning av skatten på dieselolja med 0,57 kr per liter till 4,401 kr per liter</i>				
<i>Miljö- och bränslefaktor om 2,89</i>				
Saab	9-5 Sedan 2,2 TiD	6 797 kr	3 647 kr	1 432 kr
Volkswagen	Polo TDI 3d	4 521 kr	1 806 kr	977 kr
Volkswagen	Golf TDI/100 3d	5 090 kr	2 431 kr	1 128 kr
Volvo	V70 2,4D	7 366 kr	3 716 kr	1 454 kr
Volvo	XC90 D5 5-sits	9 642 kr	5 974 kr	1 975 kr
<i>Etapp 3</i>				
<i>Höjning av skatten på dieselolja med 0,57 kr per liter till 4,971 kr per liter</i>				
<i>Miljö- och bränslefaktor om 2,29</i>				
Saab	9-5 Sedan 2,2 TiD	6 797 kr	2 885 kr	2 195 kr
Volkswagen	Polo TDI 3d	4 521 kr	1 429 kr	1 497 kr
Volkswagen	Golf TDI/100 3d	5 090 kr	1 924 kr	1 730 kr
Volvo	V70 2,4D	7 366 kr	2 940 kr	2 229 kr
Volvo	XC90 D5 5-sits	9 642 kr	4 727 kr	3 027 kr
<i>Etapp 4</i>				
<i>Höjning av skatten på dieselolja med 0,58 kr per liter till 5,551 kr per liter</i>				
<i>Miljöfaktor om 1,3</i>				
Saab	9-5 Sedan 2,2 TiD	6 797 kr	1 638 kr	2 972 kr
Volkswagen	Polo TDI 3d	4 521 kr	811 kr	2 026 kr
Volkswagen	Golf TDI/100 3d	5 090 kr	1 092 kr	2 341 kr
Volvo	V70 2,4D	7 366 kr	1 669 kr	3 017 kr
Volvo	XC90 D5 5-sits	9 642 kr	2 683 kr	4 097 kr

\* I tabellen förutsätts att de dieseldrivna personbilarna uppfyller miljöklass 2005. De rörliga kostnaderna är beräknade utifrån en körsträcka om 1 622,5 mil.

## Ytterligare beräkningsexempel – dieselfordon

För att komplettera bilden av den nya fordonsskattemodellen och dess interaktion med drivmedelsbeskattningen redovisas här några avslutande exempel.

### Exempel 1

I tabell 4.9 nedan redovisas den totala skattebelastningen för en Saab 9-5 Sedan 2,2 TiD vid vissa angivna körsträckor. Dessutom görs jämförelser med motsvarande kostnader i dagens beskattning. Data för bilmodellen återfinns i tabellerna 4.7–8 ovan. Även antagna skattehöjningar på diesel redovisas ovan. Etapp 4 antas här inträda innan avgaskraven har harmoniserats. Detta innebär att en miljöfaktor om 1,3, och således inte någon bränslefaktor, tillämpas för fordonsskatten för denna etapp.

Tabell 4.9. Total skattebelastning för en Saab 9-5 Sedan 2,2 TiD vid olika körsträckor och i relation till dagens beskattning

	Fordonsskatt	Punktskatt på bränsle	Summa skatt
<i>Körsträcka 1 000 mil</i>			
Nuvarande beskattning	6 797 kr	2 748 kr	9 545 kr
Etapp 1 (MB=3,5)	4 410 kr	3 161 kr	7 571 kr
Etapp 2 (MB=2,89)	3 647 kr	3 631 kr	7 278 kr
Etapp 3 (MB=2,29)	2 885 kr	4 101 kr	6 986 kr
Etapp 4 (M=1,3)	1 638 kr	4 580 kr	6 218 kr
<i>Körsträcka 1 500 mil</i>			
Nuvarande beskattning	6 797 kr	4 122 kr	10 919 kr
Etapp 1 (MB=3,5)	4 410 kr	4 741 kr	9 151 kr
Etapp 2 (MB=2,89)	3 647 kr	5 446 kr	9 093 kr
Etapp 3 (MB=2,29)	2 885 kr	6 152 kr	9 037 kr
Etapp 4 (M=1,3)	1 638 kr	6 869 kr	8 507 kr
<i>Körsträcka 2 000 mil</i>			
Nuvarande beskattning	6 797 kr	5 496 kr	12 293 kr
Etapp 1 (MB=3,5)	4 410 kr	6 321 kr	10 731 kr
Etapp 2 (MB=2,89)	3 647 kr	7 262 kr	10 909 kr
Etapp 3 (MB=2,29)	2 885 kr	8 202 kr	11 087 kr
Etapp 4 (M=1,3)	1 638 kr	9 159 kr	10 797 kr



*Exempel 2*

I det här exemplet antas att en miljöklass 2008/2010 beslutats som i tillräcklig omfattning likställer avgaskraven för bensen- respektive dieselfordon. Vid sådant förhållande skall inte längre miljöfaktorn tillämpas. Däremot antas här att endast etapp 1 av dieselskatt-höjningen har kunnat realiseras, dvs. en höjning av dieselskatten med 50 öre per liter. En bränslefaktor om 2,7 skall därför tillämpas. I tabellen anges den sammanlagda skattebelastningen för en Volvo V70 2,4D vid vissa angivna körsträckor. Data för fordonet återfinns i tabell 4.7 ovan.

*Tabell 4.10.* Total skattebelastning för en Volvo V70 2,4D vid olika körsträckor och i relation till dagens beskattning samt med tillämpning av en bränslefaktor om 2,7

	<i>Fordonsskatt</i>	<i>Punktskatt på bränsle</i>	<i>Summa skatt</i>
<i>Körsträcka 1 000 mil</i>			
Nuvarande beskattning	7 366 kr	2 790 kr	10 156 kr
Ny fordons- och drivmedelsskatt	3 467 kr	3 208 kr	6 675 kr
<i>Körsträcka 1 500 mil</i>			
Nuvarande beskattning	7 366 kr	4 185 kr	11 551 kr
Ny fordons- och drivmedelsskatt	3 467 kr	4 813 kr	8 280 kr
<i>Körsträcka 2 000 mil</i>			
Nuvarande beskattning	7 366 kr	5 579 kr	12 945 kr
Ny fordons- och drivmedelsskatt	3 467 kr	6 417 kr	9 884 kr

#### 4.5.6 Tidpunkt för ikraftträdande m.m.

Förslaget till en koldioxidrelaterad fordonsskatt för lätta fordon föreslås träda i kraft den 1 oktober 2005. De fordon som skall omfattas av den nya modellen är i första hand fordon fr.o.m. modellår 2006. Även äldre fordon som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El, eller miljöklass Hybrid, enligt bilaga A till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen skall omfattas av den nya fordonsskattemodellen. För de fordon som inte uppfyller något av de nämnda kriterierna skall i huvudsak den äldre viktbaserade fordonsskatten tas ut (se avsnitt 4.8 nedan).

## Närmare om vid vilken tidpunkt det är lämpligt att infoga respektive fordonskategori i den koldioxidrelaterade fordonsskatten

### *Personbilar*

Sedan den 26 oktober 1999 skall uppgift om en personbils utsläpp av koldioxid per kilometer antecknas i vägtrafikregistret. Utökningen av antalet uppgifter i vägtrafikregistret hör ihop med införandet av möjligheten att kunna registrera fordon med stöd av s.k. CoC-dokument<sup>12</sup>. Eftersom koldioxiduppgiften skall antecknas vid registreringar fr.o.m. nämnda datum och inte beroende på ett fordon årsmodell kan uppgiften inte kopplas till en viss årsmodell. Uppgiften om koldioxidutsläpp är dock inte heltäckande fr.o.m. detta datum, utan först fr.o.m. 2002/03 kan uppgifterna bedömas vara tillräckligt frekventa för att en övergång till en koldioxidrelaterad fordonsskatt skall vara praktiskt genomförbar. En nackdel med att välja något av dessa år som starttid för den nya fordonsskatten är emellertid att fordon för dessa år kan uppfylla såväl miljöklass 2000 (obligatorisk) som miljöklass 2005 (beslutad). Det kan därför ifrågasättas om det är lämpligt att låta en ny miljörelaterad fordonsskattemodell träda i kraft på ett sådant sätt att inte en viss lägsta utsläppsnivå garanteras. Mot bakgrund av det ovan anförda finner utredningen att såväl praktiska som miljörelaterade skäl gör det lämpligt att låta den nya fordonsskattemodellen omfatta dels fordon som är av modellår 2006 eller yngre, dels fordon som är äldre, men uppfyller miljöklass 2005, El, eller Hybrid. Härigenom uppnås att de fordon som beskattas enligt den koldioxidrelaterade modellen uppfyller en viss lägsta utsläppsnivå. Med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret kan antalet personbilar som, vid ett ikraftträdande den 1 oktober 2005, ingår i den nya fordonsskattemodellen uppskattas till cirka 700 000 (av totalt ca 4 100 000). En grov uppskattning ger vid handen att halva personbilsflottan beskattas enligt den koldioxidrelaterade fordonsskatten fem år efter ikraftträdandet.

---

<sup>12</sup> Certificate of Conformity, EG-typgodkännande.

### *Lätta lastbilar*

Beträffande de lätta lastbilarna gäller att koldioxidutsläpp hittills inte registrerats i vägtrafikregistret, eftersom uppgiften inte är obligatorisk i dessa fordons typgodkännandedokumentation. Som ett led i Europeiska gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp har emellertid tillämpliga direktivbestämmelser nu ändrats för att framdeles ställa krav på att uppgift om koldioxidutsläpp skall finnas i typgodkännandedokumentationen för de lätta lastbilarna.<sup>13</sup> Från och med den 1 januari 2008 skall de nya bestämmelserna gälla samtliga nya lätta lastbilar (med något smärre undantag för t.ex. etappvis färdigbyggda fordon). Utredningen förutsätter att Vägverket fr.o.m. angivna datum ser till att dessa uppgifter flyter in i vägtrafikregistret så att de kan läggas till grund för fordonsskatteuttaget. De lätta lastbilarna föreslås således inlemmas i den koldioxidrelaterade fordonsskatteskalen fr.o.m den 1 januari 2008, om de är av modellår 2009 eller yngre.

### *Lätta bussar*

Det ovan nämnda direktivet innehåller inte regler om att uppgiften om koldioxidutsläpp skall utgöra krav för typgodkännande av lätta bussar. Dessa uppgifter kommer därmed inte med "automatik" att flyta in i vägtrafikregistret, såsom får antas vara fallet med de lätta lastbilarna. Frågan är då hur detta skall hanteras. Utredningen har undersökt hur många fordon det rör sig om. Såsom framgår av tabell 4.11 nedan är det endast ett tusental fordon som det rör sig om. Antalet som uppfyller erforderliga miljöklasser för att inkluderas i den nya fordonsskattemodellen torde vara än mindre. Detta innebär att problemet inte är så omfattande som först kunde befaras.

Mot denna bakgrund gör utredningen bedömningen att även de lätta bussarna kan inkluderas i den koldioxidrelaterade fordonsskattemodellen fr.o.m. den 1 januari 2008. Med denna vetskap bör Vägverket, t.ex. i samarbete med generalagenter osv., kunna agera på ett sådant sätt att erforderliga uppgifter finns i vägtrafikregistret fr.o.m. det föreslagna datumet. Om uppgiften i enstaka fall inte skulle gå att få fram, ens efter utredning, kan fordonsskatten

---

<sup>13</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG av den 11 februari 2004 om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N<sub>1</sub>-fordon (EUT L49, 19.2.2004, s. 36).

beräknas efter skälig grund. Se 4 kap. 10 § förslaget till vägtrafikskattelag.

Tabell 4.11. Antal lätta bussar i Sverige

Datum	I trafik		Avställda		Totalt
	bensin	diesel	bensin	diesel	
2000-07-15	346	686	159	217	1 408
2002-07-15	224	746	184	234	1 388
2003-07-16	170	754	182	246	1 352
2004-07-16	141	774	174	213	1 302

Källa: Vägtrafikregistret.

## 4.6 Den skattemässiga behandlingen av fordon som kan drivas med alternativa drivmedel

### 4.6.1 Inledning

Fordon som drivs med alternativa drivmedel är i många fall väsentligt dyrare än konventionella fordon. Detta är en följd av små tillverkningsserier och höga utvecklingskostnader samt av att det är svårt för drivmedlen för dessa fordon att konkurrera utan rejäla skattesubventioner. Samhället har emellertid möjligheter att sända signaler till marknaden om önskvärdheten att utveckla och äga dessa fordon. Hur skall uttaget av *fordonskatt* ta hänsyn till detta?

### 4.6.2 Gällande svenska bestämmelser

Ett sätt att stimulera inköp av de aktuella fordonen är att sätta ned fordonsskatten. Gällande regler om skatterabatt för miljöklassade bilar framgår av fordonsskattelagen (1988:327), FSL (se avsnitt 3.4). För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass El eller Hybrid tas årlig fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det fordonet blir skattepliktigt (14 a § FSL). För övriga fordon betalas fordonsskatt efter vikt, dvs. som för motsvarande bensin- eller dieselmodell.

Detaljer kring hur s.k. miljöbilar hanteras i förmånsbeskattningen finns i Riksskattverkets (numera Skatteverket) information om värdering av fri och delvis fri bil (RSV M 2002:28, avsnitt 4.4)

och allmänna råd i samma ämne (RSV 2002:37, avsnitt 3.4). För ytterligare diskussion om förmånsbeskattningen se avsnitt 11.2.3 nedan. Utredningens överväganden kring den skattemässiga behandlingen av alternativa drivmedel återfinns i avsnitt 6.2.

### 4.6.3 Överväganden

För det framtida fordonsskatteuttaget är det viktigt att ta ett enkelt och samlat grepp på "tvåbränslefordon" och fordon som drivs med alternativa bränslen. Systemet för fordonsskattning bör därför ta detta i beaktande redan från början, trots det relativt låga antalet fordon som drivs med alternativa bränslen i dag.

Huvudlinjen för utredningens förslag bör vara att de fordon som använder renare teknik eller renare och/eller koldioxidneutrala bränslen bör beskattas enligt samma modell som övriga lätta fordon, dvs. utifrån uppgift om fordonens utsläpp av koldioxid. Uppgiften mäts i enlighet med bestämmelserna i direktiv 80/1268/EEG och som anges i bilaga VIII till direktiv 70/156/EEG.

#### Tvåbränslefordon

Användning av alternativa biobaserade bränslen (t.ex. syntetisk diesel<sup>14</sup> och etanol) innebär vissa problem när det gäller att basera fordonsskatten på genomsnittliga koldioxidutsläpp, eftersom dessa bränslen i viss utsträckning kan användas i traditionella diesel- och bensinmotorer.

Fordon som kan drivas på två bränslen (t.ex. Volvo Bi-Fuel, Ford Focus Flexifuel) har i princip två olika utsläppsvärden för gram koldioxid per kilometer, beroende på vilket bränsle som används. Detta är naturligtvis svårt att kontrollera för ett specifikt fordon. En eventuell kontroll av detta förutsätter exempelvis sparande och inlämnande av kvitton på betalt drivmedel, vilket lätt blir administrativt tungrott.

Om det miljömässigt bättre drivmedlet har ett pris som gör detta mer attraktivt än det konkurrerande fossila bränslet får kontrollen

---

<sup>14</sup> Syntetisk diesel kallas ofta Fischer-Tropsch-bränsle, vilket kan ha både fossilt och biologiskt ursprung.

anses vara mindre motiverad, då det är ekonomiskt lönsamt för individen att tanka det billigaste *tillgängliga* drivmedlet.

### Den femåriga fordonsskattebefrielsen för el- och hybridfordon

Genom den femåriga befrielsen från fordonsskatt för el- och hybridfordon (kombination av elmotor och förbränningsmotor), som i dag återfinns i 14 a § FSL och som berörts ovan ger samhället en signal om att val av dessa fordon premieras. Hur hanteras detta i den nya strukturen för uttag av fordonsskatt?

El- och hybridfordon har inga, eller låga, utsläpp av koldioxid och har dessutom mycket låga utsläpp av övriga hälso- och miljöfarliga ämnen. Detta innebär att elfordon endast blir föremål för den fiskalt motiverade delen av fordonsskatten. För hybridfordon som kan drivas med fossila bränslen blir koldioxidskattekomponenten också aktuell. Genom att följa den nya strukturen för uttag av fordonsskatt innebär det också att el- och hybridfordon får en *ytterligare* skattereduktion jämfört med den gällande femåriga befrielsen. Följande räkneexempel i tabell 4.12 på fordonsskatt för en Toyota Prius (hybridfordon, vikt 1 340 kg) under tio år illustrerar detta.

*Tabell 4.12.* Fordonsskatt för Toyota Prius (hybrid; el/bensin, 120 gram koldioxidutsläpp per kilometer enligt EU:s testkörnykel). Skillnad mellan nu gällande bestämmelser och den nya fordonsskattestrukturen (belopp i kr)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Summa 2005–2014
Gällande fordonsskatt	0	0	0	0	0	1 365	1 365	1 365	1 365	1 365	6 825 kr
Ny fordonsskatt ( $360+(12*20)=600$ )	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	6 000 kr

I gällande system kommer alltså en Toyota Prius, som väger 1 340 kg, att få en fordonsskatt på 1 365 kronor (med en viktbaserad fordonsskatt) fr.o.m. 2010, givet att fordonet blir skattepliktigt år 2005. Som kan utläsas kommer den totala fordonsskatten under 10 år (vilket man rimligen får anta att fordonet *åtminstone* används) att vara drygt 800 kronor lägre i det nya systemet än i systemet med den femåriga skattebefrielsen. Systemet som sådant kommer alltså att gynna fordon som kan drivas med alternativa drivmedel.

### *Övergångsbestämmelser*

För de fordonsgämare som köpt ett fordon i tron att de har en femårig skattebefrielse gör utredningen bedömningen att skattebefrielsen skall verka färdigt. Trots ovanstående räkneexempel, som visar att det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet allmänt sett skattemässigt gynnar (i alla fall under en tioårsperiod) el- och hybridfordon, anses det angeläget att undvika signaler om motsatsen. Detta, och viljan att öka intresset för fordon som drivs med alternativa drivmedel, gör att utredningen bedömer att den femåriga fordonsskattebefrielsen fortsatt bör gälla för fordon som införskaffats innan det nya fordonsskattesystemets träder i kraft. Således blir det för dessa fordon ett *ytterligare* skattemässigt gynnade dels genom ett ytterligare incitament att köpa ett el- eller hybridfordon före den nya fordonsskattens ikraftträdande, dels genom att den totala kostnaden för fordonsskatt blir lägre med det nya systemet.

#### 4.6.4 Förslag

**Utredningens förslag:** Fordon som kan drivas med alternativa drivmedel får i utgångsläget betala dels den fiskala enhetsskatten, dels en koldioxidsskattekomponent i nivå med deras respektive utsläpp. Utsläppsvärdet enligt EU:s testkörscykel skall därvid användas. För tvåbränslefordon skall gälla att fordonsskatt tas ut som om fordonen drevs enbart på bensen/diesel. Motiveringen till detta är att det är svårt att bedöma i vilken omfattning fordonen drivs med det alternativa bränslet. Det skattemässiga gynnandet av dessa fordon får därför komma till uttryck genom drivmedelsbeskattningen.

Övergångsvis bör sådana fordon miljöklass El eller Hybrid som blivit skattepliktiga före ikraftträdandet av den nya fordonsskatten få åtnjuta hela den nuvarande femåriga skattebefrielsen. De kommer därefter att ingå i det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet med lägre skatt än i det nuvarande viktbaserade fordonsskattesystemet.

Det bedöms som en betydande administrativ förenkling av fordonsskatteuttaget, framför allt i ett framtidsperspektiv, om alla lätta fordon beskattas efter samma principer. För fordon som drivs med alternativa drivmedel innebär detta följande.

- För elbilar betalas endast den fiskala delen av fordonsskatten, dvs. en fordonsskatt motsvarande 360 kronor per år.
- För hybridbilar (el och annat drivmedel) och för tvåbränslefordon skall fordonsskatt tas ut med en koldioxidsskattekomponent beräknad med hjälp av EU:s testkörscykel.

För alla lätta fordon skall således fordonsskatten tas ut enligt samma principer. Om det för klimatet fördelaktigare bränslet är tillgängligt kommer detta sannolikt att användas så länge som bränslet i sig är *tillräckligt* skattemässigt gynnat. Koldioxidsskatten på bränslet bör motsvara dess fossila kolinnehåll.

Genom förslaget bedöms det bli enklare att skattemässigt jämföra olika fordon. Det betyder också, eftersom samma principer gäller för alla fordon, att en förändring i de grundläggande antagandena för beräkningar av koldioxidutsläppen per kilometer slår igenom för alla fordon, vilket får anses vara önskvärt av såväl administrativa skäl som miljöskäl.



Utredningen om förnybara fordonbränslen<sup>15</sup> utreder bland annat strategier för introduktion av förnybara fordonbränslen. Se avsnitt 5 och 6 för en diskussion kring detta och hur rena och alternativa bränslen behandlas skattemässigt.

#### 4.7 Andra möjliga utvecklingar av fordonsskatten som utredningen har övervägt

##### 4.7.1 Bör en miljöskattekomponent för nya fordon fogas in i fordonsskatten?

**Utredningens bedömning:** Någon miljöskattekomponent som premierar köp av nya fordon med bättre miljöegenskaper än de som följer av tvingande EG-direktiv föreslås inte i utgångsläget ingå i fordonsskattemodellen. Utredningen anser dock att det kan finnas anledning att framdeles överväga om en sådan komponent bör infogas i fordonsskatten för att ytterligare öka miljöstyrningen. En översikt över hur en sådan komponent skulle kunna fungera inom ramen för det föreslagna fordonsskattesystemet ges därför i detta avsnitt.

Det finns en skatteteknisk möjlighet att i det nya systemet för fordonsskatt införa en miljöskattekomponent. Denna diskuteras nedan men *föreslås inte införas* på grund av att vi bedömer det önskvärt att inte ha alltför stor komplexitet i fordonsskattesystemet, i alla fall inte i ett första steg samtidigt som majoriteten av de lätta fordonen kommer att stå kvar i det gamla viktsystemet. Utredningen väljer ändå att presentera idéer till en eventuell framtida utveckling av fordonsskatten som skulle vara kompatibel med den nya struktur för fordonsskatt som föreslås i övrigt.

#### *Gällande miljöklassystem*

Det är inte vår uppgift att utreda det eventuella behovet av att reformera det svenska miljöklasssystemet. Men eftersom utredningen ser ett behov av att anpassa fordonsskatten efter fordonets miljöprestanda (utöver koldioxideffektivitet) presenteras här kort vissa delar av det svenska miljöklasssystemet.

---

<sup>15</sup> Dir. 2003:89.

Alla nya bilar som säljs i Sverige och EU i övrigt måste som lägst uppfylla grundkraven i miljöklass 2000. Miljöklass 2005 blir obligatorisk vid nya typgodkännanden den 1 januari 2005 och gäller för samtliga nya bilar fr.o.m. den 1 januari 2006. Bilen får sin miljöklassstillhörighet när den registreras, baserat på bilmodellens avgasgodkännande. En bil behåller sin miljöklassstillhörighet och berörs inte av att nya klasser införs.

När nya avgaskrav beslutats i EU införs de som svenska miljöklasser. Från och med den 1 januari 2000 gäller Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG<sup>16</sup> av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG. Direktivet innebär att EU:s obligatoriska avgaskrav för lätta fordon skärps enligt en tidtabell som löper mellan den 1 januari 2000 och den 1 januari 2007. De bindande gränsvärdena fastläggs i två nivåer. De införs för nya typgodkännanden med början år 2000 och år 2005. Dessa kravnivåer kallas inom bilbranschen EURO 3 och EURO 4. Vid en första tidpunkt gäller de skärpta avgaskraven för nya modeller som typgodkänns. Vid en andra tidpunkt gäller de nya kraven för samtliga bilar vid registrering, försäljning eller ibruktagande. Gränsvärdena för utsläpp av kolmonoxid, kolväten, kväveoxider, kombinationer av dessa och partiklar skärps. Miljöklassnings-systemet har skärpts i omgångar och en beskrivning av de gällande utsläppskraven (fr.o.m. den 1 januari 2002) finns i nedanstående tabell 4.13. Miljöklass 2000 motsvarar de fordon som i dag uppfyller obligatoriska krav och miljöklass 2005 motsvarar de fordon som i dag uppfyller beslutade kommande krav.

---

<sup>16</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 1).

Tabell 4.13. Utsläppsgränsvärden (g/km) för miljöklassning av personbilar

Förorening	Miljöklass 2000		Miljöklass 2005	
	Körcykel 98/69/EG		Körcykel 98/69/EG	
	Bensin	Diesel	Bensin	Diesel
Kolmonoxid (CO)	2,3	0,64	1,0	0,5
Kolväten (HC)	0,20	–	0,10	–
Kväveoxider (NOx)	0,15	0,50	0,08	0,25
Sammanlagt värde HC+NOx	–	0,56	–	0,3
Partiklar vid dieselmotordrift		0,05		0,025

Av tabellen ovan framgår att emissionskraven har blivit strängare över tid och att utsläppen per kilometer (g/km) således minskar. Fordonen blir alltså renare och renare. Detta gäller också utsläppsgränsvärden (g/km) för lätta lastfordon. Som kan utläsas i tabellen nedan har de lättare lastfordonen, med en referensvikt under 1 305 kg, likadana utsläppskrav som personbilarna. De tyngre lätta lastfordonen, dvs. de med en referensvikt mellan 1 306 och 3 500 kg, tillåts däremot att ha högre utsläpp. (Ang. referensvikt, se avsnitt 12.6.3.)

Tabell 4.14. Utsläppsgränsvärden (g/km) för miljöklassning av lätta lastfordon

Miljö klass	Referensvikt	Kolmonoxid (CO)		Kolväten (HC)		Kväveoxider (NOx)		Sammanlagt värde (HC+NOx)		Partikelutsläpp vid dieseldrift
		Bensin	Diesel	Bensin	Diesel	Bensin	Diesel	Bensin	Diesel	
		2000	-1305	2,30	0,64	0,20	–	0,15	0,50	
	1306-1760	4,17	0,80	0,25	–	0,18	0,65	–	0,72	0,07
	1761-	5,22	0,95	0,29	–	0,21	0,78	–	0,86	0,10
2005	-1305	1,00	0,50	0,10	–	0,08	0,25	–	0,30	0,025
	1306-1760	1,81	0,63	0,13	–	0,10	0,33	–	0,39	0,04
	1761-	2,27	0,74	0,16	–	0,11	0,39	–	0,46	0,06

Att döma av de skilda avgaskraven går det att konstatera att den tyngre delen av de lätta lastfordonen har det enklare att uppfylla avgaskraven än en personbil i samma viktklass. På sikt torde det vara önskvärt att harmonisera avgaskraven för personbilar och lätta lastfordon. I tabellen nedan framgår när de olika miljöklasserna börjar (började) gälla.

Tabell 4.15. Tidtabell för införande av avgaskrav för lätta fordon

	<i>Krav</i>	<i>Kraven gäller vid nya typgodkännanden</i>	<i>Kraven gäller för samtliga nya fordon</i>
Miljöklass			
2000	Personbilar <sup>1</sup>	2000-01-01	2001-01-01
	Övriga <sup>2</sup>	2001-01-01	2002-01-01
2005	Personbilar <sup>1</sup>	2005-01-01	2006-01-01
	Övriga <sup>2</sup>	2006-01-01	2007-01-01

<sup>1</sup> Inklusive lätta lastbilar med en referensvikt under 1 305 kg, men exklusive lätta fordon för personbefordran med en referensvikt över 2 500 kg.

<sup>2</sup> Denna grupp innefattar lätta lastbilar med en referensvikt över 1 305 kg och lätta fordon för personbefordran över 2 500 kg.

#### *Hur kan en miljöskattekomponent fungera?*

Tanken bakom en framtida miljöskattekomponent är att fordons-skatten alltid skall gynna en bättre miljöklass i förhållande till en sämre. I praktiken innebär detta att ägaren till ett fordon av bästa obligatoriska miljöklass inte betalar för någon miljöskattekomponent. Detta betyder att miljöklass 2005-fordon undviker miljöskattekomponenten till dess att en framtida miljöklass 2008 blir obligatorisk vid nya typgodkännanden. Om en konsument redan i dag köper ett miljöklass 2008-fordon skulle han eller hon fortsätta att undvika miljöskattekomponenten till dess att nästa miljöklass (möjligen 2010) blir obligatorisk vid nya typgodkännanden.

Om det blir juridiskt möjligt, enligt EG-rätten, att skattemässigt gynna en icke beslutad miljöklass (t.ex. att i dag skattemässigt gynna en framtida, icke beslutad miljöklass som går längre än miljöklass 2005), bör det övervägas om man skall ta hänsyn till detta i miljöskattekomponenten. Skattetekniskt bör det inte bereda några större problem, eftersom vägtrafikregistret innehåller

uppgifter om vilken miljöklass nya fordon tillhör. Dessa uppgifter får bedömas vara stabila genom det nya miljöklasssystemet (fr.o.m. miljöklass 2000).

Skattetekniskt kan miljöskattekomponenten bestå i ett procentuellt påslag på summan av den fiskala komponenten och koldioxidskattekomponenten. Om man i dag köper ett miljöklass 2005-fordon betalar man grundbeloppet fram till dess att nästa miljöklass blir obligatorisk. När nästa miljöklass blir obligatorisk vid nya typgodkännanden, så ökar miljöskattekomponenten ytterligare för miljöklass 2005-fordonet.

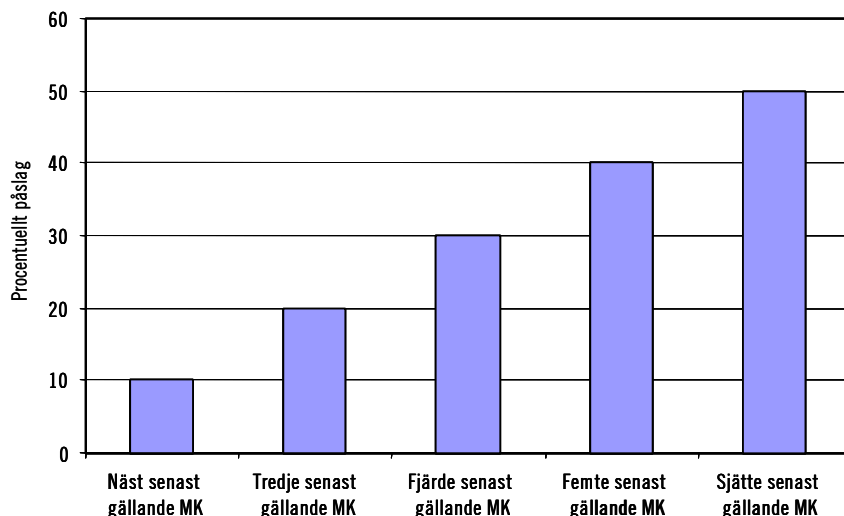
Exempelvis skulle fordonsskatten för en bensindriven Volvo V70 i miljöklass 2005 utan miljöskattekomponent uppgå till 1 764 kronor i årlig fordonsskatt (se tabell 4.4.) till dess att nästa miljöklass blir obligatorisk för nya personbilar. I detta skede träder miljöskattekomponenten in för denna bil med ett påslag om t.ex. 10 procent. När sedan ytterligare nästa miljöklass blir obligatorisk blir det ännu ett påslag. Systemet med en miljöskattekomponent kan enkelt justeras, beroende på behovet av att påverka ägande och utskrotning av vissa miljöklasser, genom förändringar i det procentuella påslaget.

De principer som kan ligga till grund för miljöskattekomponenten i fordonsskatten för fordon i det *nya* systemet (dvs. åtminstone uppfyller miljöklass 2005) är således följande.

- Om fordonet uppfyller senaste obligatoriska miljöklass är miljöskattekomponenten noll.
- Miljöskattekomponenten motsvaras sedan av ett procentuellt påslag om t.ex. 10 procent för varje ”sämre” miljöklass som finns.

I figur 4.3 nedan illustreras miljöskattekomponenten. Om förslaget blir verklighet bedömer vi det vara miljömässigt motiverat att fordonsskatten är 50 procent högre för de ”sämsta” fordonen.

Figur 4.3. Miljöskattekomponenten; procentuellt påslag på fordonsskatten, dvs. på summan av den fiskala komponenten och koldioxidskattekomponenten



För ovan nämnda Volvo V70, tillhörande miljöklass 2005, som i det nya systemet i utgångsläget beskattas med 1 764 kronor i fordonsskatt, betyder det att fordonsskatten efter cirka 10–15 år uppgår till 2 646 kronor (tidsvariationen är beroende av hur stora intervall det är mellan införandet av nya miljöklasser). Om t.ex. en miljöklass 2008 blir obligatorisk vid nya typgodkännanden 2009 innebär det i detta system ett påslag om 10 procent. Detta medför att man för nämnda Volvo V70 då betalar 1 940 kronor per år. Tabellen nedan visar effekterna av ett sådant förslag för ett antal fordon. Om denna ökning bedöms som alltför stark är det, som ovan nämnts, enkelt att behålla samma princip – ju äldre, desto dyrare att äga – men att ändra miljöskattekomponentens storlek. Tabellen är endast avsedd att visualisera hur systemet kan komma att fungera. För att kunna göra detta har vi tvingats göra antaganden om två nya miljöklasser, 2008 och 2010. Det bör dock poängteras att det för närvarande inte står klart när, och om, nya miljöklasser (avgaskrav) kommer att beslutas.

Tabell 4.16. Beskrivning av en tänkbar utveckling av miljöskattekomponenten och dess inverkan på några vanliga fordon

	2005	2006	2007	2008*	2009	2010**	2011
Ford Mondeo HGV 2,0 Ghia	1 812	1 812	1 812	1 993	1 993	2 174	2 174
Saab 9-5 Aero Sedan	1 668	1 668	1 668	1 835	1 835	2 002	2 002
Volkswagen Polo 1,4 FSI 3d	828	828	828	911	911	994	994
Volvo V70 2,4 140 HK	1 764	1 764	1 764	1 940	1 940	2 117	2 117
Volvo XC90 T6 7-sits	2 868	2 868	2 868	3 155	3 155	3 442	3 442

\*Miljöklass 2008 antas här vara obligatorisk vid nya typgodkännanden fr.o.m. den 1 januari 2009.

\*\*Miljöklass 2010 antas här vara obligatorisk vid nya typgodkännanden fr.o.m. den 1 januari 2011.

Beloppen i tabellen ovan gäller under antagandet att koldioxidskattekomponenten och den fiskala skattekomponenten inte har förändrats under tidsperioden.

#### 4.7.2 Bör en trafiksäkerhetsskattekomponent för nya fordon fogas in i fordonsskatten?

**Utredningens bedömning:** Någon trafiksäkerhetsskattekomponent föreslås för närvarande inte införas i fordonsskattemodellen. Skälen härför är dels att det i dagsläget saknas en stabil plattform att ha som utgångspunkt för en sådan komponent, dels risken för att komponenten kan motverka den koldioxidrelatering som fordonsskattesystemet föreslås byggas upp kring.

En trafiksäkerhetsskattekomponent skulle i huvudsak kunna fungera på liknande sätt som miljöskattekomponenten genom att erbjuda en lindrigare fordonsbeskattning för fordon som av det ena eller andra skälet anses trafiksäkrare än andra.

Det finns emellertid inte i dag tillräckliga förutsättningar för att införa en sådan komponent i fordonsskatten. Utredningens övertygelse är att det är mycket vanskligt att låta en eller flera av fordonets trafiksäkerhetsegenskaper utgöra parametrar i fordonsskatten. Det grundläggande skälet till detta är att det saknas ett allmänt accepterat ram- och regelverk för trafiksäkerhetshöjande utrustning. Därmed synes det alltså vara förenat med stora

administrativa svårigheter att införa en godtagbar trafiksäkerhets-skattekomponent. Det skulle också vara mycket olyckligt om ett incitament för en specifik trafiksäkerhetshöjande utrustning missgynnar helhetslösningar avseende fordonets trafiksäkerhet.

Det är svårt att förena en koldioxidrelaterad skatteskala med ett system som premierar trafiksäkerhetsdetaljer. Koldioxidrelateringen bygger på att fordonsskatt skall betalas i förhållande till respektive fordonets koldioxidutsläpp, dvs. ju större utsläpp det har, desto högre blir fordonsskatten. En trafiksäkerhetsrelatering bygger däremot på att olika trafiksäkerhetsarrangemang premieras, dvs. rakt motsatt system i förhållande till koldioxidrelateringen.

Om en trafiksäkerhetsrelatering skall införas bör den emellertid ske genom att en särskild trafiksäkerhetsskattekomponent införs så att systemet blir så transparent som möjligt. Premieringen av fordon som har bra utsläppsvärden kan då på ett godtagbart sätt förenas med premieringen av fordon med god trafiksäkerhet.

Utredningen gör dock bedömningen att det är motiverat att utveckla metoder för bedömning av bilars säkerhet, bland annat för att möjliggöra framtida utvecklingar av fordonsskatten i en trafik-säkerhetshöjande riktning. Här avses säkerhetsparametrar som kan stimulera ökad fordonssäkerhet avseende *extern* trafiksäkerhet. Exempel på sådan fordonsteknik är alkolås (se bilaga 5).

Avseende extern trafiksäkerhet är det i sammanhanget värt att påpeka det från trafiksäkerhetssynpunkt högst olyckliga med en stor viktspridning i fordonsparken. Av trafiksäkerhetsskäl är det därför också önskvärt att minska användningen och den ökande nyregistreringen av stadsjeepar. Skälet är att dessa fordon, genom sin generellt sett högre vikt och högre krockpunkt, är mycket farligare för medtrafikanterna än andra personbilar (även i storbilsklassen). Detta får dock till stor del ske utanför fordonsskattesystemet (se även bilaga 5).

#### *Generellt krav på viss utrustning för alla nya fordon*

I nuläget synes det kunna diskuteras om Sverige ensidigt har möjlighet att inför ett allmänt krav på att alla nya fordon skall ha exempelvis alkolås eller bältespåminnare. Därvid torde det finnas utrymme för EG-rätten att tolka ett nationellt svenskt krav som ett handelshinder. Om det finns en trafiksäkerhetshöjande fordonsutrustning som bedöms medföra stora trafiksäkerhetsvinster,



exempelvis alkolås eller bältespåminnare, är det därför högst motiverat att på EU-nivå arbeta med att klargöra huruvida sådan nationella initiativ är möjliga att genomföra.

Som jämförelse kan pekas på de stora trafiksäkerhetsvinster som gjordes i och med att kravet på att alla nya fordon skall ha bilbälte realiserades tack vare ett införande av ett allmänt författningskrav.

#### 4.8 Den skattemässiga behandlingen av de fordon som inte omfattas av den nya fordonsskattemodellen

**Utredningens förslag:** Vi föreslår att de äldre fordon som inte kommer att omfattas av den nya fordonsskattemodellen, med vissa modifikationer, står kvar i den nuvarande viktbaserade fordonsskattningen.

För de äldre fordon som inte uppfyller miljöklass 2005, El eller Hybrid föreslås följande ordning.

För *bensinfordon* föreslås att en 30 procent högre fordonsskatt än i dag tas ut för modellår fr.o.m. 1988 eller äldre (från detta år tvingar de hårdare avgaskraven fordonen att vara försedda med katalysator).

För *dieselfordon* av modellår 2005 och äldre t.o.m. 1989 föreslås en sänkning av den nuvarande fordonsskattenivån till 90 procent av dagens nivå. Detta görs för att i viss mån parera de högre drivmedelsskattenivåer som blir en följd av våra förslag om drivmedelsbeskattningen. För dieselfordon av modellår 1988 eller äldre (från tiden före de första avgaskraven) skall fordonsskatten vara i nivå med dagens fordonsskatt.

För *lätta lastbilar och lätta bussar* föreslås att fordonsskatten höjs med 40 procent jämfört med i dag. Detta i syfte att nå en likformig beskattning av de lätta fordonen i det viktbaserade systemet och delvis anpassa nivåerna till de nivåer som kommer att gälla fr.o.m. den 1 januari 2009 (modellår 2008) för lätta lastbilar och bussar i det koldioxidbaserade systemet.

##### 4.8.1 Inledning

Till behovet av bränslesnålare fordon för att uppnå lägre utsläpp av koldioxid per fordonskilometer skall läggas behovet av att minska användningen av äldre bilar.

De äldre fordon som inte uppfyller miljöklass 2005, El eller Hybrid kommer inte att omfattas av den nya koldioxidrelaterade fordonsskatten. Dessa fordon är det stora flertalet i dag och inkluderar alltså samtliga fordon t.o.m. miljöklass 2000. Det huvudsakliga skälet till att dessa fordon inte inkluderas i den koldioxidrelaterade fordonsskatten är att uppgifter om koldioxidutsläpp, generellt sett, saknas för dessa. Dessa fordon skall därför som utgångspunkt stå kvar i den viktbaserade beskattningen.

Från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt är det bättre ju fler äldre fordon som byts ut. Miljön och trafiksäkerheten är också de huvudsakliga skälen till behovet av en förnyring av den svenska fordonsparken. De totala effekterna i fråga om utsläpp och trafiksäkerhet beror naturligtvis på hur många fordon som är i trafik och hur mycket dessa körs, samt vilka trafiksäkerhets- och miljöprestanda de har.

Det är hur som helst klart att det *allmänt sett* är motiverat att fordonsskatten ökar med fordonets ålder. Principen ”Ju äldre, desto dyrare att äga” innebär följande.

- Den ger avsevärda miljömässiga effekter genom att de äldre dieselfordonen med höga utsläpp försvinner ur fordonsparken; dessa effekter är avsevärda, i alla fall per bil räknat. Detta är inte minst viktigt utifrån viljan att uppnå miljö kvalitetsnormerna om partikelutsläpp. Stora positiva miljöeffekter är också att förvänta av att bensindrivna personbilar utan katalysator försvinner.
- Den ökar trafiksäkerheten i fordonsparken genom att ge incitament till att tidigarelägga utskrotning och att köpa nyare, och därmed generellt sett, mer trafiksäkra fordon,
- Den gör det mindre attraktivt med direktimport av äldre bilar

Det finns också skattetekniska möjligheter att beskatta äldre bensin- och dieseldrivna fordon högre än nya. Relevanta uppgifter för skatteuttaget finns i vägtrafikregistret som utgör grund för beskattningen. Möjligen kan effekter för småföretagare samt fördelningspolitiska hänsyn göra att differentieringen efter ålder och/eller miljöklass bör vara svagare än vad som hade varit fallet om endast miljöskäl skulle ligga till grund för skattedifferentieringen.

#### 4.8.2 Personbilar utan katalysator

*Många av personbilarna saknar fortfarande katalysator*

År 1989 skärptes avgaskraven på ett sådant sätt att det blev nödvändigt med katalysator för att klara kraven. Redan 1987 och 1988 förekom det dock att vissa fordonmodeller utrustades med katalysator. Av Sveriges ungefär fyra miljoner personbilar saknade år 2003 cirka 700 000 katalysator. År 2001 svarade bilar med katalysator för cirka 73 procent av den svenska bilparken men för 83 procent av den totala körsträckan. Detta beror på att nya bilar i regel körs mer än äldre bilar.<sup>17</sup> Trots sin lilla andel av Sveriges fordonspark står personbilarna utan katalysator för en betydande del av utsläppen av kolmonoxid (CO), kolväten (HC), kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och partiklar (pm). Utsläppen av dessa ämnen har minskat betydligt efter det att katalysatorn blev obligatorisk för nya bilar. Katalysatorn får därför betraktas som ett stort tekniksprång jämfört med senare vidareutvecklingar och användandet av olika reningstekniker.

Trots att bensindrivna personbilar utan katalysator står för endast cirka 15 procent av personbilarnas trafikarbete (2001) står de för huvuddelen av deras utsläpp av kolväten, kolmonoxid och kväveoxider.<sup>18</sup> En snabbare utfasning av äldre fordon kan därmed ge upphov till stora miljövinster. Eftersom trafiksäkerheten hos äldre fordon generellt sett dessutom är sämre än hos nyare fordon kan även positiva trafiksäkerhetsvinster förväntas när de äldre fordonen fasas ut. Dessa äldre bilar är också en del av förklaringen till svårigheterna att nå miljökvalitetsnormerna avseende utsläpp av kväveoxider och partiklar i större städer. Detta är något som bland annat länsstyrelserna i Västra Götalands län och Stockholms län tar upp i sina förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna.

Katalysatorn renar en stor andel av de miljö- och hälsoskadliga utsläppen. En katalysatorrenad bil beräknas nämligen under sin livstid släppa ut 55–75 procent mindre kväveoxider och 70–90 procent mindre kolmonoxid och kolväten än en bil utan sådan rening. Effekterna av denna avgasrening har dock endast gradvis gjort sig gällande. Biltrafiken har fortsatt att öka och fortfarande används, såsom framgått, många äldre bilar utan katalysator.

---

<sup>17</sup> BIL Sweden, *Bilismen i Sverige 2003*.

<sup>18</sup> Källa: Vägverkets promemoria 2003-08-22 *När är det motiverat att ha lika fordonsskatt på bensin- och dieseldrivna personbilar*.

Tätortsluftens innehåll av kväveoxider minskar därför i förhållandevis långsam takt.

Eftersom katalysatorn sänker utsläppen av miljö- och hälsofarliga ämnen så radikalt är det motiverat att se på möjligheterna att *minska* användandet av bilar utan katalysator.

#### *Eftermontering av avgasreningsutrustning på äldre fordon*

Det finns möjlighet att eftermontera avgasreningsutrustning (t.ex. katalysator eller partikelfälla) för att därigenom minska utsläppen på äldre fordon. Kostnaden och möjligheterna att göra detta beror på vilken ursprungsmotor det rör sig om och vilket teknik som krävs för nå de lägre utsläppen. Det fanns tidigare ett bidrag som kunde åtnjutas om eftermontering skedde. Såvitt utredningen erfarit utnyttjades detta bidrag emellertid i mycket ringa omfattning. Härtill kan läggas att hållbarheten hos eftermonterade katalysatorer har ifrågasatts.

### **4.8.3 Överväganden och förslag om de äldre fordonen**

#### **Bensin- och dieseldrivna personbilar**

Allmänt sett har alltså äldre fordon sämre miljö- och trafiksäkerhetsegenskaper. Ett enkelt system som gör det mindre attraktivt att behålla äldre fordon är därför önskvärt. Beträffande miljö- och hälsofarliga utsläpp är detta speciellt tydligt för äldre dieselfordon samt för bensindrivna fordon utan katalysator. Det finns därför goda skäl att ta hänsyn till detta i utformningen av fordonsskatten.

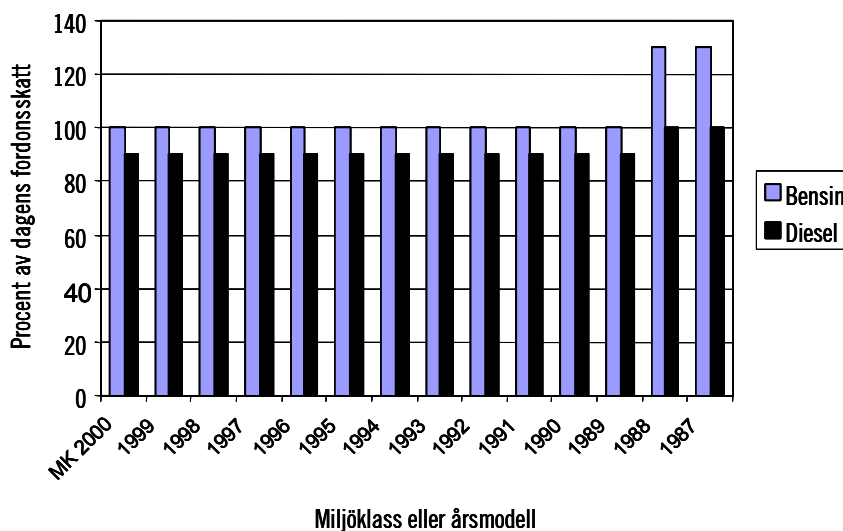
Mot bakgrund av det anförda föreslås följande.

- För en nyare dieseldriven personbil sänks fordonsskatten till 90 procent jämfört med gällande system. Detta i syfte att delvis kompensera för den föreslagna dieselskattehöjningen.
- För årsmodell 1988 och äldre dieseldrivna personbilar blir fordonsskatten 100 procent av den nuvarande fordonsskatten. Den höjda drivmedelsskatten medför därför en fördyring för dessa fordonsägare.
- En extra skatt införs för bensindrivna personbilar av modellår 1988 eller äldre (från denna tidpunkt krävs katalysator för att klara avgaskraven). Påslaget föreslås uppgå till 30 procent

(ca 500 kronor för ett normalfordon) på nuvarande fordonsskatt.

Figuren 4.4 nedan presenterar det beskrivna principiella upplägget för bensin- och dieseldrivna personbilar. På den vertikala axeln kan den procentuella nivån av dagens fordonsskatt utläsas för olika miljöklasser/årsmodeller.

Figur 4.4. Principiell hantering av miljöhänsyn i det viktbaserade fordonsskattesystemet, personbilar

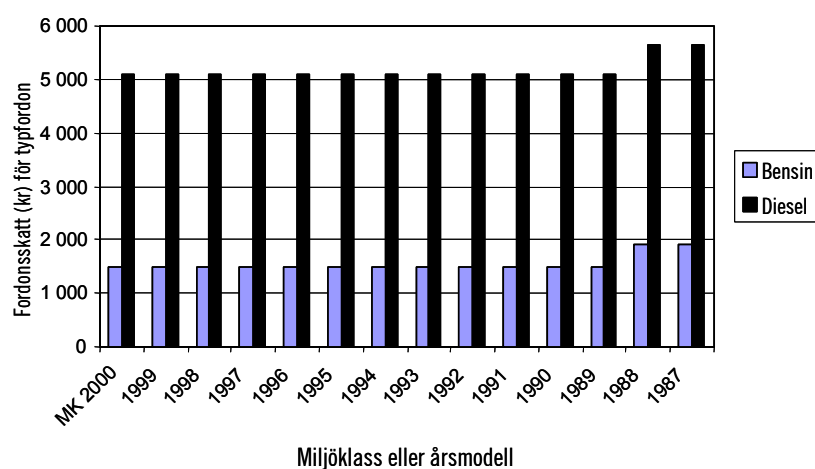


Bensindrivna personbilar fr.o.m. 1989 års modell och yngre i det viktbaserade systemet får inte några förändringar jämfört med nuvarande fordonsskatt. För årsmodeller äldre än 1989 sker ett påslag om 30 procent jämfört med dagens fordonsskatt.

För dieseldrivna personbilar kan utläsas att dessa får en sänkning av nuvarande fordonsskatt om de är av en årsmodell yngre än 1988. En dieseldriven personbil som uppfyller miljöklass 2000 betalar således 90 procent av nuvarande fordonsskatt, medan en dieseldriven personbil fr.o.m. 1988 års modell eller äldre betalar lika mycket i fordonsskatt som i dag. Syftet bakom sänkningen för de nyare fordonen är att delvis kompensera för den höjning av skatten på diesel som kan förväntas som ett resultat av utredningens förslag avseende en mer likformig drivmedelsbeskattning.

Ovan har eftermontering av katalysator berörts liksom frågan om något incitament härtill bör införas i fordonsskatten. Generellt sett är naturligtvis kostnaden för eftermontering betydligt lägre än för att köpa ett nytt fordon. Från trafiksäkerhetssynpunkt kan det emellertid ifrågasättas om användandet av dessa äldre fordon bör stimuleras. Med hänsyn härtill och mot bakgrund även av de rent lagtekniska och tillämpningsmässiga svårigheterna med en sådan lösning föreslår utredningen att något ekonomiskt incitament till stöd för eftermontering inte förs in i fordonsbeskattningen.

Figur 4.5. Fordonsskatt för två typfordon (personbilar) när miljöhänsyn integreras i det viktbaserade fordonsskattesystemet



## Lätta lastbilar och lätta bussar

### Inledning

Delbetänkandets (SOU 2002:64) förslag om en höjning av fordonsskatten med 55 procent för lätta lastbilar och lätta bussar var delvis motiverat av syftet att minska effekterna av omregistrering av dieseldrivna personbilar till lätta lastbilar. Förslaget har ännu inte lett till någon lagstiftning. Utredningen finner därför anledning att i samband med den helhetsbedömning av de lätta

fordonens beskattning som nu görs återkomma med förslaget i relevanta delar.

#### *Skillnader i fordonsskatten och följer därav*

Nuvarande nivå på fordonsskatten för lätta lastbilar och lätta bussar är avsevärt lägre än för motsvarande viktclasser på personbilssidan. När försäljningsskatten för lätta lastbilar avskaffades år 2000 skedde *ingen* motsvarande höjning av fordonsskatten för dessa fordon. Detta innebar att det skapades stora skatteskillnader mellan lätta lastbilar och personbilar. För många av de tyngre fordonen (runt två tons totalvikt) blev det då möjligt att tjäna uppemot 7–8 000 kronor genom att välja en lätt lastbil i stället för en dieseldriven personbil. Motsvarande skatteskillnad bland de bensindrivna fordonen är avsevärt mindre och uppgår till ungefär 1 700 kronor.

I nedanstående tabell ses de senaste årens omregistreringar. En stor del av dessa omregistreringar får antas bero på den stora skillnaden i fordonsskatt mellan en dieseldriven personbil och en lätt lastbil. Dessa fordon är i många fall identiska och omregistreringen sker således i huvudsak av skatteskal.

*Tabell 4.17.* Antal dieseldrivna personbilar ombesiktigade till lastbilar samt nyregistrerade lätta lastbilar

<i>Besiktningår</i>	<i>Omregistrerade</i>	<i>Nyregistrerade totalvikt &lt;3 510 kg</i>
1996	–	14 694
1997	–	20 216
1998	–	25 812
1999	769	27 701
2000	2 183	31 278
2001	10 026	30 138
2002	5 535	30 203
2003	8 856	30 342

*Källa:* Vägverket och BIL Sweden.

År 2001 höjdes skatten för de äldre dieseldrivna personbilarna markant. Det stora antalet omregistreringar det året kan sannolikt till stor del förklaras av denna skatteförändring samt av det förhållandet att försäljningsskatten togs bort.

Antalet nyregistrerade lätta lastbilar kan också ses i ljuset av denna skatteförändring. En rimlig tolkning av dessa siffror är att många *av skatteskäl* väljer att registrera den nya bilen som en lätt lastbil i den mån det är möjligt eller väljer att köpa en lätt lastbil i stället för en personbil.

#### *Skillnader i avgaskrav*

Det är önskvärt att skattesystemet uppmuntrar konsumenter och företag att välja det som är samhällsekonomiskt mest lönsamt och att annat beteende motverkas, eller åtminstone inte uppmuntras. Att införliva alla lätta fordon i samma system för fordonsskatt är därför *delvis* motiverat av att minska incitamenten att av skatteskäl välja en lätt lastbil och *delvis* för att, genom en gemensam fordonsskatteskala, stimulera bränsleeffektivitet för alla lätta fordon. Ett annat viktigt skäl är att emissionskraven för lätta lastbilar och bussar är mindre långtgående än på personbilssidan (se tabell 4.18 nedan). I nuvarande system lönar det sig således skattemässigt att köpa och äga en lastbil, som dessutom ofta har lägre emissionskrav än motsvarande personbil.



Tabell 4.18. Schematisk miljöjämförelse. Lätta lastbilar och lätta bussar jämförda med tunga bilar och personbilar

Parameter	Lätta lastbilar och lätta bussar (under 3 500 kg)		Tunga bilar: lastbilar och bussar	Personbilar
	referensvikt mellan 1 305 och 1 760 kg	referensvikt större än 1 760 kg		
Avgaskraven				
Obligatoriska avgaskrav: miljöklass	Mk 2000	Mk 2000	Mk 2000	Mk 2000
Infört: frivilliga miljöklasser	Mk 2005	Mk 2005	Mk 2005, Mk 2008, Mk EEV	Mk 2005
Ungefärliga jämförelsetal	massa/körsträcka			
Typiskt fordon för jämförelse	bensindrift	dieseldrift	dieseldrift	bensindrift
Avgasutsläpp, NO <sub>x</sub>	100	400	~2 000	80
Avgasutsläpp, partiklar	100	~1000	~1 000	100
Utsläpp, koldioxid	100	~150	~400	70
Användningsgrad, relativ körsträcka	100	100	~400	100
Storlek, platsbehov (markytan)	100	120	300-600	100
Stads/landfördelning av trafikarbete	10:1	10:1	1:10	1:1

*Kommentar:* Underlaget till tabellen är avgasgränsvärden i kraven för respektive kategori (korrelationssamband för motor/chassiprov). Trafikdata från bl.a. Naturvårdsverkets PM 1671 (1983). För andra faktorer, som buller och trafiksäkerhet, saknas jämförelsetal. Ang. referensvikt, se avsnitt 12.6.3.

*Kilometerskattens inverkan på de lätta lastbilarna och lätta bussarna*

I avsnitt 8 och 9 utreds grunddragen i ett svenskt kilometerskatte-system, där vi bland annat föreslår att kilometerskatt skall tas ut för fordon med en totalvikt över 3,5 ton. För att inte skapa alltför starka incitament att välja fordon strax under eller över 3,5 ton är det relevant att beakta hur fordonsskatten kan hantera eventuella marginaleffekter. Allmänt sett är det motiverat att se till att den totala skattekostnaden för fordon som väger strax under 3,5 ton (fordonsskatt + drivmedelsskatt) inte skiljer sig avsevärt i förhållande till kostnaden för fordon strax över 3,5 ton (fordonsskatt + drivmedelsskatt + kilometerskatt). I den slutgiltiga utformningen bör också eventuella kompensationer för de fordon som ingår i kilometerskattesystemet beaktas. Det kan t.ex. röra sig om nedsatta drivmedelsskattenivåer.

*Överväganden och förslag*

I huvudsak kvarstår motiven för att höja fordonsskatten för de lätta lastbilarna och lätta bussarna i enlighet med vad som anförs i delbetänkandet (avsnitt 12). Skillnaderna i fordonsskatt medför således onödiga omregistreringar i syfte att undandra skatt. Därutöver gäller lindrigare avgaskrav för dessa fordon, vilket även det är ett skäl att inte beskatta dem lindrigare än personbilarna.

Genom utredningens samlade bedömning över vägtrafikbeskattningen tillkommer ytterligare två skäl att beakta. Det första hänför sig till utredningens förslag om en koldioxidrelaterad fordonsskatt, som inkluderar samtliga lätta fordon, och som kommer att innebära att nya lätta lastbilar och lätta bussar får en högre fordonsskatt än i dag. För att undvika att de äldre fordonen får en lägre beskattning krävs således att fordonsskatten för dessa höjs. Det andra skälet är att undvika marginaleffekter vid införandet av den likaledes föreslagna kilometerskatten för tunga fordon.

De ovan redovisade skälen talar för att det är högst motiverat att höja fordonsskatten för de lätta lastbilarna och lätta bussarna. En rimlig höjning nu är enligt utredningens mening 40 procent jämfört med i dag. Detta är en något lägre höjning än vad som aktualiserades i vårt delbetänkande, vilket föranleds dels av den föreslagna höjningen av skatten på diesel, dels av att det är fordonsskatten på bensinfordon som bildar referensnivå vid omläggningen.

Även med den nedjusterade höjningen kan påslagen procentuellt sett tyckas höga. Om man översätter dessa procentuella pålägg till kronor framgår det dock att höjningarna är högst måttliga.

Den ovan redovisade delen av förslaget innebär en första anpassning till fordonsskatten i det nya koldioxidrelaterade systemet. Från och med den 1 januari 2009 (modellår 2008), när uppgifter om den specifika bränsleförbrukningen och uppgift om koldioxidutsläpp är tillgängliga för de aktuella fordonen, föreslås dessa, såsom tidigare redovisats, ingå fullt ut i det koldioxidbaserade systemet. Utöver den nu föreslagna höjningen om 40 procent föranleder detta därför ytterligare höjningar av fordonsskatten för de äldre lätta lastbilarna och lätta bussarna. I annat fall kommer fordonsskatten att vara ett incitament att äga och använda äldre fordon med sämre miljö- och trafiksäkerhetsegenskaper.

Om lagstiftaren vid beaktande av det ovan anförda ändå vill ha lägre skattesatser för lätta lastbilar och lätta bussar, t.ex. för att skattesubventionera småföretagarna, bör det noggrant kontrolleras huruvida det är förenligt med EG-rättens bestämmelser om statligt stöd. Det kan tyckas omotiverat om vissa näringar/näringsidkare särbehandlas genom olika principer för fordonsskatt. Vid en sådan lösning bör man även beakta vilken inverkan detta har på funktionen av det framtida kilometerskattesystemet i form av marginaleffekter osv.

#### *Konsekvenser*

En väntad konsekvens av en likformig fordons- och drivmedelsbeskattning för de lätta fordonen är att omregistreringar av skatteskäl sannolikt helt kommer att upphöra. Det finns nämligen inte längre skatteskäl till omregistreringar, eller åtminstone mycket svagare skatteskäl. En annan tänkbar – och önskvärd – konsekvens är att småföretagarna och andra fordonsägare väljer mer bränsleeffektiva fordon vid nyanskaffning. I vart fall kommer de att ha en direkt möjlighet att påverka nivån på fordonsskatten för det fall denna avses vara (för) hög.

## 4.9 Hur skall det s.k. glesbygdsavdraget hanteras

**Utredningens förslag:** Glesbygdsavdraget mönstras ut ur fordonsbeskattningen, främst av det skälet att det förtar den samlade miljöstyrning som utredningen strävar efter med den nya fordonsskattemodellen. Stöd för denna bedömning finner vi även i stödets ålderdomliga konstruktion och i att skälen bakom stödets införande 1979 numera, efter 25 år, får anses vara så uttunnade att de inte längre är relevanta.

### *Bakgrund*

Enligt 14 § fordonsskattelagen (1988:327) subventioneras fordonskatten på personbilar hemmahörande i vissa Norrlandskommuner med 384 kronor per år. Detta gäller oavsett typ av personbil, dvs. bensin eller diesel. Subventionen infördes i samband med en bensinskattehöjning hösten 1979 i syfte att kompensera personbilstrafiken i glesbygd för dess genomsnittligt längre körsträcka och för de zontillägg som tas ut vid försäljning av bensin. Kompensationen utformades som en nedsättning av fordonskatten i de kommuner som ingick i stödområdena 5 och 6. Stödbeloppet var inledningsvis 120 kronor per år. Beloppet har successivt höjts. Sedan den 1 april 1988 uppgår detta till nuvarande 384 kronor per år. Av praktiska skäl bestäms det så att det är jämnt delbart med tolv. Det är den skattskyldiges adress enligt vägtrafikregistret som avgör var en bil hör hemma och bedömningen görs vid den tidpunkt då skattskyldigheten för ett visst skatteår eller en viss skatteperiod uppkommer. Enligt uppgift från Skatteverket motsvarade glesbygdsavdraget år 2001 cirka 70 miljoner kronor i uteblivna skatteintäkter. Vad beträffar de genomsnittliga körsträckorna i de norra delarna av landet redovisas dessa nedan för några län samt görs jämförelser med några storstadslän samt med Kalmar län.

Tabell 4.19. Antal personbilar och körsträcka 2001 efter län, mil

Län	Antal personbilar	Genomsnittlig körsträcka
Stockholms län	791 057	1 423
Västra Götalands län	743 221	1 370
Kalmar län	126 613	1 319
Västernorrlands län	136 731	1 284
Jämtlands län	70 403	1 352
Västerbottens län	127 107	1 292
Norrbottnens län	136 991	1 314

Källa: SIKA Rapport 2003:3. Körsträckor under 2001.

### Överväganden och förslag

Genom utredningens förslag om en koldioxidifferentierad koldioxidskatt inställer sig frågan om glesbygdsavdraget skall bibehållas. Som en utgångspunkt är det utredningens uppfattning att konstruktionen med en på det här sättet riktad skatte-subvention får anses förlegad och inte hemmahörande i en modern beskattningsmodell. När det gäller behovet av att styra mot mer bränsleeffektiva fordon gör sig detta behov gällande oavsett var i landet fordonet framförs. Om glesbygdsavdraget bibehölls skulle detta således i viss omfattning förta den miljörelatering som är ett huvudsyfte med den nya fordonsskattemodellen. Avdraget kan inte heller motiveras av det skälet att Norrlandsbilarna skulle ha längre körsträckor än bilar i övriga Sverige, vilket tydliggörs av tabell 4.19 ovan. Härutöver kan inte uteslutas att glesbygdsavdragets förenlighet med statsstödsreglerna torde kunna ifrågasättas till den del det kommer näringsidkare till del.<sup>19</sup> Mot bakgrund av det anförda och med hänsyn till att avdraget infördes i syfte att kompensera för en bensinskattehöjning för 25 år sedan är utredningen av den bestämda uppfattningen att avdraget nu skall slopas. Skälen härför är särskilt starka beträffande de fordon som skall ingå i den nya fordonsskattemodellen. Vad avser de äldre fordonen gör sig inte samma skäl gällande. För dessa gäller dock

<sup>19</sup> Ett stöd till den låga nivån om 384 kronor (360 kronor) torde dock kunna godtas med stöd av reglerna om stöd som bedöms vara av mindre betydelse, jfr Kommissionens förordning (EG) nr 69/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd av mindre betydelse (EGT L 10, 13.1.2000, s. 30).

allmänt sett att en skattesubvention av detta slag motverkar den av miljöskäl nödvändiga föryngringen av bilparken.

Om konstruktionen ändå – av rent politiska skäl – skall bibehållas är det utredningens bedömning att skattesubventionen skall sänkas till 360 kronor och i så fall motsvara den fiskala komponenten. Därmed skulle fordonsskatten kvarstå till den del den är koldioxidrelaterad för ett enskilt fordon. Detta är dock inte något alternativ utredningen i första hand ställer sig bakom.

## 4.10 Fordonsskatt på motorcyklar och lätta släpvagnar

### 4.10.1 Motorcyklar

#### Några bakgrundsfrågor

*Skall fordonsskatten på motorcyklar avskaffas p.g.a. att den ger så lite intäkter i förhållande till den administration den ger upphov till?*

Rent allmänt är låga årliga skatter svåra att motivera ur ett uppbördsperspektiv. Uppbördskostnaderna tar en procentuellt sett stor andel av skatten (vid en jämförelse med flera andra skatter), och eftersom en stor grupp motorcyklar ställs av under vintern blir skattebeloppen ibland mycket små. I stort sett alla motorcyklar har i dag en årlig skatt på 137 kronor. Skatten för personbilar har ökat med 245 procent under de senaste 30 åren. Motsvarande siffra för motorcyklar är 145 procent. De årliga skatteintäkterna kan beräknas ligga omkring 26 miljoner kronor. I tabell 4.20 nedan framgår antalet motorcyklar i trafik.

Tabell 4.20. Antal svenskregistrerade motorcyklar i trafik\*

Fordonskategori	Antal
Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	171 275
Andra motorcyklar	1 488

\* Antal motorcyklar i trafik avser ett medelvärde för de fordon som var i trafik vid ett tillfälle varje månad under perioden november 2002 – oktober 2003.

Källa: Vägverket samt egen bearbetning.

*Eller skall motorcyklarna inkluderas i omläggningen till en koldioxidrelaterad fordonsskatt?*

Om koldioxidutsläppen skall ligga till grund för beskattningen i framtiden även för motorcyklar skulle det vara fördriktigt att beräkningsgrunden är densamma som för övriga lätta fordon. Koldioxidutsläppen för motorcyklar varierar mellan 40 och 195 gram per kilometer beroende på modell.<sup>20</sup> Noterbart är att flera motorcykelmodeller släpper ut lika mycket (eller mer) koldioxid per kilometer än många mindre personbilar. Detta talar starkt för att motorcyklarna inlemmas i en koldioxidrelaterad fordonsskatt så fort detta är möjligt.

Det finns emissionsuppgifter för motorcyklar först i och med CoC-dokument på motorcyklar som tillverkats fr.o.m. november 2003. Vägverket har ännu inte för avsikt att anpassa sitt system för att registrera sådana uppgifter, men på sikt kommer det troligen att ske. En avsiktsförklaring att motorcyklarna framdeles skall beskattas efter koldioxidutsläpp kan antas skynda på en sådan utveckling.

## Förslag

**Utredningens förslag:** Vi föreslår att motorcyklar skall beskattas med en enhetsskatt i nivå med den fiskala komponent (grundbeloppet) som tas ut för lätta fordon, dvs. 360 kronor. Däremot föreslår vi inte att fordonsskatten på motorcyklar i utgångsläget skall koldioxidrelateras.

Som synes ovan föreligger svårigheter att i utgångsläget inlemma motorcyklarna i den koldioxidrelaterade fordonsskattemodellen. Sett i ett miljöperspektiv är det naturligtvis önskvärt att på sikt kunna få en miljöstyrande fordonsskatt även för denna kategori fordon. Detta överensstämmer med den rådande synen inom EU

<sup>20</sup> Jacob Almén (1995). *Exhaust measurements of small 2 and 4 stroke engines*. MTC 9514A, Motortestcenter. Koldioxidutsläppen har här mätts vid prov enligt samma metod som används för bilar, eftersom det ännu inte finns någon standardiserad metod för mätning av motorcyklars koldioxidutsläpp. Dock pågår det ett arbete med att ta fram en sådan metod inom projektet *Worldwide Harmonised Motorcycle Emissions Certification Procedure* (under UN/ECE/GRPE). Se t.ex. Draft Technical Report (Informal document No. 9) <<http://www.unece.org/trans/doc/2003/wp29grpe/TRANS-WP29-GRPE-45-inf09e.pdf>>.

på dessa fordon.<sup>21</sup> Frågan är vad som skall ske i avvaktan på att detta är möjligt. Ovan har ett eventuellt avskaffande berörts utifrån det förhållningssättet att skatten har tämligen höga uppbörds-kostnader i förhållande till vad den inbringar. Detta har naturligtvis med fordonsskattens låga nivå att göra. Ett slopande av fordonsskatten på motorcyklar skulle, utöver att försvåra ett senare införande av en koldioxidrelaterad fordonsskatt, även medföra ett intäktsbortfall om cirka 26 miljoner kronor per år. Vid en jämförelse med fordonsskatten för bilar och med beaktande av att en höjning kan göras utan att uppbörds-kostnaderna ökar gör vi i stället den bedömningen att det lämpligaste är att höja fordonsskatten för motorcyklar i avvaktan på att skatten kan göras miljöstyrande. En lämplig höjning vore att sätta skatten till 360 kronor per år, dvs. i nivå med den fiskala komponenten (grundbeloppet) för personbilar. En sådan höjning medför i stället för ett skattebortfall ökade årliga intäkter om uppskattningsvis 42 miljoner kronor.

#### 4.10.2 Lätta släpvagnar

##### Överväganden

Med lätta släpvagnar avses i dagligt språkbruk släpvagnar med en totalvikt av högst 3 000 kg. Detta hänger framför allt samman med den uppdelning som finns i fordonsskattelagens skattetabeller där en gräns dragits vid just 3 000 kg. Släpvagnar med en totalvikt över 3 000 kg har därvid benämnts tunga släpvagnar.

I 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner finns emellertid en legal definition av begreppet lätt släpfordon. Enligt denna är ett lätt släpfordon ett släpfordon med en totalvikt av högst 750 kg samt även ett släpfordon med en totalvikt över 750 kg under förutsättning att denna inte överstiger dragfordonets tjänstevikt och att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. I samma lagrum definieras ett tungt släpfordon såsom ett annat fordon än ett lätt släpfordon.

---

<sup>21</sup> Som ett av flera skäl för antagande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/51/EG av den 19 juli 2002 om minskning av de förorenande utsläppen från två- och trehjuliga motorfordon och om ändring av direktiv 97/24/EG (EGT L 252, 20.9.2002, s. 20) anfördes följande: *Eftersom andelen koldioxidutsläpp från två- och trehjuliga motorfordon fortsätter att öka i förhållande till de totala utsläppen från trafiken bör omfattningen av koldioxidutsläppen och/eller bränsleförbrukningen för två- och trehjuliga motorfordon snarast fastställas och inbegripas i gemenskapsstrategin för sänkning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken.*



Mot bakgrund av det ovan sagda vill vi klargöra att den fortsatta framställningen tar sikte på och behandlar släpvagnar med en totalvikt under 3 000 kg. Skatteskalorna för dessa inleds med 150 kronor för en släpvagn med en totalvikt under 900 kg och avslutas med 560 kronor för en släpvagn med en totalvikt mellan 2 901 och 3 000 kg.

Beträffande de nu aktuella kategorierna släpvagnar kan de årliga skatteintäkterna beräknas ligga kring 130 miljoner kronor. I tabell 4.21 nedan anges antalet släpvagnar i trafik.

Tabell 4.21. Antal svenskregistrerade lätta släpvagnar i trafik\*

Totalvikt (kg)	Antal
0-750	62 423
751-900	232 364
901-1 000	148 641
1 001-1 100	37 900
1 101-1 200	44 200
1 201-1 300	115 100
1 301-1 400	35 600
1 401-1 500	46 000
1 501-1 600	5 700
1 601-1 700	900
1 701-1 800	1 600
1 801-1 900	700
1 901-2 000	5 300
2 001-2 100	0
2 101-2 200	100
2 201-2 300	0
2 301-2 400	100
2 401-2 500	700
2 501-2 600	100
2 601-2 700	100
2 701-2 800	100
2 801-2 900	0
2 901-3 000	700
<i>Summa:</i>	<i>738 328</i>

\* Antal lätta släpvagnar i trafik den 7 augusti 2003, viktintervallen 0–900 kg dock från 15 februari 2004.

Källa: Skatteverket.

## Förslag

**Utredningens förslag:** Vi föreslår att släpvagnar med en totalvikt av högst 750 kg befrias från fordonsskatt. För släpvagnar med en totalvikt över 750 kg föreslår vi att fordonsskatten höjs till 360 kronor i intervallet 751–2 000 kg. Genom dessa förändringar erhålls betydande administrativa fördelar samtidigt som skatteintäkterna ökar.

När det gäller de lätta släpfordonen råder som ovan nämnts en viss språkförbistring beträffande terminologin. Oavsett hur det härmed förhåller sig gör vi följande bedömning. Vid betraktande av antalet släpvagnar med en totalvikt av högst 3 000 kg framgår att cirka 62 000 finns i det lägsta viktintervallet, nämligen i det intervall som avser släpfordon med en totalvikt under 750 kg. Den årliga skatten är för dessa 150 kronor och det kan på allvar ifrågasättas om det är rimligt att bibehålla en skatt till en sådan nivå. I all synnerhet gäller detta om ett slopande innebär att ett stort antal årsdebiteringar slipper göras av uppborgsmyndigheten. Därtill kommer vinsten av att det administrativa merarbetet med avställningar och påställningar inom gruppen försvinner. Till skillnad mot vad som anförts kring motorcyklarna ovan föreligger det inte någon anledning att upprätthålla en beskattning i avvaktan på en eventuell miljörelatering, då det här rör sig om släpvagnar.

Utredningens bedömning är därför att fordonsskatten kan slopas för de allra minsta släpvagnarna. När det gäller att dra en gräns för vilka släpvagnar som skall undantas från beskattning anser vi att det kan vara av värde att använda sig av det första ledet i den legala definitionen av lätt släpfordon, dvs. ett släpfordon med en totalvikt av högst 750 kg. Denna viktgräns förefaller också rimlig mot bakgrund av det stora antalet husvagnar, varav i princip samtliga modeller (möjligen med något, eller några, enstaka undantag) har en totalvikt överstigande 750 kg. Genom att dra gränsen för skattefrihet vid 750 kg undviks därmed att husvagnskollektivet får en varierande fordonsbeskattning.

Vad slutligen beträffar fordonsskattenivån för de släpfordon som ligger mellan 750 kg och 3 000 kg och följaktligen skall beskattas gör vi bedömningen att det finns anledning att i någon mån strama upp skatteskalorna. I linje med vårt resonemang kring motorcyklarna väljer vi att inleda beskattningen vid en nivå om

360 kronor. Denna enhetsskatt förefaller lämplig att använda för de släpvagnar som ligger i intervallet 751–2 000 kg. Den befintliga skatteskalan för de släpvagnar som ligger i intervallet mellan 2 001 kg och 2 100 kg ansluter väl till en sådan ordning. Detta är därför utredningens förslag.

En förändrad fordonsskattning av ovan beskrivet slag för de lätta släpvagnarna för med sig en minskad administrativ börda hos uppbördsmyndigheten, ett minskat antal viktintervaller i skattetabellen samt ökade årliga fordonsskatteintäkter om cirka 110 miljoner kronor.

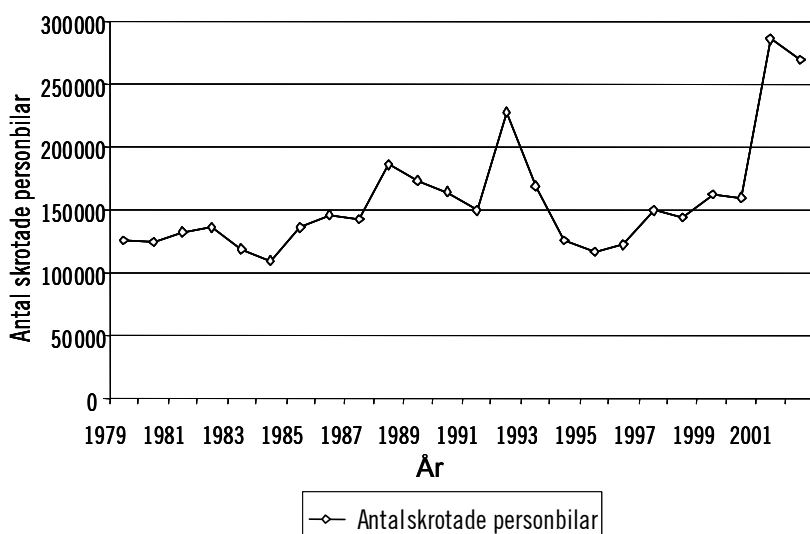
#### 4.11 Skrotningsavgiften

**Utredningens bedömning:** Utredningen lämnar inte något förslag till eventuella förändringar av skrotningsavgiften.

Skrotningsavgiften omfattas inte av utredningens uppdrag. Beroende på avgiftens nära anknytning till vägtrafikbeskattningen finns det ändå anledning att kort beröra den.

Skrotningspremien i dag för bilar äldre än 16 år (1987 års modell) är 1 700 kronor (se prop. 2000/01:47 om ändringar i bilskrotningslagstiftningen; bilskrotningslagen (1975:343)). Premien är sannolikt inte tillräckligt hög för att de flesta personbilar utan katalysator skall skrotas ut. En höjning av skrotningspremien blir kostsam för staten med tanke på det stora antalet bilar i denna kategori (700 000 bilar). Dessutom sker en naturlig förnyring, vilket successivt minskar andelen personbilar utan katalysator. I figur 4 nedan kan utläsas att det skrotas mellan ungefär 110 000 och 230 000 personbilar varje år. Med denna takt (ca 150 000 per år) och under antagandet att flertalet av de skrotade personbilarna är över 16 år gamla, dröjer det ytterligare några år (gissningsvis ~8–10 år) innan dessa bilar försvinner ur fordonsparken. Skrotningspremien höjdes 2001, vilket kan vara en förklaring till den höga utskrotningen (närmare 285 000 bilar) under 2001 och 2002.

Figur 4.6. Antal skrotade personbilar, 1979–2002



Källa: BIL Sweden.

I åtgärdsprogrammen för att nå miljö kvalitetsnormerna i Stockholms och Västra Götalands län föreslår länsstyrelserna där lokalt höjd skrotningspremie i kombination med höjd fordonsskatt för bilar utan katalysator. Länsstyrelsen i Stockholms län anser att båda dessa åtgärder är nödvändiga för att miljö kvalitetsnormen för NO<sub>x</sub> skall nås och ser höjd fordonsskatt som ett sätt att finansiera den höjda skrotningspremien.

De utvärderingar som gjorts av effekterna av höjd skrotningspremie som åtgärd för att öka utskrotningstakten (bland annat Miljöavgiftsutredningen SOU 1989:83, Naturvårdsverkets rapport *Miljöskatter i Sverige 1997* och ESV 2000:1) tyder på att höjd skrotningspremie är en dyr och icke-kostnadseffektiv åtgärd för att minska utsläppen. Man har kunnat se en tillfälligt höjd utskrotningstakt i samband med att premien har höjts, men sedan har takten fallit av igen. Det finns också ett tydligt samband mellan höjda mottagningsavgifter på bilskrotarna och höjda skrotningspremier (delvis kan höjda mottagningspremier bero på att kraven på bilskrotarna har höjts och att deras kostnader har ökat). Man har också kunnat se vissa tendenser till spekulation, dvs. inför en premiehöjning lagras bilar på skroten i avvaktan på den höjda premien.

Enligt utredningens bedömning saknas det anledning att i förevarande sammanhang lämna något förslag beträffande skrotningsavgiften. Detta grundar vi framför allt på att avgiften som sådan inte är föremål för vårt uppdrag, men även på att den genomgång av kunskapsläget som vi gjort ovan antyder att det inte är en kostnadseffektiv åtgärd och att det är svårt att mera exakt peka på följderna av en höjd (eller sänkt) skrotningsavgift.

## 4.12 Skrivelser med begäran om ändrade regler för fordonsskatten

### 4.12.1 Skrivelserna

Tre skrivelser som behandlar den framtida utformningen av fordonsskattesystemet har kommit in till utredningen.

*Per Kågesson* föreslår i en skrivelse den 8 oktober 2003 om ändrade skatteregler för personbilar och lätta lastbilar bland annat att en registrerings-/försäljningsskatt införs. Denna skulle vara progressivt uppbyggd och ta hänsyn till såväl koldioxidutsläpp som vissa trafiksäkerhetsegenskaper. Såsom alternativ till denna skatt förespråkar *Kågesson* att man, för att nå klimatmålen, måste välja något av följande: en kraftigt differentierad koldioxidrelaterad fordonsskatt, kraftigt höjda skatter på bensin och diesel, årliga mångmiljardsubventioner till ökad produktion av biodrivmedel, eller handel med utsläppsrätter för transportsektorn.

*Anders Roth* och *Mats-Ola Larsson* vid *Miljöfordon i Göteborg* föreslår i en skrivelse den 13 januari 2004 med rubriken *Fordonsbeskattning för lägre bränsleförbrukning och mindre utsläpp* bland annat följande. En differentiering av fordonsskatten bör ske både med hänsyn till koldioxid och reglerade utsläpp. En viktig anledning är att låg bränsleförbrukning (låga koldioxidutsläpp) annars kan uppnås på bekostnad av högre utsläpp av kväveoxider, t.ex. genom användning av fler dieselfordon. Hänsyn bör inte tas till indirekta parametrar som vikt eller volym. För styreffekt av en förändrad fordonsskatt kan den högsta fordonsskatten behöva höjas, förslagsvis till 2 500–3 000 kronor per år. Därutöver förespråkas en förmånsbeskattning efter engelsk förebild, dvs. en koldioxiddifferentierad förmånsbeskattning.

*BIL Sweden* förespråkar i en skrivelse den 16 april 2004 bland annat att dagens drivmedelsskatter behålls oförändrade samt att

fordonsskatten för personbilar ersätts med en miljöklassbaserad fordonsskatt.

#### 4.12.2 Utredningens överväganden

Utredningen har noggrant tagit del av de inkomna skrivelserna och värderat dessa tillsammans med det övriga material som stått till utredningens förfogande. Vi har därvid funnit att skrivelserna inte på något avgörande sätt ändrar det förslag vi nu lägger fram. Däremot ges visst stöd för delar av våra förslag. Samtliga förslag är inne på att miljörelatera fordonsskatten, vilket även utredningen är. Formerna för hur detta skall göras skiljer sig dock åt i flera avseenden.

*Per Kågeson* trycker särskilt på införandet av en registrerings-/försäljningsskatt. En sådan ingår emellertid inte i utredningens uppdrag. Vi har dock i skilda sammanhang i betänkandet berört denna form av skatt.

*Miljöfordon i Göteborg* förespråkar en fordonsskatt som i mångt och mycket påminner om utredningens nu framlagda förslag. De nivåer vi föreslår är emellertid lägre än vad som föreslås i skrivelsen. Även utredningen har uppmärksammat den engelska förmånsbeskattningen och bedömt den vara av intresse. Förmånsbeskattningen och dess egenskaper som styrmedel diskuteras översiktligt i avsnitt 11.

Vad beträffar *BIL Swedens* förslag kan konstateras att det med endast en miljöklassindelad fordonsskatt inte blir någon styrning mot bränsleeffektivitet. Det blir dessutom över huvud taget en begränsad styrning, eftersom samtliga fordon inom en snar framtid måste uppfylla miljöklass 2005 och någon ny miljöklass ännu inte är beslutad. Ett sådant förslag torde därför behöva förenas med höjda drivmedelsskatter för att uppnå önskad styreffekt. I övrigt förespråkas i skrivelsen en kraftig övergång till dieseltekniken. Utredningen är väl bevandrad i de reningstekniker som nu finns att tillgå för dessa fordon. Fakta är dock att de utsläppsnivåer som uppnås genom att använda dessa tekniker inte motsvaras av någon kravnivå inom EU, varför det är svårt att okritiskt föreslå en skattesänkning i förhoppning om att en sådan kravnivå skall bli obligatorisk, och att därmed samtliga dieselfordon skall utrustas med dessa reningstekniker.

## 5 Drivmedelsskatterna

### 5.1 Utredningens uppdrag

Enligt kommittédirektiven skall vi bland annat avväga nivån på drivmedelsskatten i förhållande till övriga vägtrafikskatter i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Vi skall ta hänsyn till arbetet med Skatteväxlingskommitténs energiskattmodell och den föreslagna trafik- och miljöskattekomponenten. Därvid skall utredningen undersöka lämpligheten av att, i enlighet med Skatteväxlingskommitténs förslag, bryta ut en särskild trafik- och miljöskattekomponent ur energiskatten. Detta senare har utredningen gjort i delbetänkandet *Vissa vägtrafikskattefrågor* (SOU 2002:64).

Den sammanlagda energi- och koldioxidskatten för dieselolja är lägre än den som gäller för bensen. Dagens nivåer har motiverats med hänsyn till den yrkesmässiga trafikens konkurrenssituation. Utredningen skall klargöra i vilken utsträckning det inom ramen för denna konkurrenssituation är möjligt att harmonisera drivmedelsskattenivåerna. I vissa länder inom EU har det införts olika former av särregler som innebär att skatten på dieselolja återbetalas eller reduceras för fordon i yrkesmässig trafik. Sådana undantag bör, enligt våra direktiv, undvikas i Sverige. Möjligheten att balansera dieseloljeskatten med förändringar i vägtrafikbeskattningen bör därför i stället övervägas.

### 5.2 Skatteväxlingskommittén

#### 5.2.1 Skatteväxlingskommitténs principskiss

I sitt slutbetänkande *Skatter, miljö och sysselsättning* (SOU 1997:11) presenterade Skatteväxlingskommittén en modell för hur energiskattesystemet skulle kunna utformas i syfte att göra det mer över-

skådligt och stabilt samtidigt som miljörelateringen ökar. Modellen utgör ett underlag för det fortsatta arbetet med att utforma den svenska energibeskattningen och representerar inte något formellt förslag från kommittén. Regeringen har dock föreslagit att den fortsatta reformeringen av energiskattstrukturen skall ske med utgångspunkt i Skatteväxlingskommitténs modell (se prop. 2000/01:1), s. 35 f.). Modellen utgår från de element som finns i dagens skattesystem och det faktum att miljörelaterade skatter bör tas ut så generellt som möjligt för att uppnå bästa styreffekt. Utgångspunkten är att alla fossila bränslen och biobränslen skall beskattas med summan av följande skattekomponenter.

- Energiskatt, som omstruktureras så att den blir proportionell mot energiinnehållet.
- Koldioxidskatt, som fortsätter att vara proportionell mot nettoutsläppet av koldioxid.
- Svavelskatt, som är oförändrat proportionell mot svavelinnehållet.
- Trafik- och miljöskatt, vars belopp tillåts variera mellan olika bränslen för att ta hänsyn till särskilda miljöeffekter och andra externa kostnader som är trafikrelaterade.

*Tabell 5.1. Skatteväxlingskommitténs modell för en ny energibeskattning – drivmedel*

	<i>Energiskatt per kWh</i>	<i>Koldioxidskatt per kg kol</i>	<i>Svavelskatt per kg svavel</i>	<i>Trafik- och miljö- relaterad skatt</i>	<i>Total skatt</i>
Energi- produkter	E	K	S	T	E+K+S+T

*Källa: Skatteväxlingskommitténs slutbetänkande Skatter, miljö och sysselsättning (SOU 1997:11).*



### 5.3 EG-bestämmelser om drivmedelsbeskattning m.m.

I avsnittet redogör vi för såväl gällande som tidigare EG-bestämmelser som avser drivmedelsbeskattningen.

#### 5.3.1 EG-fördragets bestämmelser om statligt stöd

Dessa bestämmelser rör inte primärt beskattningen av drivmedel men är ändå av stor betydelse vid utformningen av nationella regler inom detta område.

EU:s regler om statsstöd återfinns såsom nyss nämnts i EG-fördraget och är placerade i fördragets artiklar 87–89. Av artikel 87.1 framgår att stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, är oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

Enligt artikel 87.3 är medlemsstaterna skyldiga att till EG-kommissionen anmäla sådana planerade förändringar i lagstiftningen som kan betraktas som statsstöd. Kommissionen måste godkänna åtgärden innan medlemsstaten kan verkställa den. Om en medlemsstat inte anmäler en åtgärd, anmäler åtgärden men låter bli att avvakta kommissionens beslut eller handlar i strid mot kommissionens beslut, betraktas åtgärden som olagligt stöd och de företag som fått stödet riskerar återbetalningskrav.

Det bör observeras att en statsstödsprövning sker oberoende av eventuell materiell gemenskapsrätt på sakområdet. Även om ett skattedirektiv ger medlemsstaterna möjlighet att sätta ned skatter, måste en sådan skattenedsättning också prövas och befinnas förenlig med EG:s regler om statsstöd.

#### *Miljöriktlinjerna*

Även om en åtgärd betraktas som statsstöd kan den ändå godtas. Kommissionen har utfärdat olika riktlinjer för tidsbegränsade godkännanden av medlemsstaternas åtgärder. På energibeskattningsområdet är det framför allt de s.k. miljöriktlinjerna<sup>1</sup> som kan komma i fråga. Riktlinjerna syftar till att ”förtydliga tillämpningen

---

<sup>1</sup> Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till skydd för miljön (EGT C 37, 3. 2.2001, s. 3).

av principen om att det är förorenaren som skall betala” och till att ”stärka miljöstödet incitamentskaraktär”. De förnybara energikällorna uppmärksammas särskilt. Medlemsstaterna kan beviljas stöd för att täcka skillnaden i kostnad mellan produktion av energi med förnybara energikällor och marknadspriserna för denna energi.

Särskilda regler gäller för stöd i form av skattesänkningar eller skattebefrielse. Skatter som införs av miljöskäl kan drabba vissa verksamheter så att det kan anses vara nödvändigt med undantag. Detta kan vara fallet om vissa företag riskerar att förlora sin internationella konkurrenskraft, särskilt då en harmonisering saknas på europeisk nivå. Miljöriktlinjerna behandlar även förutsättningarna för att bibehålla och förändra befintliga skatter för det fall dessa räknas som statsstöd.

### 5.3.2 Tidigare gemensamma EG-bestämmelser om drivmedelsbeskattning

Inom EU har det skapats ett regelsystem för medlemsländernas beskattning av energi, däribland för mineraloljor. Tidigare gällde följande båda rättsakter. Rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor, *mineraloljedirektivet*,<sup>2</sup> vilket reglerade skattebasen på mineraloljeområdet. Skatten fick dock inte sättas lägre än de miniminivåer som för dessa ändamål hade bestämts enligt rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av skattesatserna för mineraloljor, *skattesatsdirektivet*<sup>3</sup>. Rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor, *cirkulationsdirektivet*,<sup>4</sup> innehåller gemensamma förfaranderegler för punktskatter på bland annat mineraloljeproducter. Detta är *alltjämt* gällande. Direktiven

---

<sup>2</sup> Rådets direktiv (92/81/EEG) av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor (EGT L 316, 31.10.1992, s. 12), ändrat genom rådets direktiv (94/74/EG) av den 22 december 1994 (EGT L 365, 31.12.1994, s. 46).

<sup>3</sup> Rådets direktiv (92/82/EEG) av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser för mineraloljor (EGT L 316, 31.10.1992, s. 19), ändrat genom rådets direktiv (94/74/EG) av den 22 december 1994 (EGT L 365, 31.12.1994, s. 46).

<sup>4</sup> Rådets direktiv (92/12/EEG) av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor (EGT L 76, 23.3.1992, s. 1), senast ändrat genom rådets direktiv (2000/47/EG) av den 20 juli 2000 (EGT L 193, 29.7.2000, s. 73).

92/81/EEG och 92/82/EEG upphörde att gälla efter den 31 december 2003 (se artikel 30 i energiskattedirektivet<sup>5</sup>).

### 5.3.3 Energiskattedirektivet

Den 12 mars 1997 presenterade EG-kommissionen ett förslag till direktiv om en omstrukturering av gemenskapens regler för beskattning av energiprodukter, KOM (97) 30 slutlig.<sup>6</sup> Direktivet innebär en samlad energibeskattnings av samtliga energiprodukter inklusive el. All form av indirekt beskattning, fränsett mervärdes-skatt, omfattas.

Rådet nådde i mars 2003 en politisk överenskommelse om innehållet i energiskattedirektivet och direktivet beslutades därefter slutligen av rådet den 27 oktober 2003. De nya minimiskattenivåerna skulle börja tillämpa den 1 januari 2004, men de medlemsstater som har svårt att då införa dessa nivåer har rätt till en övergångsperiod till och med utgången av år 2006. Vidare har vissa medlemsstater medgett särskilda övergångsperioder. Detta har även beviljats de medlemsstater som trädde in i EU den 1 maj 2004.<sup>7</sup> Det bör noteras att det nu gällande direktivet omarbetats väsentligt i förhållande till kommissionens ursprungliga förslag. Nedan redogör vi för de viktigaste reglerna i direktivet som är relevanta för beskattningen av drivmedel.

#### *Generella regler om skattepliktiga produkter och skattesatser*

I artikel 2.1 i direktivet finns en definition av begreppet energiprodukter utifrån KN-nr i EG:s tulltaxa. I appendix till detta avsnitt finns en tabell där respektive varuslag anges i anslutning till respektive KN-nr. Listan är omfattande och en hel del produkter torde mera sällan – eller aldrig – komma att användas vare sig som motorbränslen eller för uppvärmning. På drivmedelsområdet kan

<sup>5</sup> Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).

<sup>6</sup> EGT C 139, 6.5.1997, s. 14.

<sup>7</sup> Rådets direktiv 2004/xx/EG om en ändring av direktiv 2003/96/EG när det gäller möjligheten för vissa medlemsstater att tillämpa tillfällig skattebefrielse eller tillfälliga skattnedsättningar för energiprodukter och elektricitet samt Rådets direktiv 2004/xx/EG om en ändring av direktiv 2003/96/EG när det gäller möjligheten för Cypern att tillämpa tillfällig skattebefrielse eller tillfälliga skattnedsättningar för energiprodukter och elektricitet (ännu ej publicerade i EUT).

noteras att bland annat olika animaliska och vegetabiliska fetter samt metanol omfattas av uppräkningsen, dock inte etanol. Anledningen till att etanol inte finns med i uppräkningsen är att denna produkt redan täcks av reglerna i alkoholskattedirektivet (jfr dock nedan om när etanol används som bränsle).

Medlemsstaterna är skyldiga att ta ut skatt på energiprodukter, som minst uppgår till de minimiskattenivåer som lagts fast i tabell A i bilaga 1 till energiskattedirektivet (jfr artikel 4.1 och 7.1). För motorbränslen finns specifika minimiskattenivåer angivna för följande olika bränslen. Minimiskattenivåerna per den 1 januari 2004 anges i tabell nedan, höjda minimiskattenivåer gäller fr.o.m. den 1 januari 2010.

Tabell 5.2. Minimiskattenivåer den 1 januari 2004 (EU)\*

<i>Drivmedel</i>	<i>Euro</i>	<i>SEK</i>	<i>Enhet</i>
Blyhaltig bensin	421	3 825	per 1 000 liter
Blyfri bensin	359	3 262	per 1 000 liter
Dieselbrännolja	302	2 744	per 1 000 liter
Fotogen	302	2 744	per 1 000 liter
Gasol	125	1 136	per 1 000 kg
Naturgas	2,6	23,62	per GJ

\* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 euro = 9,085 SEK (EUT C 236,2.10.2003 s. 1).

Termen ”motorbränsle” omfattar i sig både drivmedel och drift av stationära motorer. I praktiken gäller minimiskattenivåerna ovan dock för drivmedel i fordon som framförs på allmän väg, eftersom särskilda – lägre minimiskattenivåer – i tabell B (jfr artikel 8) lagts fast för bland annat stationära motorer och fordon som är avsedda för annan användning än på allmän väg (”off-road vehicles”), se nedan under avsnitt 5.3.5.

Andra energiprodukter (alltså andra produkter som omfattas av definitionen i artikel 2.1, men som inte har fått en specifik minimiskattenivå i tabell A) som används som motorbränsle skall beskattas ”i enlighet med användningen, i nivå med skattesatsen för likvärdigt /.../ motorbränsle” (se artikel 2.3 första stycket). Av tredje stycket i artikel 2.3 följer att även andra produkter ”som är avsedda för användning, utbjuds till försäljning eller används som motorbränsle eller som tillsats eller som medel för att öka volymen i

motorbränslen, beskattas i nivå med likvärdigt motorbränsle.” Härigenom följer alltså att även alla övriga drivmedel – t.ex. etanol och vätgas – skall beskattas.

Med skattenivå avses i energiskattedirektivet det samlade belopp som påförs i form av alla indirekta skatter (med undantag för mervärdeskatt) som beräknas direkt eller indirekt på kvantiteten av energiprodukter (se artikel 4.2).

Det nu sagda innebär alltså att medlemsstaterna måste beskatta blyhaltig bensin, blyfri bensin, dieselbrännolja, fotogen, gasol och naturgas med minst angivna minimiskattenivåer för respektive bränsle. Det är möjligt att ha samma skattenivå för vissa av dessa bränslen eller olika nivåer för dem alla, under förutsättning att respektive minimiskattenivå alltid respekteras.

Energiskattedirektivet får alltså ges den tolkningen att medlemsstaterna får tillämpa olika skattenivåer för de bränslen, för vilka minimiskattenivåer anges i direktivet, men att alla övriga bränslen skall beskattas på motsvarande nivå som något av dessa ”minimiskattenivåbränslen”.

Svårigheterna med att fastställa vad som är *motsvarande bränsle* för olika s.k. alternativa drivmedel är uppenbara. Energiskattedirektivet får dock anses klart på denna punkt: Vill en medlemsstat differentiera skatten måste det finnas stöd för detta i någon artikel i energiskattedirektivet (jfr nedan) eller också får medlemsstaten söka dispens hos rådet enligt artikel 19 (motsvarande de tidigare 8.4-undantagen enligt mineraloljedirektivet).

#### **5.3.4 Möjligheter i energiskattedirektivet till skattedifferentiering utifrån bränsleslag**

##### *Artikel 15.1 Naturgas och gasol som används som drivmedel*

Artikeln anvisar en möjlighet till fullständig eller partiell skattebefrielse för naturgas och gasol som används som drivmedel. Total skattefrihet är alltså möjlig, likaväl som skattesatser under gällande minimiskattenivåer.

*Artikel 16 Biobränslen*

I artikel 16 regleras möjligheterna till skattelättnader för en rad uppräknade biobränsleprodukter, se förteckning i appendix till detta avsnitt. Medlemsstaterna ges möjlighet att tillämpa skattebefrielse eller nedsatt skattesats för slutprodukter, som innehåller en eller flera av de produkter som räknas upp. För de olika beståndsdelarna är alltså total skattefrihet möjlig, likaväl som skattesatser under gällande minimiskattenivåer. Möjligheten till skattenedsättning förutsätter dock att det inte införs några rättsliga krav i gemenskapslagstiftningen för medlemsstaterna att släppa ut minsta andel biodrivmedel (artikel 16.6). I praktiken innebär det att skattenedsättningen förutsätter att de indikativa nivåerna i biodrivmedelsdirektivet inte blir bindande för medlemsstaterna.

I artikeln regleras i övrigt de närmare förutsättningar som skall vara uppfyllda för att en medlemsstat skall kunna ge skattebefrielse. Överkompensation för merkostnaderna att framställa de produkter som ges skattelättnad får t.ex. inte förekomma (jfr statsstödsreglerna som behandlas ovan i avsnitt 5.3.1).

### 5.3.5 Möjligheter i energiskattedirektivet till skattedifferentiering utifrån användningsområde

*Artikel 5 Lokal kollektivtrafik m.m.*

Differentierade skattesatser *över* minimiskattenivåerna får tillämpas för följande användningsområden.

- Lokal kollektivtrafik (inkl. taxifordon)
- Avfallshantering
- Försvaret och den offentliga förvaltningen
- Personer med funktionshinder
- Ambulanstransporter

*Artikel 7.2 Yrkesmässig och icke yrkesmässig användning av dieselbrännolja*

Medlemsstaterna får differentiera mellan yrkesmässig och icke yrkesmässig användning av dieselbrännolja som drivmedel, under förutsättning att minimiskattenivåerna iakttas. Skattesatsen för yrkesmässig användning av dieseloljan får inte sättas lägre än den

skattenivå som gällde nationellt den 1 januari 2003. Detta innebär för svenskt vidkommande att bensin inte kan beskattas till en lägre skattenivå än 4,71 kronor per liter. Motsvarande nivå för dieselolja är 3,178 kronor per liter, eller 3 178 kronor per m<sup>3</sup>.

En definition av vilka ändamål som ryms inom begreppet yrkesmässig användning finns i artikel 7.3.

#### *Artikel 7.3 Yrkesmässig användning*

Den definition av yrkesmässig trafik som valts i direktivets artikel 7.3. a) är godstransporter som utförs av fordon- och fordonskombinationer som är avsedda uteslutande för godstransport på väg och vars totala tillåtna bruttovikt är 7,5 ton. Enligt artikel 7.3. b) anses även vissa passagerartransporter utgöra yrkesmässig trafik.

#### *Artikel 7.4 Användning av fordon inom ramen för vägavgiftssystem*

I artikel 7.4 ges en möjlighet att – utöver möjligheten till differentiering mellan yrkesmässig och icke yrkesmässig användning i artikel 7.2 – sätta en lägre skattesats för dieselbränslen som används av fordon inom ett system med vägavgifter. Möjligheten är dock omgärdad av olika förutsättningar som gör att artikeln i praktiken endast kommer att kunna tillämpas av Storbritannien.

#### *Artikel 8 Lägre minimiskattenivåer för vissa industriella och kommersiella ändamål*

Särskilda, lägre, minimiskattenivåer gäller enligt tabell B i bilaga 1 till energiskattedirektivet för motorbränslen som förbrukas för följande industriella och kommersiella ändamål.

- Jordbruk, trädgårdsodling och fiskodling samt skogsbruk.
- Stationära motorer.
- Anläggningar och maskinell utrustning som används vid byggnadsverksamhet, väg- och vattenbyggnad samt offentliga arbeten.
- Fordon som är avsedda för annan användning än på allmän väg eller som inte har tillstånd att i huvudsak framföras på allmän väg.

Tabell 5.3. Minimiskattenivåer den 1 januari 2004 för vissa industriella och kommersiella ändamål (EU)\*

<i>Drivmedel</i>	<i>Euro</i>	<i>SEK</i>	<i>Enhet</i>
Dieselbrännolja	21	191	per 1 000 liter
Fotogen	21	191	per 1 000 liter
Gasol	41	372	per 1 000 kg
Naturgas	0,3	2,73	per GJ

\* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 euro = 9,085 SEK (EUT C 236,2.10.2003 s. 1).

#### *Artikel 15.1 a Pilotprojekt*

Medlemsstaterna ges rätt att tillämpa fullständig eller partiell skattebefrielse för produkter som används inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter eller för bränslen från förnybara källor. Enligt gällande praxis, med avseende på motsvarande bestämmelse i det tidigare gällande mineraloljedirektivet i förening med statsstödsreglerna, finns en rad begränsningar som måste uppfyllas för att skattelättnader skall kunna ges med stöd av denna bestämmelse.

#### *Artikel 15.1 b (del) El som alstras från bränsleceller*

Denna bestämmelse gör det möjligt att tillämpa skattelättnad eller skattenedsättning för den färdiga el som alstras i olika typer av bränsleceller, t.ex. som drivmedel. I vad mån den produkt som används för att alstra elen också är skattefri är mera osäkert. Används naturgas eller biobränsle som energikälla kan man tänka sig att tillämpa skattefrihet med stöd av artikel 14.1 a (framställning av el), men om vatten används som grund för den vätgas som i bränslecellen omvandlas till el är det tveksamt om direktivet ger utrymme för skattelättnad (artikel 16 gör det möjligt att ge skattelättnad för en produkt som innehåller vatten, men inte om något framställs av vatten).

Skattefrihet för vätgas torde därför behöva åstadkommas genom ett rådsbeslut i enlighet med artikel 19 (jfr nedan).



*Artikel 15.2 Användning inom jordbruk, trädgårdsskötsel, fiskodling eller inom skogsbruk*

Medlemsstaterna får tillämpa en skattesats ner till noll (0) för energiprodukter och el som används inom angivna områden. Med stöd av artikel 8 kan alltså en lägre skattesats tillämpas, medan artikel 15.2 gör det möjligt att gå under dessa minimiskattenivåer eller tillämpa total skattebefrielse för drivmedel inom jordbruket och andra angivna näringar.

### **5.3.6 Möjlighet i energiskattedirektivet till skattedifferentiering i övriga fall**

*Artikel 5 Produktens kvalitet*

Differentierade skattesatser *över* minimiskattenivåerna får tillämpas när de differentierade skattesatserna är direkt kopplade till produktens kvalitet.

Vad som rymms inom ramen för begreppet ”produktens kvalitet” kan säkerligen diskuteras. Klart är att differentieringar utifrån sva-velinnehåll och indelning i miljöklasser enligt nuvarande svensk ordning faller in under bestämmelsen.

*Artikel 19 Rådsbeslut med anledning av särskilda politiska hänsyn*

Genom en ”säkerhetsventil” i artikel 19, ges rådet rätt att genom enhälligt beslut ge en medlemsstat rätt att under en begränsad tidsperiod tillämpa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar. En motsvarande möjlighet fanns tidigare enligt artikel 8.4 i mineraloljedirektivet och utnyttjades i ett 100-tal olika beslut till medlemsstaterna. En stor del av dessa gäller dock differentieringar som nu är tillåtna genom direkta bestämmelser i energiskattedirektivet.

### 5.3.7 Märkningsdirektivet

Genom rådets direktiv 95/60/EG av den 27 november 1995 om märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen,<sup>8</sup> *märkningsdirektivet*, har införts gemensamma regler för märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen, som inte har beskattats enligt den normala skattesats som är tillämplig på dessa mineraloljor när bränslet används som drivmedel. I artikel 3 åläggs medlemsstaterna bland annat att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att mineraloljorna i fråga inte kan användas för förbränning i motorn på fordon avsedda för vägtrafik, eller förvaras i bränsletankarna till sådana fordon, om inte medlemsstaternas behöriga myndigheter tillåter sådan användning i särskilda fall.

Enligt märkningsdirektivet skall all dieselbrännolja som släpps för konsumtion med en lägre skattesats än den som gäller generellt, dvs. lågbeskattad olja, vara märkt med en s.k. Euromarker. Märkningsdirektivet ger medlemsstaterna rätt att, utöver Euromarkern, även använda en nationell märkning eller färgning. En eventuell särskiljande nationell märkning eller färgning måste dock ske på ett sådant sätt att Euromarkern kan urskiljas. I Sverige föreskrivs en tillsats av ett blått färgämne, som tillsammans med det gula märkämne som Euromarkern innehåller gör oljan grönfärgad.

### 5.3.8 Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet, KOM (2002) 431 slutlig

I avsnitt 3.5.3 ovan, som behandlar fordonsskatt för lätta fordon, berörs rubricerade meddelande från kommissionen. Utöver det vi i ovan nämnda avsnitt refererat från meddelandet återfinns vissa skrivningar avseende drivmedelsbeskattningen som vi tar upp i detta sammanhang.

Beträffande drivmedelsbeskattningen konstaterar kommissionen således att samtliga medlemsstater utom Storbritannien tillämpar en lägre skatt på dieselolja än för bensin. Kommissionen anför att denna skillnad i beskattningen av dieselolja inte längre skulle vara berättigad om beskattningen av dieselolja använd som bränsle i nyttofordon skildes från beskattningen av dieselolja för privat bruk. Kommissionen har tidigare tillkännagivit att den anser att punktskatten på dieselolja använd som bränsle för privat bruk

---

<sup>8</sup> EGT L 291, 6.12.1995, s. 46.

gradvis bör tillnärmas punktskatten på blyfri bensin, se förslaget till rådsdirektiv KOM (2002) 410 slutlig nedan. En sådan tillnärmning skulle enligt kommissionen minska skattesnedvridningar och vara konsekvent från miljösynpunkt. Även om resultatet i fråga om koldioxidutsläpp är positivare vid användningen av dieselolja än vid användningen av bensin leder förbränningen av dieselolja i dagens personbilmotorer till andra miljöproblem (t.ex. partikelutsläpp och kvävedioxid). Enligt kommissionen kan man dock förvänta sig att dessa skillnader mellan diesel- och bensinmotorer i personbilar kommer att försvinna under de kommande åren. Mot bakgrund av alla dessa aspekter anser kommissionen att det inte är berättigat ur miljömässig synvinkel att beskatta de båda typerna av bränsle på olika sätt.

### **5.3.9 Kommissionens förslag till nytt direktiv avseende dieselolja som används som motorbränsle för yrkesmässiga ändamål**

Kommissionen har den 24 juli 2002 lagt fram förslaget KOM (2002) 410 slutlig<sup>9</sup> vari kommissionen föreslår villkor för beskattning av dieselbrännolja för yrkesmässig trafik. Förslaget har huvudsakligen följande syften.

- Att skilja bestämmelserna för beskattning av motorbränsle för yrkesmässiga ändamål från bestämmelserna för beskattning av motorbränsle för privata ändamål. De medlemsstater som så önskar kommer på så sätt lättare att kunna höja punktskatterna på dieselolja för privata ändamål till en nivå som ligger närmare de punktskatter som tillämpas på bensin.
- Att på sikt uppnå en harmoniserad och högre beskattning av dieselolja för yrkesmässig trafik. Snedvridningarna av konkurrensen mellan aktörerna kommer därigenom att begränsas.

Med yrkesmässig trafik avsågs enligt direktivförslaget framför allt motorfordon (eller fordonskombinationer) som är avsedda uteslutande för godstransport på väg och vars tillåtna lastvikt är minst 16 ton. Detta innebär att de fordon som inte anses yrkesmässiga enligt nämnda definition således skulle tillämpa den skattesats som gäller för övrig trafik, dvs. den högre skattesatsen.

---

<sup>9</sup> EGT C 291 E, 26.11.2002, s. 221.

Den del av förslaget som avsåg en möjlighet till differentiering mellan beskattningen av motorbränsle för yrkesmässiga ändamål och privata ändamål har tagits in i det nya energiskattedirektivet (se avsnitt 5.3.3 ovan). I övrigt har dock förslaget inte behandlats vidare utan det har mer eller mindre fallit bort från agendan i samband med att energiskattedirektivet beslutades.

### 5.3.10 Biodrivmedelsdirektivet

Biodrivmedelsdirektivet<sup>10</sup> ger allmänna riktlinjer för varje medlemsstat att sätta nationella, indikativa mål för introduktionen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel utifrån referensvärden för gemenskapen som helhet. Ett antal kriterier anges också för att fastställa dessa nationella mål. Referensnivån sattes till två procent för 2005 och 5,75 procent för 2010 och avser energiinnehåll av på marknaden ersatt bensin och dieselolja för transporter. Enligt direktivet skall medlemsstaterna senast den 1 juli varje år rapportera till kommissionen om vidtagna åtgärder för att främja biodrivmedel och andra förnybara drivmedel m.m. I den första rapporten efter direktivets genomförande, dvs. den 1 juli 2004, skall länderna även ange nivån på sina nationella vägledande mål för den första fasen. I 2006 års rapport skall motsvarande rapporteras för den andra fasen. Utredningen om förnybara fordonsbränslen (M 2003:02)<sup>11</sup> har därvid i delbetänkandet *Förnybara fordonsbränslen – nationellt mål för 2005 och hur tillgängligheten av dessa bränslen kan ökas* (SOU 2004:4) föreslagit att det nationella målet för år 2005 sätts till tre procent.

Regeringens skattestrategi för alternativa drivmedel behandlas i avsnitt 5.5 nedan.

---

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG av den 8 maj 2003 om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel (EUT L 123 , 17.5.2003, s. 123).

<sup>11</sup> Dir. 2003:89.

## 5.4 Svenska bestämmelser om drivmedelsbeskattning

### 5.4.1 Gällande bestämmelser

Regleringen av de olika energiskatterna (energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt) på bränslen respektive elektrisk kraft finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). Bränslebeskattningen omfattar, förutom bensin, eldningsolja, dieselolja, fotogen, gasol, naturgas, kol och petroleumkoks även andra mineraloljor som används för uppvärmning samt, samtliga bränslen (även biobränslen) som används för motordrift. Bränslena beskattas efter den skattesats som gäller för motsvarande direkt skattepliktiga bränsle.

Biobränslen och torv för uppvärmningsändamål omfattas inte av vare sig energi- eller koldioxidskatt. Diesel- och eldningsoljor som förbrukas i yrkesmässig sjöfart samt flygbensin och flygfotogen som förbrukas i luftfartyg är befriade från såväl energi- och koldioxidskatt som svavelskatt. Skattefrihet gäller också för annat bränsle än bensin som används i tåg och andra spårbundna transportmedel (i praktiken dieseldrivna tåg).

*Koldioxidskatten* beräknas utifrån kolinnehållet i bränslet. Skattesatsen är oberoende av om bränslet används för motordrift eller för uppvärmning.

*Energiskatten* på bränslen tas ut med ett bestämt belopp per vikt eller volymenhet. Skattesatserna är inte proportionella mot energivärdet. Till skillnad från koldioxidskatten varierar energiskatten beroende på om bränslet används för drift av motordrivna fordon eller för uppvärmning.

Någon *svavelskatt* tas i praktiken inte ut på drivmedel, p.g.a. den regelmässigt låga svavelhalten i dessa bränslen.

Bränslen som används för fordonsdrift beskattas med en förhöjd energiskatt. För gasol och naturgas gäller dock en och samma energiskattesats, oberoende av användningsområde. Energiskatten på bensin samt på oljeprodukter som används i motordrivna fordon är differentierad utifrån miljöklasser.

På bränslen som förbrukas vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet, jordbruk, skogsbruk och vattenbruk eller för växthusuppvärmning vid yrkesmässig växthusodling tas ingen energiskatt ut men väl en med 79 procent reducerad koldioxidskatt (den s.k. *industriskattesatsen*).

Skattepliktens omfattning, skattebelopp m.m. anges i en tabell som finns i 2 kap. 1 § LSE. Där anges närmare med vilka belopp

energiskatt och koldioxidskatt skall tas ut. Vad gäller skattebelopp anges olika nivåer på energiskatten medan koldioxidskatten är konstant för respektive bränsle.

De olika sammanlagda skattesatser som gäller för *bensin* är enligt

1. a) miljöklass 1, 4,79 kr/liter,

1. b) miljöklass 2, 4,82 kr/liter,

samt

2. annan bensin än som uppfyller kraven för miljöklass 1 eller 2, 5,49 kr/liter.

De olika sammanlagda skattesatser som i dag gäller för *dieselolja* är enligt

3. a) lågbeskattad olja (märkt), ”*uppvärmningsnivån*”, 3 330 kr/m<sup>3</sup>, och enligt

3. b) högbeskattad olja (omärkt), ”*fordonsnivån*”, miljöklass 1, 3 331 kr/m<sup>3</sup>. Skattesatsen för de sämre miljöklasserna 2 och 3 är högre, för miljöklass 3 en sammanlagd skattesats om 3 892 kr/m<sup>3</sup>. Här föreligger en skillnad gentemot den märkta dieseloljan, som även den visserligen är indelad i miljöklasser enligt miljölagstiftningen, men där skattesatsen inte är differentierad utifrån denna klassning. Bestämmelser om indelningen av oljeprodukter i miljöklasser finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Bilaga 2 till den lagen innehåller miljöklasser för bensin och bilaga 3 miljöklasser för dieselolja (jfr 2 kap. 5 § LSE).

Skattesatser för övriga bränslen anges i punkterna 4–8 av 2 kap. 1 § LSE.

Eftersom vissa oljeprodukter för fordonsdrift är i stort sett tekniskt likvärdiga, exempelvis lätt eldningsolja (Eo 1) och dieselolja (annan olja är inte lämplig för fordonsdrift), har det varit nödvändigt att särskilja dem med avseende på hur produkten skall användas. För att förhindra att skatt hålls undan genom otillåten användning av den lågbeskattade eldningsoljan infördes för ett antal år sedan ett särskilt märkningssystem (se 2 kap. 8 § LSE samt 4 § förordningen (1994:1784) om skatt på energi). Ett sådant system är även ett krav som ställs genom EG-rätten (det s.k. märkningsdirektivet, jfr avsnitt 3.5.7 ovan).

Tidigare gällde vissa differentieringar i skatteuttaget på bränsle för olika fordon. Dessa togs dock bort i och med att energiskatten på dieselolja som förbrukades i jordbrukstraktorer, motorredskap och terrängmotorfordon den 1 juli 1995 höjdes för att finansiera Sveriges medlemskap i EU (prop. 1994/95:203, bet. 1994/95: SkU28, rskr. 1994/95:321, SFS 1995:912).

För dieseldrivna motordrivna fordon, även för sådana fordon som används utanför vägnätet, skall numera den högbeskattade omärkta oljan användas. Detta uttrycks i 2 kap. 9 § LSE på det sättet, att en bränsletank som förser en motor på ett motordrivet fordon med bränsle inte får innehålla en oljeprodukt som enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 8 § första stycket är försedd med märkämnor, dvs. s.k. märkt olja. Detta gäller även en oljeprodukt, från vilken märkämnor som avses i 8 § första stycket har avlägsnats.

Enda undantaget från användningskravet gäller för drift av gruvtruckar, i vilka omärkt olja med avdrag ned till industriskattesatsen (546 kr/m<sup>3</sup>) får användas.

Det finns i LSE en möjlighet för regeringen att i särskilda fall medge nedsättning av eller befrielse från energi- och koldioxidskatterna på bränslen som används i försöksverksamhet inom ramen för pilotprojekt som syftar till att utveckla mer miljövänliga bränslen. Bestämmelsen, som tagits in i 2 kap. 12 § LSE, grundar sig på artikel 8.2 d i mineraloljedirektivet 92/81/EEG (jfr ovan; bestämmelsen motsvaras av artikel 15.1 a i energiskattedirektivet). Regeringen har med tillämpning av denna pilotprojektsbestämmelse medgett skattelättnader för vissa alternativa fordonsbränslen, främst etanol och rapsmetylester (RME). Pilotprojektsdispens har även medgetts för naturgas som används som motorbränsle.

Svavelskatt betalas för svavelinnehållet i fasta, gasformiga eller flytande bränslen enligt bestämmelserna i 3 kap. LSE. Vissa bränslen, som anges särskilt, är befriade från svavelskatt. Sådan skatt skall inte heller betalas för flytande eller gasformiga bränslen, om svavelinnehållet är högst 0,05 viktprocent.

Skattelättnader ges för tillverkningsindustrin samt yrkesmässig jordbruksverksamhet inklusive växthusnäringen, skogsbruksverksamhet och vattenbruksverksamhet. Förbrukningen av bränsle skall avse annat ändamål än drift av motordrivna fordon.

I 10 kap. LSE finns bestämmelser om sanktioner vid otillåten användning av märkta oljeprodukter. Beskattningsmyndigheten kan ta ut skatt som inte betalats av den som är ansvarig för att märkämnor avlägsnats i sådan olja som påträffas i annat utrymme än bränsletank som förser motor på motordrivet fordon med bränsle, om det är uppenbart att oljeprodukterna avsetts för tillförsel till sådan bränsletank i strid mot 2 kap. 9 § LSE. En särskild avgift skall betalas, om märkt dieselolja används i ett motordrivet fordon i strid mot 2 kap. 9 eller 9 a §. Avgiften tas ut för varje till-

fälle som ett förbjudet bränsle påträffas i en bränsletank. Den uppgår för en personbil till 1 000 kr, medan den för lastbilar, bussar, traktorer och tunga terrängvagnar, som är registrerade i vägtrafikregistret, beräknas efter skattevikt och kan uppgå till mellan 1 000 och 5 000 kr. För fordon som inte är registrerade är avgiften 2 000 kronor (10 kap. 4 och 5 §§).

#### 5.4.2 Drivmedelsbeskattningens relation till fordonsskatten – den s.k. brytpunkten

Avsnittet bygger på en expertpromemoria framtagen inom utredningen. Skattesatserna är de som gällde under år 2003.

Eftersom dieselolja beskattas lägre än bensin är fordonsskatten för dieseldrivna personbilar högre än för icke-dieseldrivna, i varje viktclass cirka 3,8 gånger högre. Tanken är att skattekostnaden vid en viss körsträcka skall vara neutral. Det finns alltså en brytpunkt efter vilken det skattemässigt lönar sig att äga och köra en dieseldriven personbil jämfört med en icke-dieseldriven.

Den 1 oktober 1993 slopades kilometerskatten för dieseldrivna fordon och samtidigt infördes dieseloljeskatt. Fordonsskatten för nya dieseldrivna personbilar (av årsmodell 1994 och senare) höjdes med 5 gånger, eftersom dieseldrivna personbilar annars skulle gynnas av reformen. I betänkandet *Skatt på dieselolja* (SOU 1992:53) intogs ståndpunkten att skattekostnaderna skulle ligga på ungefär samma nivå oavsett om bilen är diesel- eller bensindriven vid en årlig körsträcka om 1 500 mil, vilket då var en uträknad normal körsträcka baserad på samtliga personbilar. Utredaren föreslog, enligt beräkningar, därför att höja fordonsskatten fyra gånger för nya dieseldrivna fordon jämfört med icke-dieseldrivna. Att höjningen blev 5 gånger motiverades i lagförslaget med att det samtidigt föreslogs en höjning av bensinskatten med en krona inklusive mervärdesskatt. Det nämndes även i propositionen att höjningen skedde mot bakgrund av att totalkostnaderna skiljer sig åt vid inköp av fordon och bränsle. Förslaget innebar att fordon med korta körsträckor fick högre beskattning än före omläggningen till dieseloljeskatt och de med långa körsträckor fick lägre beskattning. Fordonsskatten fördubblades endast för fordon av 1993 årsmodell eller äldre, eftersom konsekvenserna ansågs oskäligen för de fordonsägare med korta körsträckor, som investerat i dieseldrivna personbilar under de förutsättningar som gällt enligt kilometerskatte-



systemet. I SOU 1992:53 ansåg utredaren att det inte fanns förutsättningar att via skattemässiga differentieringar minska gynnet av dieseldrivna personbilar som kör mycket långt, t.ex. taxibilar.

Den 1 oktober 1996 höjdes fordonsskatten för personbilar med 50 procent som ett led i en växling bort från försäljningsskatt. Med hänsyn till att fordonsskatten för dieslbilar av årsmodell 1994 och senare var avsevärt högre än för äldre dieseldrivna bilar höjdes skatten endast 15 procent för dessa. Relationen blev då 3,8 gånger högre fordonsskatt. Därefter har skatten för dieseldrivna personbilar av årsmodell 1993 eller äldre den 1 januari 2001 höjts till nivån för dieseldrivna fordon av senare årsmodell. I tabellerna nedan redovisas hur punktskatten på bränslena respektive fordonsskatten för bensin- och dieseldrivna personbilar förhåller sig till varandra.

Tabell 5.4. Punktskatt för bensin och dieselolja exkl. och inkl. mervärdesskatt år 2003\*

Bränsle	punktskatt kr per liter, exkl. mervärdesskatt	punktskatt kr per liter, inklusive mervärdesskatt
Dieselolja	3,178	3,973
Bensin	4,710	5,888

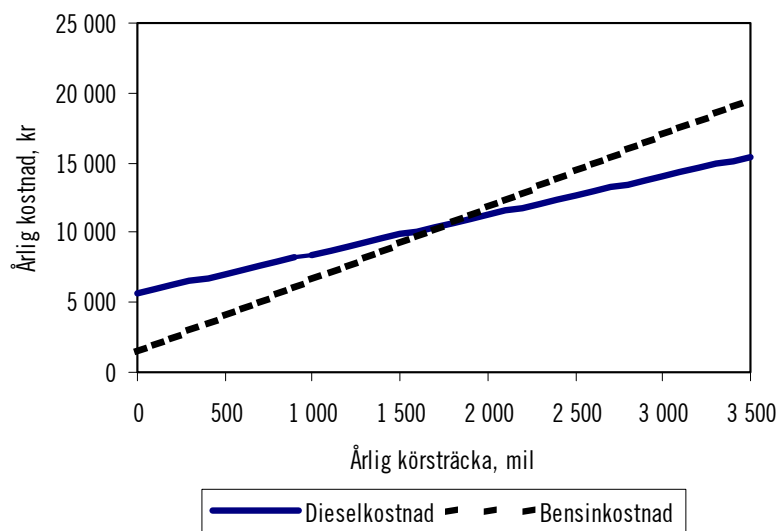
\* Gäller Miljöklass 1. Praktiskt taget alla användning av bensin och dieselolja avsedd för fordonstrafik är enligt SPI av Miljöklass 1.

Tabell 5.5. Jämförelse mellan bensin- och dieseldriven personbil

Bil	Genomsnittsförbrukning l/mil	Typfordons-skatt	Brytpunkt utan mervärdesskatt	Brytpunkt med mervärdesskatt
Diesel	0,704	5 659 kr	2 191 mil	1 753 mil
Bensin	0,880	1 479 kr		

Ovanstående beräkning om brytpunkt med påslag för mervärdesskatt på punktskatt illustreras även i figur 5.1 nedan. Beroende på den nuvarande skattemässiga behandlingen av bränslena respektive fordonen skapas den s.k. brytpunkten. Av figuren framgår tydligt att det är skattemässigt gynnsamt att välja en dieseldriven personbil vid *längre* årliga körsträckor. Omvänt gäller att bensindrivna personbilar som kör *korta* årliga sträckor gynnas skattemässigt

Figur 5.1. Förhållandet mellan skattekostnader för en bensin- respektive dieseldriven personbil



I utredningens förslag om en koldioxidrelaterad behandling av de skattemässiga relationerna mellan bensin och diesel ytterligare, vilket bland annat kommer till uttryck i ett förslag om en miljö- och bränslefaktor (se avsnitt 4.5.3–4.5.5). Ett av syftena med utredningens förslag är att på sikt komma ifrån den s.k. brytpunkten. När en likformig beskattning åstadkommit för såväl fordon som för bränslen kan detta förverkligas.

## 5.5 Skattestrategi för alternativa drivmedel

Energiskattedirektivet ger medlemsstaterna möjlighet att skattemässigt gynna alternativa drivmedel inom ramen för EG-fördragets statsstödsregler (se avsnitt 5.3.4–5.3.5). Möjligheten till skattenedsättning förutsätter att de indikativa nivåerna för användandet av biodrivmedel i biodrivmedelsdirektivet inte blir tvingande för medlemsstaterna. Biodrivmedelsdirektivet behandlas i avsnitt 5.3.10.

I budgetpropositionen för år 2002 lades huvudkomponenterna för en skattestrategi för alternativa drivmedel fast. Enligt den ursprungliga skattestrategin kunde skattenedsättning ske antingen

via pilotprojekt, för vilka medges befrielse från både energi- och koldioxidskatt, eller genom en generell koldioxidskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel.

Regeringen utvecklade i budgetpropositionen för 2004 sin skattestrategi för alternativa drivmedel på så sätt att koldioxidneutrala drivmedel från och med år 2004 befrias från både koldioxidskatt och energiskatt inom ramen för ett program som är avsett att sträcka sig över en femårsperiod. Detta gäller med förbehåll för att skattebefrielsen godkänns av kommissionen såsom förenlig med EG-fördragets statsstödsregler. Förenlighet med dessa regler innebär bland annat att ändringar som är nödvändiga för att förhindra överkompensation av aktörerna alltid kan genomföras. Även på längre sikt är målet att koldioxidneutrala drivmedel skall ha de skattevillkor som krävs för att underlätta en bred introduktion av sådana bränslen samtidigt som överkompensation undviks.

Den svenska skattestrategin för alternativa drivmedel har i juli 2002 anmälts till kommissionen för godkännande enligt statsstödsreglerna. Kommissionen har godkänt den ursprungliga skattestrategin för alternativa drivmedel enligt reglerna om statligt stöd.<sup>12</sup> Regeringen har i februari 2004 anmält den utvidgade skattestrategin för alternativa drivmedel till kommissionen. När statsstöds godkännande har erhållits även i denna del avser regeringen att till riksdagen lämna förslag till de lagändringar som fordras för att skattestrategin skall kunna tillämpas. Intill dess beslutar regeringen om skattenedsättning i särskild ordning.

I det här sammanhanget kan avslutningsvis noteras att *Utredningen om förnybara fordonsbränslen*<sup>13</sup> såsom en av sina uppgifter har att analysera möjligheten att införa någon form av drivmedelscertifikat (s.k. gröna certifikat) för att främja introduktion av förnybara fordonsbränslen. Målet med ett certifikatssystem är att på ett kostnadseffektivt sätt stimulera produktionen av förnybara fordonsbränslen och teknisk utveckling. I utredningens uppdrag ingår att lämna förslag till hur ett sådant system lagtekniskt kan utformas.

---

<sup>12</sup> Statligt stöd N 480/02 (EUT C 33, 6.2.2004, s. 7) och statligt stöd N 512/02 (EUT C 75, 27.3.2003, s. 2).

<sup>13</sup> Dir. 2003:89.

## Appendix

### A 5.1 Artikel 2.1 energiskattedirektivet

I energiskattedirektivet skall termen *energiprodukter* tillämpas på följande produkter:

<i>KN-nr<sup>17</sup></i>	<i>Varuslag</i>	<i>Kommentarer</i>
1507–1518	Animaliska och vegetabiliska fetter och oljor	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
1507	Sojabönsolja och fraktioner av denna olja, även raffinerade men inte kemiskt modifierade	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
1508	Jordnötsolja och fraktioner av denna olja, även raffinerade men inte kemiskt modifierade	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
1509	Olivolja (jungfruolja) och fraktioner av denna olja, även raffinerade men inte kemiskt modifierade	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
1510	Andra olivoljor och fraktioner av sådana oljor, även raffinerade men inte kemiskt modifierade inbegripet blandningar av dessa oljor eller fraktioner med oljor eller fraktioner enligt nr 1509	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
1511	Palmolja och fraktioner av denna olja, även raffinerade men inte kemiskt modifierade	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle

<sup>14</sup> Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).

<sup>15</sup> EUT C 75, 27.3.2003, s. 2.

<sup>16</sup> EUT C 33, 6.2.2004, s. 7.

<sup>17</sup> Hänvisningar till KN-nr i energiskattedirektivet avser nummer i kommissionens förordning (EG) nr 2003/2001 av den 6 augusti 2001 om ändring av bilaga 1 till rådets förordning (EEG) nr 2648/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan, EGT L 279, 23.10.2001, s. 1 (se artikel 5.5 i energiskattedirektivet).

1512	Solrosolja, safflorolja och bomullsfröolja och fraktioner av dessa oljor, även raffinerade men inte kemiskt modifierade	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
1513	Kokosolja, palmkärnolja och babassuolja och fraktioner av dessa oljor, även raffinerade men inte kemiskt modifierade	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
1514	Rapsolja, rybsolja och senapsolja och fraktioner av dessa oljor, även raffinerade men inte kemiskt modifierade	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
1515	Andra icke flyktiga vegetabiliska fetter och oljor (inbegripet jojobaolja) och fraktioner av sådana fetter och oljor även raffinerade men inte kemiskt modifierade	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
1516	Animaliska och vegetabiliska fetter och oljor samt fraktioner av dessa, som helt eller delvis hydrerats, omförestrats (även internt) eller elaindiniserats, även raffinerade men inte vidare bearbetade	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
1517	Margarin; ätbara blandningar och beredningar av animaliska och vegetabiliska fetter och oljor eller av fraktioner av olika oljor eller fetter enligt detta kapitel, andra än ätbara eller oljor samt fraktioner av sådana fetter eller oljor enligt nr 1516	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
1518	Animaliska och vegetabiliska fetter och oljor samt fraktioner av dessa, kokta, oxiderade, dehydratiserade, faktiserade, blåsta, polymeriserade genom upphettning i vakuum eller i inert gas eller på annat sätt kemiskt modifierade.....	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
2701	Stenkol; briketter och liknande fasta bränslen framställda av stenkol	
2702	Brunkol, även agglomererad, dock	

	inte gagat (jet)	
2704	Koks (inbegripet lågtemperaturkoks) av stenkol, brunkol eller torv, även agglomererad; retortkol	
2705	Kolgas, vattengas, generatorgas och liknande gaser, andra än petroleumgaser och andra gasformiga kolväten	
2706	Stenkols-, brunkols- och torvtjära samt andra mineraltjäror, även separerade eller delvis destillerade (toppade), inbegripet s.k. preparerad tjära	
2707	Oljor och andra produkter erhållna genom destillation av högttemperaturtjära från stenkol; liknande produkter i vilka vikten av de aromatiska beståndsdelarna överstiger vikten av de icke-aromatiska beståndsdelarna	
2708	Stenkolstjärbeck och annat mineraltjärbeck samt koks av sådant beck	
2709	Råolja erhållen ur petroleum eller ur bituminösa mineral	
2710	Oljor erhållna ur petroleum eller ur bituminösa mineral, andra än råolja; produkter, inte nämnda eller inbegripna någon annanstans, innehållande som karaktärgivande beståndsdel minst 70 viktprocent oljor erhållna ur petroleum eller ur bituminösa mineral; avfallsoljor	
2711	Petroleumgaser och andra gasformiga kolväten	
2712	Vaselin; paraffin, mikrovax, 'slack wax', ozokerit, montanvax (lignitvax), torrvax, andra mineralvaxer och liknande produkter erhållna genom syntes eller genom andra processer,	

	även färgade	
2713	Petroleumkoks, petroleumbitumen (asfalt) och andra återstoder från oljor erhållna ur petroleum eller ur bituminösa mineral	
2714	Naturlig bitumen och naturasfalt; bituminösa skiffrar och oljeskiffrar samt naturlig bitumenhaltig sand; asfaltit och asfaltsten	
2715	Bituminösa blandningar baserade på naturasfalt, naturlig bitumen, petroleumbitumen, mineraltjära eller mineraltjärbeck (t.ex. asfaltmastix, 'cut backs')	
2901	Acykliska kolväten	
2902	Cykliska kolväten	
2905 11 00	Metanol (inte av syntetiskt ursprung)	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
3403	Beredda smörjmedel (inbegripet sådana beredda skäroljor, preparat för losstagnation av bultar och muttrar, rostskyddsmedel och andra medel mot korrosion samt formläppmedel som är baserade på smörjmedel) samt preparat av sådana slag som används för olje- eller fettbehandling av textil, läder, pälskinn eller andra material, med undantag av preparat som innehåller som karaktärgivande beståndsdel minst 70 % oljor från petroleum eller bituminösa mineral	
3811	Preparat för att motverka knackning...och andra beredda tillsatsmedel för mineraloljor	
3817	Blandningar av alkylbensener och blandningar av alkylnaftalener, andra än sådan som omfattas av nr 2707 eller 2902	
3824 90 55	Blandningar av mono-, di- och trifettsyraestrar av glycerol	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle

	(emulgatorer för fetter)	
3824 90 80	Blandning av aminer, utgörande derivat av dimeriserade fettsyror, med en genomsnittlig molekylvikt av minst 520 men högst 550	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
3824 90 85	3-(1-Etyl-1-metylpropyl)isoxazol-5-ylamin, i form av en lösning i toluen	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
3824 90 99	Andra	Avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle
4401	Brännved i form av stockar, kubbar, vedtrån, kvistar, risknippen e.d.; trä i form av flis eller spån, annat än träspån enligt nr 4404, sågspån och annat träavfall, även agglomererat till vedtrån, briketter, pelletar eller liknande former	
4402	Träkol (inbegripet kol av nötter eller nötskal), även agglomererat	

Direktivet skall även tillämpas på elektricitet enligt KN-nr 2716 (se artikel 2.2 ESD).



## A 5.2 Artikel 16 energiskattedirektivet

Medlemsstaterna får tillämpa skattebefrielse eller nedsatt skattesats för de skattepliktiga produkter som avses i artikel 2<sup>18</sup>, om de består av eller innehåller en eller flera av nedanstående produkter:

1507–1518	Animaliska och vegetabiliska fetter och oljor (se 2.1a)
3824 90 55	Blandningar av mono-, di- och trifettsyraestrar av glycerol (emulgatorer för fetter) <i>för de beståndsdelar som framställs av biomassa</i>
3824 90 80	Blandning av aminer, utgörande derivat av dimeriserade fettsyror, med en genomsnittlig molekylvikt av minst 520 men högst 550 <i>för de beståndsdelar som framställs av biomassa</i>
3824 90 85	3-(1-Etyl-1-metylpropyl)isoxazol-5-ylamin, i form av en lösning i toluen, <i>för de beståndsdelar som framställs av biomassas</i>
3824 90 99	Andra, <i>för de beståndsdelar som framställts av biomassa</i>
2207 20 00	Etylalkohol och annan sprit, denaturerade, oavsett alkoholhalt (inte av syntetiskt ursprung)
2905 11 00	Metanol (inte av syntetiskt ursprung)
Produkter som framställts av biomassa, inklusive produkter enligt:	
4401	Brännved i form av stockar, kubbar, vedträn, kvistar, risknippen e.d.; trä i form av flis eller spån, annat än träspån enligt nr 4404, sågspån och annat träavfall, även agglomererat till vedträn, briketter, pelletar eller liknande former
4402	Träkol (inbegripet kol av nötter eller nötskal), även agglomererat
Produkter som innehåller vatten (2201 och 2851 00 10)	

Med *biomassa* avses den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk (inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung), skogsbruk och därmed förknippad industri, samt den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall.

<sup>18</sup> Observera att hela artikel 2 avses, alltså inte endast vad som definitionsmässigt är energiprodukter utan även andra drivmedel som skall beskattas med stöd av artikel 2.3 andra stycket ESD.

### A 5.3 Vart går dieseloljan?

*Vart går den diesel som i statistiken är avsedd för transporter?*

Enligt Statens energimyndighets kortsiktsprognos den 15 mars 2004 skall 2,86 miljoner m<sup>3</sup> diesel användas till transporter år 2005. Svårigheten ligger främst i att schablonberäkna åtgången till tyngre fordon, eftersom trafiken delvis är gränsöverskridande. Det är omöjligt att lokalisera i vilket land som tankning sker. Beräkning för tyngre fordon sker genom uppskattat antal fordonskilometer på svenska vägar och genomsnittsförbrukning per kilometer. För enkelhetens skull antas att de fordon som kör på svenska vägar även tankar diesel som säljs i Sverige.

- Cirka 11 procent till dieseldrivna personbilar; om 190 000 fordon kör i genomsnitt cirka 2 300 mil per år och förbrukar cirka 0,7 liter per mil ger det en förbrukning om cirka 0,31 miljoner m<sup>3</sup>.
- Cirka 13 procent till lätta dieseldrivna lastbilar (under 3,5 ton); om 174 000 lätta lastbilar kör i genomsnitt cirka 2 300 mil per år och förbrukar cirka 0,95 liter per mil ger det en förbrukning om cirka 0,38 miljoner m<sup>3</sup>.
- Cirka 62 procent till lastbilar över 3,5 ton. Sammanlagt 1,77 miljoner m<sup>3</sup>, vilket ger cirka 62 procent. Uppdelat på cirka 50 procent till lastbilar över 16 ton och cirka 12 procent till lastbilar mellan 3,5 och 16 ton.
- Cirka 12 procent till bussar. Sammanlagt 0,34 miljoner m<sup>3</sup>.
- Cirka 2 procent till övrigt, såsom inrikes sjöfart och järnväg.

## A 5.4 Beskattningen av bensin och dieselolja i andra medlemsstater

### Inledning

Nedan redovisas skattesatserna för bensin och dieselolja som används för transporter i EU15 samt de s.k. kandidatländerna (medlemsstater fr.o.m. den 1 maj 2004). Officiella växelkurser per den 1 oktober 2003 har använts, vilket ger 1 euro = 9,085 svenska kronor.<sup>19</sup>

### A 5.4.1 Bensin

Tabell A 5.1. Skattesatser för bensin 2003 per m<sup>3</sup>, EU15

	<i>EURO</i>	<i>SEK</i>	<i>Mervärdesskatt</i>
Storbritannien	750	6 814	17,50 %
Tyskland	655	5 951	16 %
Nederländerna	617	5 605	19 %
Finland	588	5 342	22 %
Frankrike	586	5 324	19,60 %
Italien	542	4 924	20 %
Danmark	539	4 897	25 %
Sverige	527	4 790	25 %
Portugal	507	4 606	19 %
Belgien	508	4 615	21 %
Österrike	407	3 698	20 %
Irland	443	4 025	21 %
Spanien	396	3 598	16 %
Luxemburg	372	3 380	12 %
Grekland	296	2 689	18 %
<i>Genomsnitt:</i>	<i>516</i>	<i>4 684</i>	–

*Kommentar:* Avser högsta miljöklass eller liknande. Minimiskattenivå för blyfri bensin fr.o.m. den 1 januari 2004 (EU) 359 euro (3 262 SEK).

*Källa:* Excise duty tables, december 2003.

<sup>19</sup> EUT C 236, 2.10.2003, s. 1.

Tabell A 5.2. Skattesatser för bensin den 1 januari 2004 per m<sup>3</sup> i de s.k. kandidatländerna

	<i>EURO</i>	<i>SEK</i>	<i>Mervärdesskatt</i>
Ungern	408	3 703	25 %
Slovenien	399	3 625	20 %
Slovakien	376	3 412	19 %
Tjeckien	340	3 088	22 %
Polen	331	3 009	22 %
Malta	310	2 817	18 %
Cypern	299	2 717	15 %
Lettland	287	2 608	18 %
Litauen	246	2 238	18 %
Estland	224	2 032	18 %
<i>Genomsnitt:</i>	<i>322</i>	<i>2 925</i>	–

*Kommentar:* Avser högsta miljöklass eller liknande. Enbart Ungern synes skattedifferentiera utifrån miljöklass. Minimiskattenivå för blyfri bensin fr.o.m. den 1 januari 2004 (EU) 359 euro (3 262 SEK).

*Källa:* Excise duty tables, special version II, januari 2004.

## A 5.4.2 Dieselolja

Tabell A 5.3. Skattesatser för dieselolja den 1 januari 2004 per m<sup>3</sup>, EU15

	<i>EURO</i>	<i>SEK</i>	<i>Mervärdesskatt</i>
Storbritannien	750	6 817	17,50 %
Tyskland	470	4 274	16 %
Italien	403	3 661	20 %
Frankrike	389	3 534	19,60 %
Danmark	368	3 346	25 %
Sverige	367	3 331	25 %
Nederländerna	360	3 269	19 %
Irland	368	3 344	21 %
Finland	319	2 898	22 %
Portugal	300	2 726	19 %
Spanien	294	2 670	16 %
Belgien	290	2 635	21 %
Österrike	302	2 744	20 %
Luxemburg	253	2 297	12 %
Grekland	245	2 226	18 %
<i>Genomsnitt:</i>	<i>361</i>	<i>3 061</i>	–

*Kommentar:* Avser högsta miljöklass eller liknande. Minimiskattenivå för dieselolja fr.o.m. den 1 januari 2004 (EU) 302 euro (2 744 SEK). För Spanien avser senaste uppgift oktober/november 2003.

*Källa:* Excise duty tables, december 2003 och Jordbruksverket promemoria (dnr Jo2003/2215/Veg och dnr Jo2004/1335/Veg).

Tabell A 5.4. Skattesatser för dieselolja den 1 januari 2004 per m<sup>3</sup> i de s.k. kandidatländerna

	<i>EURO</i>	<i>SEK</i>	<i>Mervärdesskatt</i>
Slovakien	351	3 192	19 %
Ungern	335	3 041	25 %
Slovenien	314	2 856	20 %
Tjeckien	312	2 835	22 %
Lettland	245	2 225	18 %
Cypern	240	2 176	15 %
Malta	238	2 161	18 %
Polen	222	2 015	22 %
Estland	163	1 481	18 %
Litauen	154	1 399	18 %
<i>Genomsnitt:</i>	<i>257</i>	<i>2 338</i>	–

*Kommentar:* Avser högsta miljöklass eller liknande. Enbart Polen synes skattedifferentiera utifrån miljö kvalitet (svavelhalt). Minimiskattenivå för dieselolja fr.o.m. den 1 januari 2004 (EU) 302 euro (2 744 SEK).

*Källa:* Excise duty tables, special version II, januari 2004.

## 6 En likformig drivmedelsbeskattning

**Utredningens förslag:** Vi föreslår att skatten på bensin och dieselolja (nedan diesel) 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 diesel i dag har en betydligt lägre skatt än bensin. En likformig beskattning skulle, vid nuvarande beskattningsförhållanden, innebära att skatten på diesel fick höjas med 2,22 kronor per liter. Som ett första steg mot en likformig beskattning föreslår vi dock att skatten på diesel skall höjas med 50 öre per liter. Förslaget till en ny drivmedelsbeskattningsmodell omfattar de dominerande fossila bränslena bensin och diesel. 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 diesel bör beskattas efter samma principer. En sådan omläggning av drivmedelsbeskattningen innebär att skatten kommer att tas ut efter bränslets egna meriter och på en teknikneutral grund.

När det gäller de för klimatpolitikens fullföljande viktiga koldioxidneutrala bränslena innebär vårt förslag om en likformig beskattning, till följd av att dieseloljealternativet blir avsevärt dyrare, att dessa bränslers konkurrenskraft stärks. Om bensin och diesel dessutom på sikt beskattas efter samma principer och en helt teknikneutral beskattning realiserar, stärks konkurrenskraften ytterligare för alternativet till diesel. Beträffande 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 förslaget inte på något sätt stänger vägen för dessa bränslen. Det är snarare så att de på ett enkelt och teknikneutralt sätt kan inlemmas i drivmedelsbeskattningen i linje med Skatteväxlingskommitténs principskiss, när detta bedöms lämpligt.

Förslaget om ett etappvis höjande av drivmedelsskatten på diesel ligger också 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 höjningarna på något sätt kommer att återföras till olika sektorer kommer likväl stora årliga belopp att kunna tillgodoräknas det pågående skatteväxlingsprogrammet.

Vårt förslag avseende drivmedelsskatterna hänger intimt ihop med förslaget om en reformerad fordonsbeskattning av lätta fordon, vilken föreslås bli koldioxidrelaterad och på sikt även den likformig. Av en sådan teknikneutral fordonsbeskattning följer att även drivmedelsbeskattningen bör vara teknikneutral. Ett viktigt syfte bakom omläggningen av drivmedelsskatterna är således att bana väg för en på sikt reformerad och miljörelaterad fordonskatt (och vice versa).

## **6.1 En ny struktur för drivmedelsbeskattningen – bensin och diesel**

### **6.1.1 Den fiskala komponenten, energiskatten**

*Energiskatten relateras till bränslets energiinnehåll*

Energiskatten på bränslen utgår med ett bestämt belopp per vikt eller volymenhet. För närvarande är skattesatserna inte proportionella mot energiinnehållet. Däremot är energiskattesatserna på bensin och diesel *differentierade* utifrån miljöklasser. Genomgående gäller att det bränsle som har bäst miljöegenskaper också har lägst skattesats.

I linje med Skatteväxlingskommitténs tankar relaterar vi energiskatten till bränslets energiinnehåll (se avsnitt 5.2.1). Det grundläggande motivet till att ha en sådan utformning av energiskattekomponenten är att detta innebär ett teknikneutralt och likformigt



sätt att beskatta drivmedel. Det möjliggör också för energiskattens del att, i högre utsträckning än i dag, reflektera den högre externa kostnaden för diesel (se tabell 6.1 nedan).

Energiinnehållet i olika bränslen är objektivt mätbart och kan bestämmas likformigt *oavsett* bränsleslag. Energiskatten kommer därför framdeles att differentieras mellan de aktuella bränslena endast utifrån dessas energiinnehåll. I stället föreslår vi att den s.k. miljöklasskomponenten (se avsnitt 6.1.3 nedan) tar över energiskattens roll avseende differentiering mellan olika bränslekvaliteter.

Tabell 6.1. Jämförelse mellan energiskatt på bränsle och marginalkostnad för personbilar

	Energiskatt <sup>1</sup> (kr/liter)	Total marginalkostnad <sup>2</sup> (kr/liter)	Skatt/kostnad (procent)
<i>Landsbygd</i>			
Personbil, bensin med katalysator	2,68	2,41	111,2
Personbil, bensin utan katalysator	2,68	5,17	51,8
Personbil, diesel med katalysator	0,733	2,99	24,5
Personbil, diesel utan katalysator	0,733	2,92	25,1
<i>Tätort<sup>3</sup></i>			
Personbil, bensin med katalysator	2,68	3,89	68,9
Personbil, bensin utan katalysator	2,68	8,01	33,5
Personbil, diesel med katalysator	0,733	6,97	10,5
Personbil, diesel utan katalysator	0,733	15,97	4,6

<sup>1</sup> Energiskatt på bensin och diesel miljöklass 1 (2004-01-01) har använts för beräkningarna.

<sup>2</sup> Koldioxid och trängsel ingår inte i marginalkostnaderna.

<sup>3</sup> Med tätort avses Landskrona.

Källa: SIKA Rapport 2003:1 *Trafikens externa effekter* samt egna beräkningar utifrån senast gällande energiskattesatser (se not 1).

### *Nivån på energiskatten på diesel*

Vid bestämmandet av nivån på energiskatten på diesel (vid en likformig beskattning) använder vi oss av energiskatten på *bensin* – och alltså inte på diesel – som referensvärde. Avgörande för detta val är främst de fiskala hänsyn det åligger utredningen att beakta (jfr dir. 2001:12, s. 1). Energiskatten på bensin, miljöklass 1, är 2,68 kronor per liter (2004-01-01). Från detta belopp utgår vi

således när vi beräknar till vilket belopp energiskatten på diesel skall sättas.

Enligt SCB innehåller bensen 9,0444 kilowattimmar (kWh) per liter. Motsvarande siffra för diesel är 9,9633 kWh per liter.<sup>1</sup> Genom att dividera energiskattebeloppet på bensen med energiinnehållet för samma bränsle fås ett belopp om  $\approx 30$  öre per kWh. För att beräkna en ny energiskatt för diesel multipliceras alltså 30 öre med antalet kWh som dieseln innehåller. En likformig beskattning utifrån dessa kriterier ger en ny energiskatt för diesel om  $\approx 2,95$  kronor per liter. Med avdrag för dagens energiskatt på diesel om 73,3 öre per liter innebär detta således att energiskatten på diesel bör höjas med  $\approx 2,22$  kronor per liter. Detta är också utredningens förslag på *lång sikt*. På *kort sikt* föreslår utredningen dock ett mer modest alternativ, nämligen att skatten på diesel skall höjas med 50 öre per liter. Denna höjning får anses vara det första steget mot en likformig beskattning av de dominerande fossila bränslena.

När det gäller dieselns energiinnehåll förhåller det sig så att diesel av miljöklass 3 har ett *något* högre energiinnehåll än diesel av miljöklass 1 och 2. En fråga som utredningen därför varit tvungen att överväga är om detta förhållande skall medföra att energiskatten på diesel skall differentieras i enlighet härmed. Därvid är att märka att det huvudsakliga syftet med att relatera energiskatten till drivmedlets energiinnehåll är att skapa en likformig beskattning i relationen *mellan* bensen och diesel, dvs. energiskatten bör spegla det proportionellt sett lägre energiinnehållet i bensen. Något skäl att därutöver differentiera energiskatten mellan diesel miljöklass 1 och 2 jämfört med miljöklass 3 finns inte. Såsom utredningen redovisar nedan föreslås vidare införandet av en miljöklasskomponent, vilken skall differentiera skatten med avseende på bränslenas kvalitet inom respektive bränsleslag, bensen och diesel. En sådan differentiering har stöd i artikel 5 i energiskattedirektivet,<sup>2</sup> enligt vilken en medlemsstat får tillämpa differentierade skattesatser *under*

<sup>1</sup> Uppgifterna om energiinnehåll baseras på de omräkningsfaktorer för energibärare som används av SCB i energistatistiken, se t.ex. Statistiska meddelanden EN 20 SM 0402. Utredningen har dock även prövat modellen gentemot de uppgifter om energiinnehåll som Svenska Petroleum Institutet (SPI) redovisar, vilka skiljer sig åt något från SCB:s uppgifter. Utredningen har därvid funnit att SPI:s uppgifter inte medför någon avgörande skillnad vad beträffar det för utredningen väsentliga, nämligen energiinnehållet i bensen *i proportion* till energiinnehållet i diesel.

<sup>2</sup> Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).

*förutsättning* att de är *direkt* kopplade till produktens kvalitet. Det får dock enligt utredningen anses tveksamt om nämnda artikel dessutom ger stöd för att differentiera skattesatserna med avseende på det skilda energiinnehållet i t.ex. diesel miljöklass 1 jämfört med miljöklass 3 eller, mer konkret, om ett bränsles energiinnehåll är att jämställa med dess kvalitet. I all synnerhet när en miljöklasskomponent redan lagts till beskattningen. Sammantaget innebär utredningens nu förda resonemang att *energiskatten* på diesel skall tas ut till samma nivå oavsett miljöklass.

### 6.1.2 Koldioxidskattekomponenten

*Koldioxidskatten skall även fortsättningsvis relateras till bränslets kolinnehåll*

Koldioxidskatt tas ut på alla fossila bränslen och används för att styra mot lägre utsläpp av koldioxid. I likhet med energiskatten tas koldioxidskatten ut med ett bestämt belopp per vikt- eller volymenhet. Koldioxidskattebeloppen är dock beräknade utifrån en enhetlig grund, nämligen kolinnehållet i respektive bränsle. Sedan den 1 januari 2004 motsvarar koldioxidskatten 91 öre per kg utsläppt koldioxid.

I vårt förslag förutsätts koldioxidskatten även fortsättningsvis vara relaterad till bränslenas respektive kolinnehåll. Detta innebär att koldioxidskatten för bränslen *utan* fossilt kolinnehåll är noll.

*Övriga överväganden kring koldioxidskatten*

Den nuvarande koldioxidskatten introducerades i samband med 1990–1991 års skattereform. En fråga som inte kan utelämnas i detta sammanhang är den centrala frågan hur mycket kol olika bränslen innehåller, och då framför allt bensin och diesel. Av skattetekniska skäl antogs det vid införandet av koldioxidskatten att olika bränslen *i genomsnitt* innehåller en viss mängd fossilt kol. En liter bensin antogs ge upphov till 2,32 kg koldioxidutsläpp vid förbränning och en liter diesel (och andra oljor) antogs ge upphov till 2,86 kg koldioxidutsläpp. Dessa genomsnittsvärden avspeglade ganska väl verkligheten och gör det än i dag. Efter introduktionen av koldioxidskatten har emellertid användningen av tunga oljor (med relativt högt kolinnehåll) minskat. Detta föranleder att det

kan vara motiverat att se över vilket genomsnittligt kolinnehåll som är rimligt att använda som grund för skatteuttaget. Eftersom dessa eventuella förändringar berör *all* fossil energianvändning är det utredningens åsikt att detta bör behandlas i ett sammanhang och inte endast omfatta drivmedelskatterna.

I tabell 6.2 nedan framgår olika bedömningar av det genomsnittliga kolinnehållet i bensin och diesel. Som synes tycks det rimligt att justera det skattegrundande kolinnehållet i dieseln. Det kan vara värt att notera att effekten av en sådan justering skulle medföra att skillnaden i beskattning mellan bensin och diesel, vid en likformig beskattning efter energi- och kolinnehåll, skulle vara mindre än vad som är fallet i dag. Om den rent tekniska omräkningen av koldioxidskatten på denna grund gjordes innan vårt förslag om en likformig drivmedelsbeskattning genomfördes skulle det bli lättare att åstadkomma en sådan, eftersom glappet mellan bränslena i sådant fall inte vore lika stort (mindre höjningar, alternativt färre steg).

Tabell 6.2. Olika bedömningar av koldioxidutsläpp (kg per liter) från bensin och oljor

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>Övriga oljor</i>
Naturvårdsverket	2,28	2,68	2,68-2,97
Svenska Petroleuminstitutet (SPI)	2,32	2,56	-
Generalagenterna <sup>1</sup>	2,33-2,48	2,57-2,78	-
Finansdepartementet	2,32	2,86	2,86

<sup>1</sup> Härmed avses de uppgifter generalagenterna lämnar till Konsumentverket (jfr *Bilar, bränsleförbrukning och vår miljö*. Konsumentverket 2003).

Källa: Svenska Naturskyddsföreningens Rapport *Så klarar vi klimatmålet i trafiken*, Bilaga 2.

En helt annan sak som kommer att bli nödvändig att beakta, vad beträffar utformningen av koldioxidskatten och framför allt då den appliceras på alternativa drivmedel, är det s.k. livscykelperspektivet. Det är nämligen inte alldeles självklart att ett bränsle utan, eller med lågt, kolinnehåll inte bidrar till utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser. Detta kan t.ex. ske genom den energi som förbrukas i samband med bränslets tillverkning och/eller distribution, vilket innebär att det kan bli nödvändigt att ta ställning till olika bränsleslag i ett livscykelperspektiv. Av dessa skäl förefaller det

uppenbart att koldioxidskattens utformning måste övervägas ytterligare den dag lagstiftaren väljer att applicera en generell beskattningsmodell på hela floran av tillgängliga bränslen. Vi antecknar att *Utredningen om förnybara fordonsbränslen* (M 2003:02) bland annat kommer att ta upp och behandla livscykelperspektivet i sitt slutbetänkande.<sup>3</sup> Denna och liknande frågeställningar diskuteras även i Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdraget *Miljöklassning av alternativa drivmedel* (2003-04-24).

### 6.1.3 Miljöklasskomponenten

Vi har i vårt delbetänkande *Vissa vägtrafikskattefrågor* SOU 2002:64 givit ett preliminärt omdöme om den s.k. TM-komponenten. Vi har därvid kommit fram till att denna är användbar inom drivmedelsbeskattningen för att skilja mellan olika bränsleslag och bränslekvaliteter. Vi har också funnit att komponenten är användbar för att illustrera drivmedelsbeskattningens struktur med inriktning på bland annat miljöeffekter. Den har således en pedagogisk effekt.

Genom att relatera energiskatten till energiinnehållet såsom utredningen föreslår försvinner möjligheten att genom energiskatten bevara relationerna mellan t.ex. de olika miljöklasserna av bränslen. Vid sådant förhållande synes det mycket lämpligt, för att inte säga nödvändigt, att införa ytterligare en komponent inom drivmedelsbeskattningen, en *miljöklasskomponent*. Komponentens får en självständig betydelse inom beskattningen och blir därigenom mycket viktig för att differentiera skattesatserna mellan de olika bränslena. I ett inledningsskede kan det synas som om miljöklasskomponenten endast blir en restpost som uppkommer genom att energiskatten relateras till bränslenas energiinnehåll. Det är i och för sig riktigt, men anledningen därtill är ju att miljöklasskomponenten övertar den styrande funktion som energiskatten tidigare innehaft. Detta innebär att det byggs in ytterligare en komponent i drivmedelsbeskattningen som, beroende på politisk vilja, kan utnyttjas för att av olika skäl (t.ex. trafik och miljö) förändra de skattemässiga relationerna mellan bränslena.

Det förslag som nu läggs fram biträder således den uppfattning som utredningen tidigare fört fram kring användbarheten av en

<sup>3</sup> Se nämnda utrednings delbetänkande *Förnybara fordonsbränslen – nationellt mål för 2005 och hur tillgängligheten av dessa bränslen kan ökas* (SOU 2004:4), s. 36.

ytterligare komponent i drivmedelsbeskattningen. När det gäller frågan om till vilken nivå miljöklasskomponenten skall sättas för det bränsle som har bäst miljöklassning är utredningens förslag att värdet sätts till noll för det bränsle som är bäst inom bensin respektive diesel. Detta torde, inte minst av pedagogiska skäl, vara av visst värde för att tydliggöra det skattemässiga gynnandet av den bästa miljöklassen. Övriga nivåer på miljöklasskomponenten följer med automatik genom att energiskattens styrning i denna del flyttas över till miljöklasskomponenten med oförändrade relationer.

Avslutningsvis kan nämnas, vilket berörts ovan, att miljöklasskomponentens funktion är förenlig med artikel 5 i energiskattedirektivet, enligt vilken medlemsstaterna ges möjlighet att differentiera skattesatser ovan minimiskattenivåerna under förutsättning att dessa är direkt kopplade till bränslets kvalitet. Genom konstruktionen med en miljöklasskomponent tydliggörs därmed hur energiskattedirektivets möjligheter till differentierade skattesatser, med hänsyn till bränslekvalitet, används i den nationella lagstiftningen.

#### 6.1.4 En alternativ modell – lika hög beskattning

Ett alternativ till den ovan redovisade modellen, som diskuterats inom utredningen och avfärdats, är att helt sonika likställa beskattningen av bensin och diesel, dvs. att släppa kopplingen till såväl energi- som kolinnehåll och ha en enhetsskatt, alternativt att låta energiskatten på diesel ”fylla på” och låta det totala skattebeloppet hamna på samma nivå för bensin och diesel. I ett sådant fall skulle skatten på diesel behöva höjas med 1,46 kronor per liter. En sådan lösning är dock förenad med flera nackdelar och förordas därför inte av utredningen.

Av de mer uppenbara nackdelarna med en sådan lösning lägger utredningen tonvikt vid följande.

- Den fossila drivmedelsbeskattningen blir inte teknikneutral utan kommer att gynna diesel, vilket innebär att fordonsskatten (liksom i dag) måste justeras för att kompensera detta.
- Det blir svårare att reformera fordonsskattningen utifrån ett teknikneutralt perspektiv, om detta perspektiv saknas beträffande drivmedlen.

- De högre externa kostnaderna för diesel kommer inte till uttryck i drivmedelsbeskattningen på samma sätt som vid en likformig beskattning (jfr tabell 6.1).
- En fortsatt reformering av drivmedelsbeskattningen, på sikt inkluderande inte endast bensin och diesel, utan även övriga drivmedel, blir svår att fullfölja om beskattningen inte bygger på objektiva kriterier utifrån fastlagda målsättningar.
- En sådan lösning avviker mot såväl de principer Skatteväxlingskommittén diskuterat som regeringens uttalanden i flera av riksdagen antagna budgetpropositioner.

Det ovan anförda ger enligt utredningens bedömning belägg för att det inte är lämpligt att bortse från drivmedlens egna egenskaper och föreslå en *lika hög* beskattning av de fossila drivmedlen, bensin och diesel.

## 6.2 Hanteringen av alternativa drivmedel

**Utredningens bedömning:** Utredningen lämnar inte några förslag beträffande beskattningen på *kort sikt* av andra drivmedel än bensin och diesel. Detta innebär bland annat att vi inte föreslår några förändringar av den skattestrategi som regeringen nu fullföljer för de koldioxidneutrala drivmedlen. Inte heller naturgas, gasol eller andra alternativa bränslen berörs av våra förslag. På *lång sikt* gör vi bedömningen att alla drivmedel bör behandlas på samma sätt. Detta innebär bland annat att koldioxidneutrala fordonsbränslen skattemässigt bör behandlas på ett sätt som låter fordonsbränslen med låga produktionskostnader också gynnas skattemässigt. Så länge överkompensation undviks är detta möjligt enligt energiskattdirektivets artikel 16 om skattebefrielse eller nedsatta skattesatser, för bland annat dessa bränslen. Därutöver ger artikel 19 också möjligheter att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Utredningen vill i sammanhanget framhålla svårigheterna avseende hur samhället skall fördela ekonomiskt stöd till utbyggnad av nödvändig infrastruktur (produktionsanläggningar, distribution, pumpar m.m.) för de alternativa fordonsbränslena. De eventuella val som staten gör i dessa sammanhang torde styra mot de i dag mest lovande alternativa fordonsbränslena. Detta behöver dock inte betyda att dessa är de bästa i ett längre perspektiv.

I begreppet *alternativa drivmedel* inkluderas här allt utom konventionella drivmedel (bensin och diesel). Begreppet avser således att inkludera såväl andra fossila drivmedel än bensin och diesel som icke-fossila drivmedel (jfr [SOU 2004:4], s. 27 för detta och andra begrepp).

### 6.2.1 Regeringens skattestrategi för alternativa drivmedel

Vi har i avsnitt 5.5 redogjort för regeringens strategi för alternativa (koldioxidneutrala) drivmedel. Strategin sträcker sig t.o.m. år 2008. Enligt strategin skall bland annat de s.k. koldioxidneutrala bränslena helt skattebefrias, så fort erforderliga EU-godkännanden erhållits. Mot bakgrund härav finner inte utredningen anledning att föregripa fullföljandet av denna strategi och den nödvändiga utvärdering som måste följa därpå. Resonemangen nedan avser därför inte några konkreta förslag från utredningen utan behandlar dessa drivmedel på lite längre sikt.

### 6.2.2 Gasol, metan och naturgas

Ett strikt genomförande av Skatteväxlingskommitténs principskiss förutsätter att den energirelaterade energiskatten appliceras generellt på samtliga fordonsbränslen, inklusive gasol, metan och naturgas samt att koldioxidskatten tas ut efter bränslenas respektive kolinnehåll. Utredningen väljer i detta skede att utlämna de här aktuella bränslena från den reformerade drivmedels-skattmodellen.

I dag tas inte någon energiskatt ut för dessa bränslen om de används för drift av motordrivna fordon. Därutöver är koldioxidskatten reducerad i förhållande till vad den skulle ha varit om den strikt togs ut efter bränslets kolinnehåll. Om energiskatten relaterades till energiinnehållet skulle energiskatten behöva höjas kraftigt för dessa bränslen. Gasol och naturgas är visserligen fossila bränslen men har i förhållande till andra fossila bränslen vissa miljö fördelar – som t.ex. lägre koldioxidutsläpp – som gör dem intressanta som alternativ till konventionella drivmedel. Det är främst naturgas som röner ett allt större sådant intresse. Det vore i den bemärkelsen olyckligt att foga in dessa bränslen i en generell beskattningsmodell, om de ändå av angivna skäl inte kan lyda under



samma principer som de övriga bränslen som omfattas av modellen. Härvid bör det huvudsakliga syftet bakom vårt förslag beaktas, nämligen att likställa beskattningen av bensin och diesel. Detta är således det första steget mot en reformerad drivmedelsbeskattning i enlighet med Skatteväxlingskommitténs principer, där f.ö. just likabehandlingen av bensin och diesel anges vara en av tre större principiella förändringar.<sup>4</sup> Det primära för utredningens förslag är alltså att beskattningen av de nu – och inom en överskådlig framtid – dominerande bränslena bensin och diesel reformeras. Detta hänger ihop med våra förslag avseende fordonsskatten för lätta fordon och en allmänlig strävan att styra mot ökad bränsleeffektivitet där det *för närvarande* är mest befogat.

Det kan avslutningsvis anmärkas att det även inom EU bedöms vara aktuellt att särbehandla naturgas och gasol som används som drivmedel. Detta kommer till uttryck bland annat genom den möjlighet till fullständig eller partiell skattebefrielse eller skattenedsättning som medlemsstaterna har för dessa bränslen genom energiskattedirektivets artikel 15.1 i).

### 6.2.3 Koldioxidneutrala drivmedel

Det finns flera mål med den svenska drivmedelsbeskattningen, varav två av målen främst belyses här (1) strävan att gynna introduktionen av koldioxidneutrala fordonsbränslen och (2) att stimulera användning av det samhällsekonomiskt mest effektiva bränslet.

Vad gäller den första punkten sätter energiskattedirektivet ramarna för vad Sverige får göra vid den skattemässiga behandlingen av dessa fordonsbränslen. Den svenska drivmedelsbeskattningen har därmed i princip fria händer att hantera skattebefrielse eller nedsatta skattesatser för *sådana fordonsbränslen* genom användande av artikel 16 eller 19 i energiskattedirektivet.

Ett pragmatiskt och relativt teknik neutralt angreppssätt är att ge skattebefrielse eller nedsatta skattesatser för alla *koldioxidneutrala fordonsbränslen*. Så länge det fossila kolinnehållet är noll är koldioxidskatten också noll (jfr dock vad som sagts i avsnitt 6.1.2 ovan kring livscykelperspektivet). Det som kvarstår är därför en rabatt

---

<sup>4</sup> Se Skatteväxlingskommitténs slutbetänkande *Skatter, miljö och sysselsättning* (SOU 1997:11), s. 426.

på energiskatten samt en möjlig differentiering inom olika kvaliteter, av exempelvis etanol, genom miljöklasskomponenten.

Den restriktion som ges av punkt 3 i artikel 16 i energiskattedirektivet är att "Skattebefrielse eller skattenedsättning som tillämpas av medlemsstaterna skall anpassas till råvaruprisutvecklingen för att undvika överkompensation för merkostnaderna för framställning av produkter enligt punkt 1." Detta innebär att det bränsle som genom låga produktionskostnader är mest konkurrenskraftigt kommer att styra den generella skattesubventionen. Detta torde vara en teknikneutral och enkel hantering av koldioxidneutrala drivmedel.

I artikel 19 i energiskattedirektivet anges att rådet enhälligt, på förslag från kommissionen, får ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar. Denna artikel ger möjlighet att gynna vissa speciella bränslen, under förutsättning att Sverige kan motivera detta för EG-kommissionen.

#### 6.2.4 Alkylatbensin

Alkylatbensin är ett drivmedel med avsevärt bättre miljöegenskaper än vanlig bensin. Det stora användningsområdet för alkylatbensinen är i tvåtaktsmotorer. På grund av de högre framställningskostnaderna har skattesatsen på alkylatbensin satts lägre än för vanlig bensin för att försäljningspriset skall bli konkurrenskraftigt. Sverige har genom ett s.k. 8.4-beslut medgivits undantag för att få differentiera punktskattesatserna på detta sätt.<sup>5</sup> Förutsättningen var att differentieringen står i överensstämmelse med EG:s minimiskattesatser. Dessutom skall nedsättningen av energiskatten, på grundval av en årlig översyn, anpassas så att merkostnaderna för framställning av alkylatbensin inte medför en överkompensation. Tillåtelsen löper ut den 30 juni 2008.

Praktiskt har differentieringen tillskapats på ett sådant sätt att energiskattesatsen för alkylatbensinen understiger motsvarande skattesats för bensin med 1,56 kronor per liter (2004-01-01). Eftersom energiinnehållet är i stort sett detsamma i alkylatbensin som i vanlig bensin skulle en beskattning efter energiinnehållet leda

---

<sup>5</sup> Rådets beslut 2002/828/EG av den 8 oktober 2002 om tillåtelse, i enlighet med artikel 8.4 i direktiv 92/81/EEG, för Sverige att tillämpa en differentierad energiskattesats för alkylatbensin för tvåtaktsmotorer (EGT L 284, 22.10.2002, s. 18).

till att den eftersträvade differentieringen försvinner. Frågan är då hur detta skall kunna lösas inom ramen för en reformerad drivmedelsbeskattning. Ett alternativ är att utnyttja miljöklasskomponenten för detta ändamål. För att detta skulle kunna fungera krävs att miljöklasskomponenten åsätts ett negativt värde. Genom att välja en sådan lösning tydliggörs skattesubventionen väl, och det framgår klart att den har sin grund i miljömässiga överväganden. Utredningens förslag är därför att subventionen av alkylatbensin skall åstadkommas genom att miljöklasskomponenten för alkylatbensin sätts till -1,56 kronor per liter. En annan lösning, som utredningen diskuterat, är att i stället låta den faktiska energiskattesatsen uppgå till 50 procent av den reella energiskattesatsen och att subventionen alltså kommer till uttryck på detta sätt. Denna lösning medför emellertid att principerna för drivmedelsbeskattningen sätts ur spel redan i samband med att de börjar tillämpas, vilket naturligtvis är olyckligt och bör undvikas. I takt med att framställning av alkylatbensin blir billigare kan lagstiftaren i stället enkelt justera nivån på miljöklasskomponenten.

#### **6.2.5 Inom vilken tidsplan kan en likformig drivmedelsbeskattning genomföras**

En likformig beskattning, dvs. en beskattning som tas ut efter objektiva kriterier, kräver – skatten på bensin oförändrad – att skatten på diesel höjs med 2,22 kronor per liter (se avsnitt 6.1.1 ovan). Det är i detta fall motiverat att sänka fordonsskatten på dieseldrivna personbilar fullt ut (med undantag för tillägg av en miljöfaktor för de dieseldrivna personbilar som endast uppfyller miljöklass 2005, se avsnitt 4.5.3).

Denna nivå på dieselskatten medför dock fördyringar för den yrkesmässiga trafiken och produktionen i Sverige, vilket kan motivera någon form av kompensation för olika sektorer. Nivån ger också kraftiga incitament att i större utsträckning tanka diesel i länder där skatten är lägre om inte ett väl fungerande kompensationssystem finns tillgängligt. Dessa är de huvudsakliga skälen till att utredningen endast lämnar förslag till den första etappen på väg mot en likformig beskattning. Även Skatteväxlingskommittén var av denna uppfattning och uttryckte i sitt slutbetänkande att förändringarna vid en reformering enligt den nu föreslagna modellen borde behöva ske under en längre period,

beroende på behovet av anpassning i framför allt den tunga transportsektorn.<sup>6</sup> På *lite längre* sikt bör dock en likformig beskattning eftersträvas. En *rimlig* bedömning är att en sådan kan genomföras inom en tidsperiod om 5–6 år.

Det är i detta sammanhang av stor vikt att Sverige, i samband med att miniminivåerna i energiskattedirektivet skall ses över, argumenterar för höjda miniminivåer.

## 6.3 Sammanfattning

### 6.3.1 Förslaget till ny drivmedelsbeskattning

I tabell 6.3 nedan visas nuvarande (2004-01-01) och föreslagna skattesatser (exklusive mervärdesskatt) för bensin och diesel. Två stora skillnader mellan utredningens förslag och nuvarande system för beskattningen bör noteras.

- Skatten för diesel höjs med 50 öre per liter.
- Miljöklasskomponenten tar över energiskattens funktion att differentiera mellan olika kvaliteter inom bensin respektive diesel. Detta innebär att den nya miljöklasskomponenten delvis står för den föreslagna höjningen av dieselskatten.

Utöver dessa huvuddrag kan noteras att eldningsoljan föreslås ligga kvar på nuvarande skattenivå (3,33 kronor per liter). Alkylatbensinen föreslås även i fortsättningen åtnjuta den i dag gällande skattesubventionen, vilket som beskrivs ovan skall åstadkommas genom en negativ miljöklasskomponent (se avsnitt 6.2.4).

---

<sup>6</sup> Se not 5. Jfr a.a. s. 404.

Tabell 6.3. Nuvarande och föreslagen drivmedelsbeskattning, bensin och diesel (höjning med 50 öre per liter för diesel) – etapp 1

Slag av bränsle	Skattesatser per den 1 januari 2004			Utredningens förslag			
	Skattebelopp (kr per liter)			Skattebelopp (kr per liter)			
	Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt	Energi-skatt	Miljöklass-komponent	Koldioxid-skatt	Summa skatt
1. Bensin som uppfyller krav för							
a) miljöklass 1							
-motorbensin	2,68	2,11	4,79	2,68	0	2,11	4,79
-alkylatbensin	1,12	2,11	3,23	2,68	-1,56	2,11	3,23
b) miljöklass 2	2,71	2,11	4,82	2,68	0,03	2,11	4,82
2. Annan bensin än som avses under 1	3,38	2,11	5,49	2,68	0,70	2,11	5,49
3. Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m.							
a) märkt olja	0,732	2,598	3,330	0,732	-	2,598	3,330
b) omärkt olja							
miljöklass 1	0,733	2,598	3,331	1,233	0	2,598	3,831
miljöklass 2	0,975	2,598	3,573	1,233	0,242	2,598	4,073
miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1,294	2,598	3,892	1,252	0,542	2,598	4,392

Tabellen ovan utelämnar de alternativa (inbegripet de koldioxidneutrala) fordonsbränslena. I syfte att gynna introduktionen av koldioxidneutrala bränslen föreslås att dessa, liksom i dag, fortsatt skattesubventioneras inom ramen för regeringens skattestrategi (jfr avsnitt 5.5). Som framgått i avsnitt 5 ligger Sveriges dieselskatter innan utredningens förslag (om en höjning med 50 öre per liter) genomförs på EU-genomsnittet (EU-15). Om utredningens långsiktiga mål blir verklighet, dvs. om en höjning med 2,22 kronor per liter kan genomföras, kommer Sverige ändå att ligga under Storbritanniens nuvarande skattenivåer.

Avslutningsvis i denna del vill utredningen endast påtala att skatthöjningen på diesel kan vara en orsak att se över storleken på den särskilda avgiften i 10 kap. 5 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, och möjligen höja avgiften något. Utredningen lämnar dock inte något förslag i denna del utan låter detta bli föremål för fortsatta överväganden inom Finansdepartementet.

### 6.3.2 Förslaget och de koldioxidneutrala drivmedlen

Vid den nuvarande skattenivån på diesel – och även efter den föreslagna höjningen – gör utredningen bedömningen att de koldioxidneutrala fordonsbränslena inte kan konkurrera med bensen och diesel, om dessa också skulle betala energiskatt. Detta motiverar, i linje med vad energiskattedirektivet erbjuder, att skatten sätts till noll för dessa bränslen. Se avsnitt 6.3.3 för en diskussion om hur denna skattenedsättning kan hanteras om råvaruprisutvecklingen och/eller merkostnaderna för framställning av alternativa fordonsbränslen förändras så att en total skattebefrielse innebär överkompensation.

På längre sikt är det ur ett fiskalt perspektiv naturligtvis också av stor betydelse att även de koldioxidneutrala bränslena betalar den statsfinansiellt motiverade energiskatten.<sup>7</sup> I ett läge där transportsektorn i ökande utsträckning använder sådana fordonsbränslen är det viktigt att uppmärksamma de statsfinansiella effekterna av denna för miljön positiva utveckling.

Eftersom tillgången på alternativa energikällor (t.ex. biomassa) inte är oändlig, är det både i det längre och i det kortare perspektivet givetvis viktigt ur ett resursperspektiv, att användningen även av de alternativa fordonsbränslena är effektiv. Detta innebär att koldioxidneutrala fordonsbränslen (och miljöfordon) bör beskattas på ett sådant sätt att bränsleeffektivitet stimuleras.

#### *Särskilt om s.k. låginblandning*

Utredningens förslag torde vara ganska oproblematiskt avseende låginblandning<sup>8</sup> av biodrivmedel i fossila bränslen. Energi- och koldioxidskatten per liter får förväntas sjunka allt eftersom inblandning av biodrivmedel ökar, både som en effekt av att biodrivmedel har lägre energiinnehåll per liter och som en effekt av att de inte innehåller något fossilt kol. Låginblandning torde också vara den mest effektiva lösningen att öka användningen av alternativa fordonsbränslen, eftersom befintliga produktionssätt och distributionskanaler inte behöver ändras. Det är också enklare för fordonsindustrin och för konsumenterna med låginblandning.

---

<sup>7</sup> Se not 5. Jfr a.a. s. 405.

<sup>8</sup> Med låginblandning avses en inblandning av förnybara drivmedel i bensen och diesel enligt gällande specifikationer för respektive bränsle.

Det kan dock vara så att det redan i dag kan vara motiverat att stimulera inköp och användning av ”rena” alternativbränslefordon.

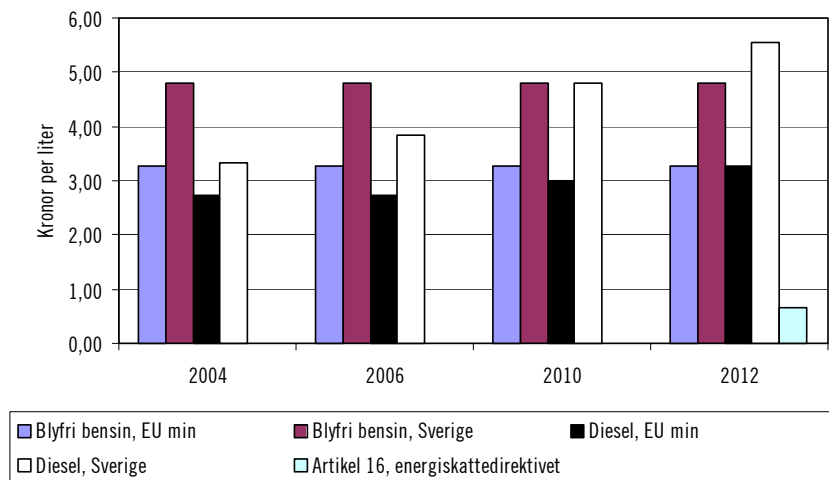
### 6.3.3 En möjlig utveckling av drivmedelskatterna

En *möjlig* utveckling av drivmedelsbeskattningen skisseras nedan där år 2004 illustrerar dagens skattenivåer och år 2006 de skattenivåer som föreslås av denna utredning (dvs. en ökning av skatten på diesel med 50 öre per liter). År 2010 illustrerar det fall när bensin och diesel beskattas med samma skattesats *per liter* och år 2012 en fullständig likformig beskattning där energi- och fossilt kol innehåll utgör principerna för skatteuttaget.

I figuren antas produktionskostnaderna för biodrivmedel till en början vara tillräckligt mycket högre så att biodrivmedlen inte kan konkurrera med bensin och diesel om de beskattas efter samma principer. Efter hand är det möjligt att produktionskostnaderna sjunker samtidigt som det sker en höjning av drivmedelsskatten på diesel. Detta innebär sammantaget att det relativa gynnandet av biodrivmedel ökar genom lägre produktionskostnader *och* högre skatt på fossila drivmedel. Denna utveckling kan mycket väl leda till att biodrivmedlet blir överkompenserat, vilket enligt artikel 16 i energiskattedirektivet innebär att drivmedlet i fråga inte längre får ha en total skattebefrielse. Skatten på det aktuella biodrivmedlet måste då höjas så pass mycket att detta inte sker. Är det då motiverat att höja skatten för alla alternativa bränslen när det bara är ett av dem som är överkompenserat? I och med strävan att gynna det alternativa bränsle som genom marknadens funktionssätt bäst kan konkurrera med de fossila bränslena bör svaret på den frågan besvaras jakande.

Låt oss säga att biodrivmedlet med de lägsta produktionskostnaderna, dvs. det mest konkurrenskraftiga, fortfarande är lönsamt att producera om en drivmedelsskatt på 20 procent av bensin och/eller dieselnivån (den lägsta stapeln längst till höger) läggs på, *samtidigt* som överkompensation inte längre kan anses vara fallet. I detta fall är skattenedsättningen fortfarande i enlighet med artikel 16 i energiskattedirektivet. Sverige gynnar i detta fall också det biodrivmedel som är mest konkurrenskraftigt, vilket är helt i linje med önskvärldheten att ha teknikneutrala styrmedel.

Figur 6.1. Beskattning av bensin och diesel samt koldioxidneutrala drivmedel



*Kommentar:* Stapeln Artikel 16 visualiserar en nivå på beskattningen av de alternativa bränslena som kan komma att bli nödvändig för att undvika överkompensation. Utredningens långsiktiga mål är som framgått att nå en likformig och teknikneutral beskattning efter objektiva kriterier. Staplarna längst till höger i figuren är inte beslutade dieselskattenivåer. Figuren skall därför ses, framför allt staplarna längst till höger, som en illustration av att Sveriges dieselskatter och EG:s minimiskattesatser går i samma riktning, om än i något olika hastigheter. Figuren illustrerar också vad utredningen vill åstadkomma på längre sikt och därmed vad Sverige bör verka för i EU-arbetet, nämligen en långsiktig strävan till högre och harmoniserade minimiskattesatser. Detta för att underlätta möjligheten att nå vissa miljö- och transportpolitiska mål såsom begränsad miljöpåverkan, mindre förorening, samt strävan att undvika snedvridning av konkurrens avseende drivmedelsskatterna.

Det skall dock påpekas att produktionskostnaderna kan påverkas av subventioner på andra håll i skattesystemet. En helhetsbild av detta, vilket av nödvändighet går utanför ramen för Vägtrafikskatteutredningens arbete, bör också innefatta en sammanvägning av de subventioner som exempelvis jordbruket och producenter av alternativa fordonbränslen får genom andra kanaler.



## 6.4 Beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner m.m. – frågor om kompensation och skilda drivmedelsskattenivåer

**Utredningens bedömning:** Utredningens bedömning är att förändringarna av vägtrafikbeskattningen och konkurrensskäl kan medföra ett behov av någon form av kompensation till vissa sektorer. Om lagstiftaren anser att denna kompensation bör åstadkommas inom vägtrafikbeskattningens område redovisar utredningen nedan vissa bedömningar kring frågan om skilda drivmedelsskattenivåer och hithörande frågor.

Med tanke på att den svenska dieselskatten ligger i mellanskiktet inom EU menar utredningen dock att det är möjligt att höja skatten med 50 öre per liter utan att nu införa ett kompensationssystem, i vart fall för *de flesta* sektorer. För den tunga trafiken kompenseras denna höjning till viss del med en sänkning av fordonsskatten för tunga fordon som uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven. Beträffande jord- och skogsbruket har regeringen redan gjort vissa uttalanden kring kompensation för dessa sektorer.

Vid en fortsatt höjning av dieselskatten bedöms det emellertid finnas behov av ett kompensationssystem även för yrkesmässig tung trafik, allt under förutsättning dock att EG:s minimiskattenivåer på diesel inte höjs avsevärt.

Utredningen vill dock med skärpa betona att frågan om kompensation, och de närmare formerna härför är helt avhängig fortsatta politiska ställningstaganden.

### 6.4.1 Inledning

De skattehöjningar på diesel som utredningen föreslår innebär ökade kostnader i vissa sektorer. I första hand synes jord- och skogsbruk (arbetsmaskiner), åkerinäringen samt i viss mån även taxinäringen vara de sektorer som i störst utsträckning får vidkännas dessa skattehöjningar. När sedan en kilometerskatt införs kommer framför allt åkerinäringen att få ökade kostnader. Det nu sagda innebär att konkurrensskäl kan komma att medföra att krav på kompensation i någon form riktas mot statsmakterna från de berörda sektorerna. Ytterst är det ett politiskt beslut att

därefter avgöra om kompensation skall erbjudas någon eller några sektorer och att besluta om i vilken form detta i så fall skall ske.

Om kompensationen skall åstadkommas inom det område som utredningen har att utreda, nämligen vägtrafikbeskattningen och nu närmast drivmedelsskatterna, finns det ett antal överväganden som behöver göras. Mot bakgrund av det nu anförda är således syftet med det här avsnittet att ta upp och från konkurrenssynpunkt *översiktligt* behandla de nu nämnda sektorerna samt därtill några frågor av mer skatteadministrativ karaktär till ledning för eventuellt fortsatta överväganden.

Ur utredningens synvinkel bedömer vi det som högst önskvärt att reformera vägtrafikbeskattningen, inbegripet en likformig beskattning av fordon och drivmedel. Utredningen anser det också önskvärt att Sverige på sikt inför ett kilometerskattesystem för tunga lastfordon i enlighet med de förutsättningar som vi anger i avsnitt 9. Till viss del får således här en avvägning göras mellan betydelsen av att *reformera vägtrafikbeskattningen* och betydelsen av att *undvika skilda skattesatser*, vilket det alltså kan bli frågan om, om någon eller några sektorer skall kompenseras inom vägtrafikbeskattningens område.

#### 6.4.2 Finns det ett behov av en lägre drivmedelsskattenivå för vissa sektorer?

En likformig beskattning medför (se avsnitt 6.1.1 ovan) att skatten på diesel *på sikt* höjs med drygt två kronor per liter (samtidigt som fordonsskatten för nya, *lätta* dieseldrivna personbilar sänks). I den första etappen föreslås skatten på diesel höjas med 50 öre per liter. Ett motsatt alternativ som utredningen har avskrivit är en sänkning av skatten på bensin. Detta med tanke på dels att det anses vara av stor vikt att den totala styrningen mot lägre koldioxidutsläpp inte minskas, dels med utgångspunkt i det fiskala perspektivet.

Höjningen av skatten på diesel medför dock kostnadsökningar för många företag som verkar i Sverige.<sup>9</sup> Samtidigt ökar risken för skatteundandragande, eftersom incitamentet att tanka billigare diesel i grannländerna blir större. Detta är problematiskt både ur ett miljöperspektiv och ur ett statsfinansiellt perspektiv, då skatte-

---

<sup>9</sup> I avsnitt 2.1.3 behandlas internationella aspekter av beskattning. Med hänsyn till både styrning, det fiskala perspektivet och konkurrensneutral beskattning är det i vissa fall aktuellt att de svenska skatterna tar hänsyn till beskattningen i omvärlden.

intäkter försvinner när det tankas diesel i andra länder, som ofta erbjuder en sämre kvalitet. Även om EU:s utvidgning kommer att medföra att skattenivåerna generellt stiger i vår närmaste omvärld kommer utländsk diesel inom överskådlig framtid som huvudregel att vara lägre beskattad än svensk diesel.

Okompenserade höjningar av dieselskatten innebär allmänt sett en försämrad konkurrenskraft för de branscher där diesel är en betydande insatsvara i produktionen. Om dessa kostnadsökningar sker ensidigt i Sverige kan detta leda till att svensk produktion missgynnas jämfört med aktörer i länder med lägre kostnadslägen. Utredningen vill därför framhålla vikten av att inta en beredskap för att på något sätt kompensera dessa kostnadsökningar.

Möjligheterna till kompensation sträcker sig utanför utredningens direktiv och kan exempelvis innebära sänkt skatt på arbete i linje med den gröna skatteväxlingen. Här kommer vi dock endast att behandla möjligheterna att kompensera vissa användare *inom ramen* för vägtrafikbeskattningen. Detta leder till behovet av att se på möjligheterna att ha differentierade skattenivåer; antingen i form av återföring av inbetald skatt eller i form av olika skatt direkt vid pumpen.

Utredningen vill dock redan här *poängtera* att det av våra direktiv framgår att ett system för återbetalning bör undvikas (dir. 2001:12, s. 11 f.). Detta är också ett av skälen till att vi inte lägger några ”skarpa” förslag om återbetalning eller skilda drivmedelsskattenivåer utan tecknar den följande bakgrunden endast i syfte att bredda beslutsunderlaget.

Det kan således främst av konkurrensskäl finnas ett behov av olika skattenivåer inom respektive utanför näringsverksamhet eller ett behov av skilda skattenivåer för olika verksamheter.

Att mäta konkurrenskraft och veta i vilken utsträckning en höjning av dieselskatten medför lägre lönsamhet och konkurser eller att produktion flyttar utomlands är inte enkelt. Det är relativt okontroversiellt att hävda att en kostnadsökning i alla fall inte förbättrar konkurrenskraften. Det är svårare att bedöma betydelsen av dessa kostnadsökningar. I vissa fall är det lätt för producenten att vältra över de ökade kostnaderna (t.ex. genom högre konsumentpriser). På en internationell marknad försvåras detta emellertid ju mer homogena produkterna är och beroende på hur viktigt priset är som konkurrensmedel. Det kan i sammanhanget också nämnas att konkurrenssituationen kan förändras över tid. Under vissa omständigheter kan en kostnadsökning på kort sikt leda till effek-

tiviseringar som på längre sikt förbättrar konkurrenskraften i förhållande till andra företag.

Det torde förhålla sig så att det inte finns någon ”säker” nivå på dieselskatten från konkurrenssynpunkt så länge den på marginalen påverkar produktionsbeslut. Effekter på konkurrensförhållanden varierar beroende på bransch, konkurrensutsatthet, typ av produkt, möjligheterna att övervältra ökade drivmedelskostnader på konsumenter och löntagare m.m. Utredningen analyserar dock inte vidare exakt vilken nivå på dieselskatten som är rimlig ur ett konkurrensperspektiv, utan nöjer sig med att konstatera att det kan finnas behov av att ta hänsyn till de skilda kostnadsförhållanden som företag som betalar svenska skatter möter jämfört med kostnadsförhållandena i konkurrentländerna. Det är också i detta perspektiv som skilda skattesatser och system för kompensation kan motiveras.

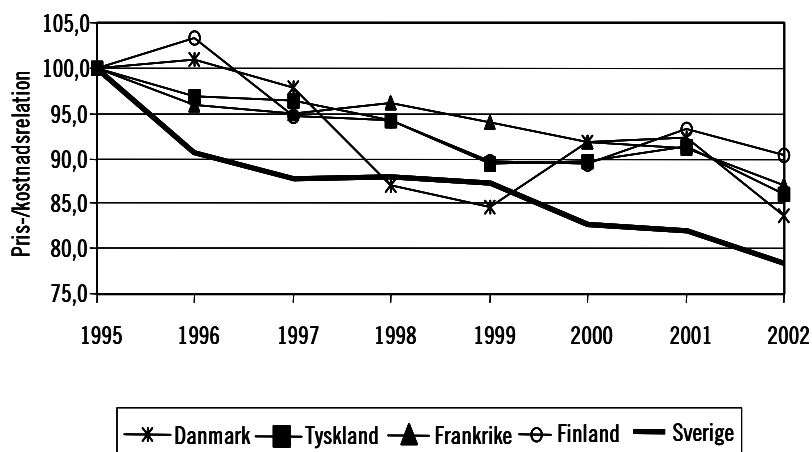
### 6.4.3 Konkurrenssituationen inom några relevanta sektorer

#### Konkurrenssituationen inom svenskt jordbruk

Utredningen har i en promemoria den 22 januari 2002, *Beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner* (dnr Fi2002/674), lämnat en redogörelse för jordbrukets internationella konkurrenskraft (s. 33 f.), se nedan. En fyllig redogörelse ges även i betänkandet *Utvärdering av skatterna på handelsgödsel och bekämpningsmedel* (SOU 2003:9), s. 190 ff.). Därutöver har LRF Konsult nyligen presenterat en rapport över jordbrukets lönsamhet 2003. Rapporten bygger på faktiska ekonomiska företagsuppgifter och omfattar 1 031 växtodlingsföretag, 176 grisföretag och 1 604 mjölkföretag. Den slutsats som dras är att medelgården för växtodling respektive gris- och mjölkproduktion inte har något utrymme för återinvesteringar och uttag av marknadsmässig lön.

Vidare har Jordbruksverket jämfört relationen mellan avräkningsprisindex och produktionsmedelsindex (pris-/kostnadsrelation) för Sverige och våra närmaste konkurrentländer. Se nedanstående figur. I produktionsmedelsindex ingår kostnaden för insatsvaror, t.ex. diesel. *Notera* dock att den vertikala axeln börjar vid 75, detta för att åskådliggöra variationen mellan länder. Om axeln hade börjat vid 0 hade länderskillnaderna inte kunnat urskiljas lika tydligt.

Figur 6.2. Utveckling av pris-/kostnadsrelationen mellan några änder, index 100=1995, reala indexserier, exkl. frukt och grönsaker



Källa: Jordbruksverket.

#### Den nuvarande beskattningen av jord- och skogsbrukssektorerna

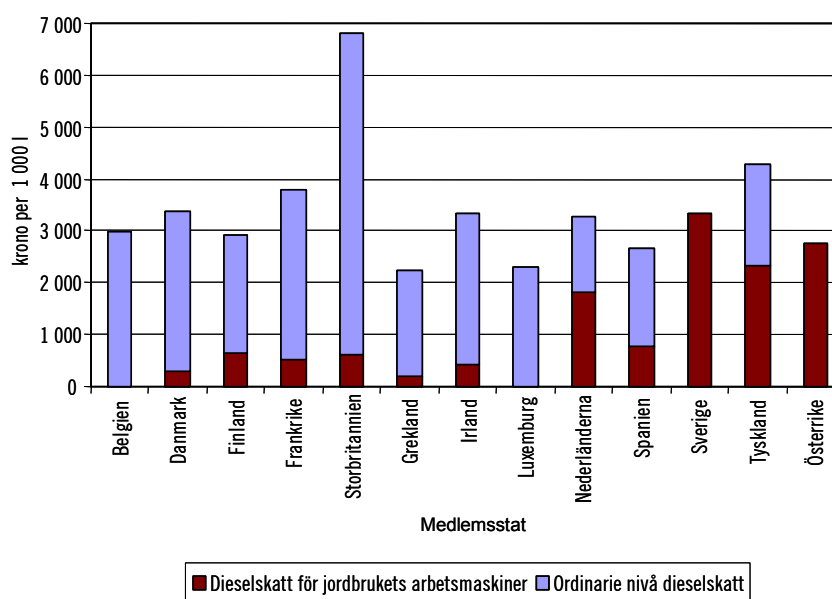
Sedan den 1 juli 2000 har jord- och skogsbrukssektorn samma beskattningsnivå som tillverkningsindustrin vad beträffar diesel som används för annat ändamål än fordonsdrift. Detta innebär skattelättnader i form av frihet från energiskatt och en 79-procentig<sup>10</sup> reduktion av koldioxidskatten för bränslen som används för uppvärmning och drift av stationära motorer. Vad gäller bränslen som används för drift av motordrivna fordon betalas energi- och koldioxidskatt efter de nivåer som generellt gäller för drivmedel som förbrukas i motordrivna fordon i samtliga av samhällets sektorer. Användningen av bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer består inom jordbrukssektorn i allt väsentligt av eldningsolja. Andra skattepliktiga bränslen, dvs. gasol, naturgas och kol, förekommer endast i marginell omfattning.

<sup>10</sup> Nivån senast ändrad fr.o.m. den 1 januari 2004, jfr SFS 2004:223.

*Beskattningen av drivmedel inom jordbruket i några andra EU-länder*

Faktauppgifterna nedan bygger i huvudsak på en promemoria framställd inom Jordbruksdepartementet under 2003–2004 (dnr Jo2003/2215/Veg och dnr Jo2004/1335/Veg). Departementet har därvid sänt ut en förfrågan till EU:s medlemsstater (före utvidgningen) för att klargöra skillnaderna i dieselskatt för jordbruket.

*Figur 6.3. Dieselskattenivåer för jord- och skogsbruk i några andra medlemsstater i relation till den ordinarie beskattningsnivån*



Av figuren kan utläsas att endast Sverige och Österrike tillämpar samma beskattningsnivå för jord- och skogsbruk som övriga samhällssektorer. Österrike har dock enligt uppgift långgående planer på att sänka dieselskatten för jordbrukets fordon och maskiner fr.o.m. den 1 januari 2005. Ett lagförslag håller där på att beredas. I tabellen nedan anges de faktiska drivmedelsskattenivåerna för jord- och skogsbruk, respektive övriga sektorer.

Tabell 6.4. Dieselskatt för jord- och skogsbrukssektorerna i jämförelse med den ordinarie beskattningsnivån i några medlemsstater (EU15), januari 2004 (SEK per tusen liter)\*

Medlemsstat	Ordinarie beskattningsnivå	Nivå för jord- och skogsbruk
Belgien	2 995	0
Danmark	3 346	297
Finland	2 902	641
Frankrike	3 788	514
Storbritannien	6 817	611
Grekland	2 226	191
Irland	3 344	430
Italien	-	-
Luxemburg	2 297	0
Nederländerna	3 269	1 822
Portugal	-	-
Spanien**	2 670	770
Sverige	3 331	3 331
Tyskland	4 274	2 322
Österrike	2 744	2 744

\* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 euro = 9,085 SEK (EUT C 236,2.10.2003, s. 1) har använts vid omräkning till svenska kronor.

\*\* Avser uppgift från oktober/november 2003.

#### *Beslutet om reformering av den gemensamma jordbrukspolitiken*

År 2003 beslutade EU:s jordbruksministrar att reformera den gemensamma jordbrukspolitiken (GJP). EU:s beslut innebär en i grunden radikal förändring av de medel som skall användas för att uppnå målen i EG-fördraget. Direktstöden till jordbrukaren omvandlas till inkomststöd, s.k. frikopplade gårdsstöd. Stödet utgår till jordbrukaren oberoende av produktionens inriktning eller omfattning. De enda villkoren för stöden är att marken hävdas och att lagstiftning inom miljö-, djurskydds- och livsmedelsområdet följs, s.k. tvärvillkor. Detta innebär således att jordbrukaren i sina företagsekonomiska överväganden vid val av verksamhet i princip skall bortse från stöden.

*Statsmakernas uppfattning om jord- och skogsbrukets behov av kompensation genom en lägre dieselskatt*

I regeringsförklaringen från Riksmötet den 16 september 2003 anförs att Sveriges jordbrukare måste kunna konkurrera på villkor som är likvärdiga dem som gäller för övriga Europa. I budgetpropositionen för år 2004 anför regeringen vidare att den avser att inför kommande skatteväxling se över i vilken form kompensation skall ske för höjningar av skatten på diesel avseende jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner (se prop. 2003/04:1, s. 213). I regeringens skrivelse 2003/04:137 *Genomförande av EU:s jordbrukspolitik i Sverige* anför regeringen att skatten på diesel för jordbrukets arbetsmaskiner bör sänkas den 1 januari 2005. Därutöver anförs att regeringen också avser att i budgetpropositionen för år 2005 föreslå en sänkning av dieselskatten fr.o.m. den 1 januari 2005 för jordbrukets arbetsmaskiner. I budgetpropositionen kommer även att föreslås hur denna sänkning skall finansieras och regleras inom ramen för den gröna skatteväxlingen. Enligt regeringen kommer ett beslut om en sänkt skatt på diesel som används inom jordbruket att få positiva effekter för lönsamheten inom den svenska produktionen av livsmedel (s. 29).

### **Yrkesmässig tung trafik**

Åkerinäringens konkurrenssituation har med förtur behandlats utförligt i utredningens delbetänkande *Vissa vägtrafikskattefrågor* (SOU 2002:64) och kompletteras något i det här betänkandets avsnitt 7.

Åkerinäringen beskattas i flertalet medlemsstater lika med övriga dieseloljeanvändare. Några särregler förekommer alltså normalt inte. Den belgiska dieselskatten kommer dock enligt officiella uttalanden att sänkas med 20 öre år 2004 och med cirka 45 öre år 2005. Sänkningen kommer att gälla yrkesmässig trafik och kompensation kommer att ges även till åkare från andra länder som tankar i Belgien.



## Taxinäringen

En höjning av skatten på diesel avsedd för transporter påverkar inte bara jord- och skogsbruk och den tunga trafiken, utan all yrkesmässig trafik som använder diesel. En viktig grupp att ta hänsyn till i detta avseende är taxinäringen.

Taxifordonen är cirka 14 300 till antalet i Sverige. Av nyinvesteringar inom taxibranschen med registreringsdatum 1998 och senare utgör andelen dieselfordon cirka 70 procent. Vidare kan det konstateras att priset på taxiresor ökar snabbare än KPI. (Svenska Taxiförbundet 2003) Den höga andelen dieseldrivna taxibilar kan sannolikt huvudsakligen förklaras av den lägre skatten på diesel. Frågan är då hur allvarligt den föreslagna höjningen slår mot taxinäringen.

Det är här motiverat att ta hänsyn till åtminstone två aspekter. (1) Höjningen av skatten på diesel kompenseras till ganska stor del av sänkningen av fordonsskatten, om fordonet ingår i det föreslagna koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt. De bensindrivna taxibilarna påverkas naturligtvis inte alls av en höjning av skatten på diesel. (2) Taxibilar har vanligtvis betydligt längre körsträckor än vanliga personbilar (7 900 mil jämfört med 1 345 mil för hela personbilskollektivet, SIKA Rapport 2003:3)<sup>11</sup>. En höjning av skatten på diesel påverkar naturligtvis de som kör långa sträckor mer än övriga, vilket då gäller taxinäringen i synnerhet. Ett sätt att bedöma de dieseldrivna taxibilarnas möjlighet att övervältra de ökade kostnaderna är att se hur mycket den föreslagna höjningen ökar kostnaden per mil och sedan göra en bedömning om möjligheten att höja priset för taxiresan med motsvarande belopp utan att följden blir en minskad efterfrågan på taxiresor.

En höjning av dieselskatten med 50 öre per liter innebär för en dieseldriven Volvo V70, som drar 0,67 liter per mil och kör 7 900 mil under ett år, en kostnadsökning (exkl. mervärdesskatt) på drygt 2 600 kronor på ett år. Om man räknar om detta till en ökad kostnad per mil blir det 33 öre per mil.

---

<sup>11</sup> SIKA Rapport 2003:3 *Körsträckor under 2001*.

#### 6.4.4 Sammanfattande bedömning

##### *Inledning*

Utredningen har ovan kort redovisat några relevanta förhållanden för de sektorer som av olika skäl kan antas påverkas mest av utredningens förslag inkluderande en höjning av dieselskatten och på sikt ett införande av en kilometerskatt för tunga fordon. Nedan redovisas utredningens bedömning av respektive sektors behov av kompensation *utifrån* den inverkan utredningens förslag kan få för dessa. Bedömningarna grundar sig på det förhållandevis snäva område som utredningen har att arbeta inom, varför de får beaktas med förbehållet att det finns andra relevanta hänsyn att ta än de vi i detta sammanhang förmår att överblicka.

Innan utredningen går in på de olika sektorerna vill vi återigen betona att våra direktiv föreskriver att vi i möjligaste mån skall föreslå förändringar i vägtrafikbeskattningen som inte *nödvändigtvis* behöver förenas med krav på kompensation på det ena eller andra sättet. Ett ytterligare skäl att undvika någon form av återföring till yrkesmässig verksamhet är att dieseloljan till allra största delen används inom yrkesmässig verksamhet (jfr appendix till avsnitt 5). Ett återföringssystem skulle därför, beroende på vilka sektorer som omfattas av detta, kunna föranleda att skatten (delvis) fick återbetalas för mycket stora volymer diesel.

##### *Jord- och skogsbruk*

Vid en bedömning av konkurrenssituationen inom svenskt jord- och skogsbruk och vid beaktande av omvärldens dieselskattenivåer för dessa sektorer framgår det tydligt att de svenska dieselskattenivåerna ligger betydligt över flera av konkurrentländerna. Vid beaktande *endast* av dieselskattenivån finns det därför fog för att anse att jord- och skogsbrukssektorerna bör vara aktuella för en lägre drivmedelsskattenivå.

##### *Åkerinäringen*

Åkerinäringens konkurrenssituation har i vårt delbetänkande blivit föremål för en grundlig utredning. Denna har bland annat utmynnat i vårt förslag om en miljödifferenterad fordonsskatt för

tunga lastfordon (se avsnitt 7 nedan), vilken – sett isolerat – kommer att medföra ett bättre kostnadsläge för näringen än tidigare. Den kommer också till viss del att kompensera för de dieselskattehöjningar som vi föreslår. Nu föreslår vi emellertid, vilket framgår av avsnitt 8–10 nedan, att ett kilometerskattesystem införs för de tunga lastfordonen. Det är uppenbart att denna nya skatt kommer att innebära ett högre kostnadsläge än i dag för näringen. Det *kan* därför på sikt bli nödvändigt att erbjuda denna sektor kompensation. Denna kompensation kan t.ex. åstadkommas genom en lägre dieselskattenivå. Enligt utredningens mening bör emellertid en sådan lägre nivå lämpligen inte införas förrän ett eventuellt kilometerskattesystem träder i kraft. De dieselskattehöjningar som sker dessförinnan får i möjligaste mån pareras med sänkt fordonsskatt för tunga fordon och genom andra åtgärder. Det är framför allt kontrollskäl som talar för att det är lämpligt att avvakta en lägre drivmedelsnivå för denna sektor till dess en kilometerskatt finns på plats och fungerar. Om de stegvisa höjningarna av skatten på diesel under mellantiden medför alltför stora kostnadsökningar får kompensation sökas utanför ramen för vägtrafikbeskattningen. Här kommer bland annat den gröna skatteväxlingen in och möjligheterna att genom den exempelvis sänka kostnaderna för arbetskraft.

### *Taxinäringen*

Att inkludera denna näring i denna sammanställning skulle kunna ifrågasättas, eftersom näringen som sådan inte är beroende av att använda sig av diesel utan i stället lika gärna kan använda sig av bensin, vilket f.ö. också 30 procent av taxiägarna gör. Mot bakgrund av den höga andelen dieselfordon inom näringsgrenen finns det dock anledning att behandla fråga om kompensation även för denna sektor.

Genom de beräkningar som vi redovisat ovan framgår det tydligt att en höjning av skatten på diesel med 50 öre per liter inte får några allvarliga konsekvenser för taxinäringen. Till detta skall också läggas den sänkning av fordonsskatten som flera av de dieseldrivna taxibilarna kan tillgodoräkna sig. Utredningens slutsats är att någon nedsatt dieselskattesats inte kommer att behöva införas för denna sektor, varken nu eller vid en genomförd likformig beskattning.

#### 6.4.5 Promemorian om arbetsmaskiner

I vårt utredningsuppdrag ingår en översyn av beskattningen av arbetsmaskiner. Enligt direktiven skulle denna översyn redovisas med förtur. Detta föranleddes av att starka krav förts fram, främst från jordbrukets och skogsbrukets håll, om att diesel som används för arbetsmaskiner inom dessa sektorer borde beskattas enligt en lägre skattesats.

Nyss nämnda översyn har vi redovisat i promemorian *Beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner*. I denna har vi dels redogjort för en lämplig avgränsning av det nedsättningsberättigade området, dels diskuterat lämplig nivå för en eventuell skattesänkning för den aktuella kategorin fordon. En kort rekapitulation av promemorians innehåll följer här.

Beträffande *avgränsningen av näringar* anförde vi följande (s. 41). En avgränsning till att enbart gälla användningen inom jord- och skogsbruk är svår att hantera i praktiken, eftersom vissa av de aktuella arbetsmaskinerna torde kunna användas även i annat arbete än exempelvis renodlat jord- och skogsbruk. Det skulle vidare vara svårt att gentemot industrin och byggsektorn motivera varför inte även dieselolja för motsvarande fordon som används inom dessa näringar skulle få omfattas av lägre skattesatser. Det skulle dessutom medföra administrativa komplikationer att tillskapa en gränssyta, där olika skattesatser tillämpas för samma slags fordon beroende på om verksamheten utgör jord- och skogsbruk eller ingår i industri- och byggsektorn. Om en sådan avgränsning infördes skulle det även skapa praktiska problem. Att byta dieselolja i fordonstanken allt efter användningen bör nämligen undvikas, inte minst av hälsoskäl. Med högre bränslepriser kan också benägenheten att i strid mot gällande bestämmelser använda lågbeskattat bränsle öka, dvs. en ökad risk för svårkontrollerat fusk kan befaras. En sänkning av skattesatsen för dieselolja skulle därför få medges för samtliga arbetsmaskiner oberoende av näringsgren.

Beträffande *avgränsningen av arbetsmaskiner* anförde vi att den lägre beskattningsnivån skulle gälla för icke fordonsskattepliktiga traktorer (huvudsakligen jordbrukstraktorer), motorredskap och tunga terrängvagnar, sådana motorredskap som beskattas med en enhetsskatt samt lätta terrängvagnar. (s. 41 ff.).

Beträffande valet av *skattenivå*, slutligen, stannade vi för att föreslå att en eventuell skattesänkning lämpligen skulle kunna ske till den s.k. uppvärmningsnivån, eller till 2 505 kronor/m<sup>3</sup> diesel

som nivån var vid den aktuella tidpunkten (jämfört med nivån för fordon som var 3 121 kronor/m<sup>3</sup>). Efter de senaste årens förändringar av beskattningsnivåerna för dieseln är emellertid skillnaden mellan uppvärmningsnivån och nivån för fordonsdrift numera endast 1 krona/m<sup>3</sup>. En sänkning till den nivån framstår därför inte längre som aktuell, även om skillnaden nu återigen ökar genom utredningens förslag om en höjd dieselskatt.

Promemorian har remissbehandlats. Några ytterligare åtgärder har emellertid inte vidtagits från regeringens sida.

#### *Remissvaren över promemorian*

*Gröna Näringens Riksorganisation, Lantbrukarnas Riksförbund, LRF Skogsägarna, Länsstyrelsen i Skåne, Skogsindustrierna och Skogsmaskinföretagarna* menar att skatten bör sänkas ner till samma nivå som för eldningsolja efter restitution och anser att behovet att förbättra det svenska jordbrukets konkurrenskraft väger tyngre än de administrativa svårigheterna. *Företagarnas Riksorganisation* och *Skogsstyrelsen* menar att skatten på dieselolja bör vara i nivå med den skatt som tas ut på arbetsmaskiner i andra EU-länder.

*Jordbruksverket* pekar på att lönsamhetsjämförelser mellan olika länder beträffande jordbrukets situation är behäftade med stora problem, men menar att dieselbeskattningen utgör en inte oväsentlig del av jordbrukets totala kostnader. *Svensk Energi* och *Svensk Handel* konstaterar att konkurrensutsatta sektorer inom näringslivet inte kan ha starkt avvikande skattenivåer jämfört med omvärlden. Enligt *Konkurrensverket* och *Maskinentreprenörerna* är det viktigt att ha samma skatteregler för arbetsmaskiner oavsett om de används inom jord och skogsbruk eller inom industri- och byggsektor.

*Svenska Naturskyddsföreningen* anser inte att skatten skall sänkas för dieselolja som används i arbetsmaskiner utan i stället återföras i form av ett arealstöd. *Naturskyddsföreningen* menar dock att de arbetsmaskiner som är mindre skadliga för miljön kan ges skattelättnader. *Åkeriförbundet*, numera *Sveriges Åkeriföretag*, menar att en sänkning av skatten på diesel för jord- och skogsbruket ytterligare försämrar konkurrensförutsättningarna mot dessa näringar. *Åkeriföretagarna*, liksom *Vägverket*, menar att skatten på diesel bör vara lika oavsett användning.

*Naturvårdsverket* anser att en sänkt skatt på diesel endast skall omfatta miljöklass 1 diesel. *Skogsstyrelsen* och *Svensk Handel* menar att det bör säkerställas att miljövänliga drivmedel används, innan en sänkning av skatten sker. *Maskinentreprenörerna* och *Sveriges Åkeriföretag* pekar på att praktiska hanteringsproblem uppstår om olika oljor skall användas vid olika tillfällen och för olika maskiner.

#### *Avgaskrav för arbetsmaskiner*

Sedan utredningen lämnade promemorian om arbetsmaskiner har kommissionen föreslagit ändringar i det s.k. arbetsmaskindirektivet 97/68/EG<sup>12</sup> (jfr utredningens promemoria s. 24). Reglerna beslutades nyligen och medför att avgaskraven skärps för dieselmotorer med effekt från 19 kW upp till 560 kW. Dessa används i vissa större dieseldrivna arbetsmaskiner som vägskrapor, grävmaskiner, hjullastare och stenkrossar. Dessutom utvidgas direktivets omfattning så att avgaskrav nu införs för motorer till insjöbåtar samt dieseldrivna rälsbussar och lok. De kommer även att gälla för motorer till jord- och skogsbrukstraktorer genom en uppdatering av direktiv 2000/25/EG<sup>13</sup> genom ett kommittébeslut.

Avgaskraven skärps i tre etapper:

- Mellan den 1 januari 2006 och den 1 januari 2008 skärps avgaskraven för kväveoxider och kolväten. Den exakta tidpunkten beror på motorns effekt. Skärpningen förväntas minska utsläppen av kolväten och kväveoxider från nya motorer med 30–80 procent.
- Mellan den 1 januari 2011 och den 1 januari 2013 skärps kraven på partikelutsläppen. Detta förväntas minska de samlade utsläppen av partiklar från nya motorer med 80–90 procent.

Dessutom skärps kväveoxidgränsvärdena ytterligare.

---

<sup>12</sup> Europaparlamentets och Rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (EGT L 59, 27.2/1998, s.1).

<sup>13</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/25/EG av den 22 maj 2000 om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer avsedda för jordbruks- eller skogsbrukstraktorer och om ändring av rådets direktiv 74/150/EEG (EGT L 173, 12.07.2000, s. 1).

- 2014 skärps kväveoxidgränsvärdena till en nivå som innebär att utsläppen jämfört med i dag sänks med 93 procent.

Direktivet pekar också på att dessa krav medför att svavelfritt bränsle måste användas, vilket vissa medlemsstater därigenom behöver introducera.<sup>14</sup>

Avgaskraven är i möjligaste mån harmoniserade med USA:s regler. För svenskt vidkommande torde de nya kraven kunna införas genom ändringar i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner.

Så snart de nya EU-kraven publicerats kan de frivilligt börja tillämpas i förtid. En medlemsstat kan på olika sätt uppmuntra detta. Tekniken för att klara de kommande kraven finns redan tillgänglig, vilket innebär att nya, renare arbetsmaskiner kan komma ut på marknaderna i det närmaste per omgående. Avgasrening för att klara stränga krav kräver dieselbränsle av god kvalitet, vilket redan i dag används av maskinerna i Sverige genom diesel, miljöklass 1.

#### *Förtida introduktion av arbetsmaskiner med låga utsläpp*

I Miljömålsrådets utvärdering av Sveriges miljömål 2004 *miljömålen – allas vårt ansvar!* anför rådet bland annat följande (s. 67).

Det finns många beröringspunkter mellan tunga bilar och arbetsmaskiner. Det är samma typ av dieselmotorer som används. Samma motor- och avgasreningsteknik kan användas för maskiner som för bilar. Avgaskraven är dock lindrigare för arbetsmaskiner än för lastbilar. Man kan därför minska utsläppen avsevärt genom strängare avgasnormer för arbetsmaskiner. Att det är en kostnadseffektiv åtgärd har visats genom de krav som beslutats för tunga bilar. EU-kommissionen presenterade i december 2002 förslag till skärpning av utsläppskraven för dieselmotordrivna arbetsmaskiner. /.../ Naturvårdsverket har fått i uppdrag att lämna förslag till incitament som kan stimulera till att arbetsmaskiner som uppfyller kommande avgaskrav frivilligt introduceras i förtid. Sådan stimulans är viktig – på samma sätt som för tunga fordon – eftersom snabb introduktion av ny avgasreningsteknik betyder mycket då det gäller maskiner som har lång livslängd. Eftersom de nya EU-kraven ännu inte är fastställda utan

<sup>14</sup> Jfr den ändring av artikel 4 som gjordes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG av den 3 mars 2003 om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen (EUT L 76, 22.3.2003, s. 11). Enligt artikeln skall medlemsstaterna senast den 1 januari 2005 vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att dieselbränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg saluförs på deras territorium.

endast föreslagna återkommer Naturvårdsverket med förslag till incitament när beslut i EU har tagits.

### *EG-rättsliga bestämmelser*

Drivmedelsbeskattningen regleras på EU-nivå främst av energiskattedirektivet. Därutöver måste fördragets bestämmelser om statligt stöd alltid beaktas. Enligt direktivet finns särskilda, lägre minimiskattenivåer för jordbruk, trädgårdsodling och fiskodling samt skogsbruk (artikel 8.2. a)). Motsvarande gäller för fordon som är avsedda för annan användning än på allmän väg eller inte har tillstånd att i huvudsak framföras på allmän väg (artikel 8.2. d)). De särskilda minimiskattenivåerna gäller för dessa sektorer/fordon i stället för de i artikel 7 uppräknade möjligheterna att annars differentiera dieseloljan. Oavsett om Sverige väljer att föreslå en lägre drivmedelsskattenivå, som ligger i linje med bestämmelserna i energiskattedirektivet, torde ändå krävas att åtgärden notifieras till EG-kommissionen för en statsstödsprövning (jfr artikel 26.2 i energiskattedirektivet). Mot bakgrund av regleringen i energiskattedirektivet bör det dock inte finnas någon anledning att befara att en sådan anmälan inte godkänns. Därvid kan t.ex. punkten 51.2 i miljöriktlinjerna<sup>15</sup> (väsentligt förändrade ekonomiska omständigheter) åberopas, eftersom den skattenivå de aktuella företagen kommer att betala efter nedsättning ligger över EU:s minimiskattenivå och denna nedsättning genomförs i en situation, då dieselskatten i omgångar successivt höjts under senare år.

### *Svenska bestämmelser*

De svenska bestämmelserna om drivmedelsbeskattning återfinns i lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE. Något hinder mot att erbjuda jord- och skogsbruk eller, för den delen, även andra sektorer en lägre drivmedelsnivå finns inte i LSE. Tvärtom erbjuder lagen goda möjligheter rent lagtekniskt att införa en särreglering för jord- och skogsbrukssektorerna, eftersom dessa redan åtnjuter nedsatt skatt för energi som förbrukas för uppvärmningsändamål och i stationära motorer.

---

<sup>15</sup> Se avsnitt 5.3.1.



#### 6.4.6 Lagteknisk lösning m.m. vid val av industriskattenivån för beskattningen av jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner

##### Inledning

Syftet med avsnittet är att redovisa vissa överväganden kring hanteringen av en eventuell drivmedelsskattenivå *under* uppvärmningsnivån för arbetsmaskiner inom jord- och skogsbruk. Genom att frångå uppvärmningsnivån återstår den s.k. industrinivån som kvarvarande beskattningsnivå. Det är också till denna nivå LRF menar att skatten skall sänkas. Om statsmakterna anser att en nedsättning till uppvärmningsnivån är för liten (50 öre per liter om dieselskatten för transporter generellt höjs enligt utredningens förslag) finns det skäl som talar för att man bör använda sig av en redan befintlig nivå därunder, dvs. industrinivån. Härigenom undviks att ytterligare en beskattningsnivå introduceras, vilket måste anses vara av värde, inte minst för att hålla den i övrigt så komplexa energibeskattningsnivån någorlunda transparent och möjlig att kontrollera. Om industrinivån väljs uppkommer bland annat frågor hur nedsättningen praktiskt skall hanteras. Denna och några nära besläktade frågor berörs nedan. Det rör sig även i denna del endast om vissa överväganden som utredningen har gjort och alltså inte om några reella förslag.

##### Hur hanteras skilda skattesatser på diesel inom EU?

Enligt energiskattedirektivets artikel 6 får medlemsstaterna bevilja skattebefrielse eller skattenedsättning, antingen

- direkt,
- genom en differentierad skattesats, eller
- genom återbetalning av hela eller delar av skatten.

Metoden för att skattetekniskt och uppbördsmässigt åstadkomma differentierade skattesatser skiljer sig åt mellan de europeiska länderna. Den vanligaste lösningen är färgning av dieseln. En annan modell är upprättandet av register där användare godkänns genom ett ansökningsförfarande. De godkända användarna kan sedan tanka från särskilda pumpar.

I Sverige liksom i många andra länder tillämpas en lägre skatt för användning av diesel för uppvärmning. Uppvärmningsdieseln särskiljs genom färgning.

Belgien, Storbritannien, Irland, Luxemburg och Nederländerna tillämpar färgning för att differentiera dieselbeskattningen för jordbruksmaskiner och övrig verksamhet. Finland, Storbritannien, Irland och Nederländerna tillämpar samma skattenivå för eldningsolja som för diesel för jordbruksmaskiner. Belgien, Grekland, Luxemburg, Nederländerna och Spanien differentierar skattesatsen vid eller före utbetalningen vid pumparna. Endast Frankrike och Tyskland återför den reducerade skattesatsen i efterhand.

Tabell 6.5. Metod för differentierad skattesats för jord- och skogsbruksmaskiner

	<i>Metod för differentiering</i>	<i>Kompenseras vid inköpet</i>	<i>Kompenseras i efterhand</i>
Belgien	färgning	ja	
Danmark			
Finland			
Frankrike			ja
Storbritannien	färgning		
Grekland		ja	
Irland	färgning		
Luxemburg	färgning	ja	
Nederländerna	färgning	ja	
Spanien		ja	
Tyskland			ja

*Källa:* Jordbruksverket promemoria (dnr Jo2003/2215/Veg och dnr Jo2004/1335/Veg).

När det gäller formerna för att komma i åtnjutande av den lägre beskattningsnivån kan detta ske på framför allt två sätt. Antingen kan de skattenedsatta sektorerna köpa in bränslet till rätt skattenivå direkt, eller också kan återbetalning till rätt skattenivå begäras i efterhand. Båda alternativen har såväl för- som nackdelar.

## Inköp till rätt skattenivå direkt

### *Märkning av diesel*

Som första förutsättning för att erbjuda inköp till en lägre skattenivå direkt gäller enligt *märkningsdirektivet*<sup>16</sup> att oljan måste vara försedd med en s.k. Euromarker. Detta innebär att det inte kan bli fråga om att direkt vid pump sälja omärkt diesel till en lägre beskattningsnivå. Vad gäller märkning är detta juridiskt möjligt men kan i praktiken vara svårt (se utredningens promemoria om arbetsmaskiner, s. 47). Frågan är dock om det finns något behov av märkning. Att sälja märkt diesel vid pump får anses olämpligt, eftersom det är svårt att undvika att obehöriga tankar den märkta lågbeskattade dieseln. Dessutom tillkommer att leveransen av diesel försvåras för leverantören och att försäljningsställena måste byggas om. Utredningens bedömning är därför att inköp direkt till en lägre skattenivå inte är någon framkomlig väg.

## Återbetalning

Det finns redan i dag ett återbetalningssystem som används för att tillgodoföra jord- och skogsbruket den lägre beskattningsnivå som gäller för bränslen som används för uppvärmning och drift av stationära motorer. Som förutsättning för återbetalning gäller att det sökta beloppet måste uppgå till minst 1 000 kronor för det kalenderkvartal som ansökan avser. Dessutom gäller en rätt att få tillbaka energiskatten på el, vilket även det administreras genom återbetalning.

Om det inte går att exakt mäta vilket bränsle som används privat respektive i näringsverksamheten, t.ex. om samma värmepanna används för uppvärmning av både bostaden och ekonomibyggnaderna i verksamheten, får en fördelning göras efter skälig grund.

Under Storbritanniens pågående arbete med att forma ett system med lägre drivmedelsskattenivå, för fordon som skall omfattas av ett kommande kilometerskattesystem, har frågan om återbetalning, alternativt inköp till rätt beskattningsnivå direkt övervägts. Den nuvarande inriktningen på det arbetet är att föreslå ett system för återbetalning. Som skäl härför anförs att kontrollsvårigheterna med ett system som inkluderar direktförsäljning till en lägre skattenivå

<sup>16</sup> Rådets direktiv 95/60/EG av den 27 november 1995 om märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen (EGT L 291, 6.12.1995, s. 46).

bedöms vara större. Även Tyskland använder sig av ett återbetalningssystem för att återföra delar av dieselskatten till jord- och skogsbruket.

Även om ett återbetalningssystem är förenat med förhållandevis små kontrollmöjligheter bedömer utredningen ändå att detta alternativ erbjuder avsevärt bättre möjligheter till kontroll än att direkt släppa ut lågbeskattat bränsle på marknaden. Utredningen förordar därför att den lägre dieselskattenivån skall komma näringarna till godo genom ett återbetalningssystem.

### Hur skall sektorerna avgränsas?

Det finns alltså redan i dag en nedsättning som tar sikte på jord- och skogsbrukets energibeskattnings. Som grov utgångspunkt för avgränsningen av sektorerna gäller att den statistiska näringsgrensindelningen (SNI) används för att avgöra till vilken sektor ett företag hör. Även om denna avgränsning anses ha vissa nackdelar är det en metod som nu använts en tid av de tillämpande myndigheterna. Såvitt utredningen kan bedöma saknas anledning att tillämpa någon annan utgångspunkt vid en nedsättning till industrinivån för jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner. Det innebär alltså att s.k. maskinstationer och skogsbruksentreprenörer inte omfattas av återbetalningssystemet såvida de inte klassificeras såsom ingående i jord- eller skogsbruk. Om skattenedsättningen sträcks ut utanför det angivna området – definierat som jord- och skogsbruksverksamhet – riskeras kompensationsanspråk från andra sektorer som anser sig böra komma i fråga i sammanhanget.

Den motsatta vägen vore att skilja mellan jord- och skogsbruk och endast medge jordbruket en lägre dieselskattenivå. Ett sådant alternativ förordas dock inte av utredningen, eftersom även en sådan konstruktion skulle avvika från den gränsdragning som tillämpas i dag. Därutöver är jord- och skogsbruk ofta sammanflätade med varandra på ett sådant sätt att det rent praktiskt skulle kunna uppkomma svårigheter med att differentiera dieselskatten inom sådana blandade verksamheter. (jfr prop. 1999/2000, s. 91 f.)

Utredningens förslag i denna del är således att den befintliga avgränsningen till yrkesmässig jord- och skogsbruksverksamhet skall tillämpas vid en eventuell nedsättning till industrinivån för dessa sektorer.

### Krav för nedsättning?

Mot bakgrund av de skärpta avgaskkrav som beslutats på EU-nivå och då de för uppfyllandet kräver att diesel av god kvalitet används vore det värdefullt om en nedsättning av dieselskatten för arbetsmaskiner kunde förenas med ett krav på användarna att använda sig endast av diesel miljöklass 1. Den fortsatta beredningen av det närmare utformandet av ett sådant krav överlåter utredningen dock till Regeringskansliet. En stark rekommendation är emellertid att en nedsättning om möjligt förenas med det nu föreslagna kravet. I det fortsatta arbetet kan Naturvårdsverkets arbete på att utforma incitament för förtida introduktion av arbetsmaskiner som uppfyller de nya avgaskraven komma att vara av stort värde.

### Hur skall den lägre skattenivån komma till uttryck i lagtexten?

Den 1 oktober 2001 infördes ändringar i LSE med motivet att förenkla tillämpningen av reglerna om skattebefrielse. Några materiella ändringar avsågs inte. Genomgående används numera termen skattebefrielse när skattelättnader, dvs. lägre beskattningsnivåer, kan komma i fråga. De flesta situationer som kan medföra befrielse från skatt har således samlats i ett kapitel (kap. 6 a). Detta är uppdelat på ett antal punkter (f.n. 13 stycken), som var och en reglerar olika situationer när nedsatta skattesatser kan bli aktuella. Punkten 11 t.ex. reglerar bland annat jord- och skogsbrukets lägre beskattningsnivå vid förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon.

Frågan är hur nedsättningen för jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner nu skall åstadkommas. Ett alternativ är att utnyttja den befintliga punkten 11 och modifiera den något. Denna lösning förutsätter emellertid att nedsättningen för jord- och skogsbruk bestäms till industriskattenivån, eftersom det är denna som anges i den aktuella punkten. Om någon annan nivå väljs är denna punkt utesluten. Därutöver kan det tänkas att lagstiftaren vill ha möjlighet att, fristående från den generella nedsättningen, separat justera nivån för arbetsmaskiner. Dessa, samt tydlighetsskäl, talar för att den särskilda beskattningsnivån för arbetsmaskiner regleras i en egen punkt. Vi föreslår således att en ny punkt tillskapas i 6 a kap. 1 § LSE. Ett förslag till utformning återfinns i figur 6.4 nedan.

Vad gäller frågan om för vilket bränsle som nedsättning skall medges är det utredningens mening att nedsättningen skall omfatta endast omärkt diesel enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 b LSE. I enlighet härmed skall nedsättning inte medges för några andra bränslen. Återbetalningen begränsas således till diesel och motsvarande bränsle (se 2 kap 3 § sista stycket LSE). Motsvarande bränsle som etanol, RME m.m. har dock redan en skattenivå som understiger den nivå som skulle vara aktuell för diesel och omfattas således inte. Den s.k. 0,8-procentsregeln bör inte få tillämpas för bränsle förbrukat i arbetsmaskiner (se nedan). Detta följer redan i dag av 9 kap. 9 § första stycket LSE.

*Figur 6.4.* Exempel på en ny punkt 14 i 6 a kap. 1 § LSE för att åstadkomma en lägre drivmedelsskattenivå för arbetsmaskiner inom jord- och skogsbruket

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
14. Förbrukning i yrkesmässig jord- och skogsbruksverksamhet för drift av a. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar som inte är fordonskattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (0000:000), b. motorredskap som beskattas enligt vägtrafikskattelagen med en enhetsskatt (bilaga 1, C 2), samt c. lätta terrängvagnar.	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b.	100 procent	79 procent	–

### Hur skall återbetalningen skötas?

#### *Nu gällande bestämmelser*

Såsom redogjorts för ovan omfattas jord- och skogsbruket av de nedsättningsregler som gäller även för t.ex. industrin. Detta innebär att dessa sektorer inte betalar energiskatt samt har en till 79 procent reducerad koldioxidskatt för de bränslen som används för annat ändamål än motordrift. Nedsättningen sker genom

återbetalning. Denna hanteras genom tillämpning av 9 kap. 2 § LSE och administreras sedan den 1 januari 2003 genom reglerna i skattebetalningslagen (skattekontosystemet). Enligt nämnda bestämmelse kan den som inte är skattskyldig eller s.k. skattebefriad förbrukare ansöka om återbetalning för skatt på bränsle som förbrukats på ett sådant sätt som ger rätt till skattebefrielse enligt 6 a kap. LSE.

Jord- och skogsbruket inkluderades i nedsättningssystemet fr.o.m. den 1 juli 2000. I samband därmed kom dessa sektorer även att omfattas av den s.k. 0,8-procentsregeln i 9 kap. 9 § LSE. Regeln innebär att den del av skatten som överstiger 0,8 procent av ett företags försäljningsvärde sätts ned till 24 procent av koldioxidskattenivån. Nedsättningen får dock inte innebära att gemenskapens minimiskattesatser underskrids. Bestämmelsen omfattar *inte* skatt på bränsle som förbrukats för drift av motordrivna fordon.

#### *Administrativa hänsyn*

Följande fakta inhämtades i samband med upprättandet av promemorian om arbetsmaskiner. Antalet jordbrukstraktorer uppgår till omkring 390 000 och antalet aktiva jordbruksföretag är cirka 85 000. Antalet skogsbruk är cirka 180 000. För närvarande (år 2001) handlägger Skatteverket cirka 17 000 ansökningar per år från drygt 4 000 företag om nedsättning av skatt på eldningsolja (ansökan sker kvartalsvis). Om ett system för återbetalning av skatt ned till industrinivån infördes skulle detta medföra en betydande ökning av antalet återbetalningsfall. I samråd med LRF har antalet aktuella företag inom jord- och skogsbruket beräknats till omkring 100 000. En så stor ökning av antalet återbetalningsfall medför naturligt en i hög grad utökad administration för att sköta själva ansökningsärendena. Detta är emellertid något som inte kan undvikas för det fall en särskild beskattningsnivå införs för jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner.

### *Kontrollsvårigheter*

Det stora antal sökande som det troligen blir fråga om medför att möjligheterna att kontrollera att den volym dieselolja, som förbrukaren ansökt om återbetalning för, faktiskt har använts i arbetsmaskiner är små. Detta innebär att förhållandevis stora krav bör ställas på det uppgiftslämnande som skall ligga till grund för återbetalning. Även om detta kan medföra visst administrativt merarbete för t.ex. småföretagen får det anses vara befogat för att i möjligaste mån upprätthålla en kontroll av återbetalningarna. Utredningen har därvid studerat det tyska systemet för återbetalning till jord- och skogsbruket och funnit att motsvarande hårda krav bör ställas även på de svenska företagen. Exempel på uppgifter som skall lämnas är bland annat antal arbetsmaskiner, areal, kvitton på inköpt bränsle samt även eventuellt innehav av dieseldrivna bilar.

### *Bedömning*

Återbetalningen bör hanteras genom det i dag befintliga systemet för återbetalning. Kontrollsvårigheter bör i möjligaste mån undanröjas genom att ställa hårda krav på uppgiftslämnandet. Ett återbetalningssystem av den här omfattningen torde vidare ställa krav på att Skatteverket i viss utsträckning tillförs ökade resurser. De nackdelar som utredningen ovan redogjort för är sådana som bör beaktas vid det slutliga valet av en eventuellt nedsatt beskattningsnivå.

#### **6.4.7 Statsfinansiella konsekvenser av ett kompensationssystem för vissa sektorer**

Om kompensation skulle medges *endast* för *ytterligare* dieselskattehöjningar och således skattenivån för arbetsmaskinerna sattes till den s.k. uppvärmningsnivån skulle detta innebära ett mycket marginellt intäktsbortfall. Kompensationen skulle således få effekt såtillvida att framtida skattehöjningar inte ökar skatteintäkterna i lika stor omfattning som om även arbetsmaskinerna inkluderades i skattebasen.

Om i stället en sänkning av dieselskatten till industrinivå valdes skulle detta innebära en skattenivå om 546 kronor per m<sup>3</sup>. Med nu



gällande regler uppgår nivån till 3 331 kronor per m<sup>3</sup>. Sänkningen uppgår då till 3 331 – 546 = 2 785 kronor per m<sup>3</sup>.

I tabell 6.6 nedan redovisas en uppskattning av inverkan på den offentliga sektorns finanser vid en sänkning till industrinivån med ikraftträdande den 1 oktober 2005.

*Tabell 6.6.* Periodiserad nettoeffekt för åren 2005–2007 samt varaktig nettoeffekt för den offentliga sektorn vid en sänkning av skatten på diesel för arbetsmaskiner till industrinivån (miljarder kronor)

Sektorer	2005 (fr.o.m. den 1 oktober)	2006	2007	Varaktig nettoeffekt
Jordbruk	-0,16	-0,64	-0,64	-0,59
Skogsbruk	-0,08	-0,30	-0,30	-0,27
Övriga	-0,16	-0,65	-0,65	-0,59
Samtliga sektorer	-0,40	-1,59	-1,59	-1,45

## 6.5 Inkomna skrivelser

I anknytning till utredningens överväganden ovan kring skilda drivmedelsnivåer finns anledning att ta upp och behandla de skrivelser som kommit in till utredningen och som avser önskemål om nedsatta drivmedelsskattesatser. Några av dessa har berörts redan tidigare i vår promemoria *Beskattningen av diesellojla för arbetsmaskiner*.

### 6.5.1 Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)

Utredningen har under arbetets gång tagit del av ett flertal skrivelser från LRF. Vi har även sammanträffat med LRF vid flera tillfällen i syfte att bredda kunskapsunderlaget samt ta del av LRF:s uppfattningar kring vissa av de frågor som avhandlats ovan. LRF har därvid bidragit med bland annat uppgifter om det tyska systemet för återbetalning till jord- och skogsbrukssektorerna.

LRF har vidhållit de sedan tidigare framställda kraven på nedsatt dieselskatt. Enligt LRF bör skatten på diesel sättas till samma nivå som gäller för eldningsolja efter återbetalning i jord- och skogsbruket, dvs. industriskattesatsen, eller 546 kronor per m<sup>3</sup>. Enligt

näringsen skulle detta motsvara nivån för Finland, som anses vara en huvudkonkurrent till svensk skogsnäring. Näringsen förklarar sig också beredd att medverka till en teknisk lösning av skattenedsättningen som möjliggör relevanta avgränsningar och rimlig kontroll. I ett parallellt åtagande tar näringsen på sig att använda en färgad miljödiesel i aktuella arbetsmaskiner. Denna miljödiesel bör innehålla minst fem (5) procentenheter biobränsle. Näringsen deltar vidare i ett konkret utvecklingsarbete för att på sikt öka biobränsleandelen ytterligare, bland annat i syfte att uppfylla EU:s biodrivmedelsdirektiv.

Vi har under arbetet med de bedömningar som gjorts i avsnitten ovan vägt in LRF:s synpunkter.

### 6.5.2 Skrivelser om nedsättning av skatten på bensin inom rennäringsen

Genom beslut den 11 mars 2004 överlämnade regeringen tre separata skrivelser till utredningsen om nedsättning av skatten på bensin. Således hemställer *Renägarförbundet* i en skrivelse (2000-04-14) att rennäringsutövare skall undantas från skatten på bensin. Motsvarande krav framställs av *Renbeteslagens förening i Finland*, *Finlands rensamerna rf*, *Sametinget i Finland* och *Svenska Samernas Riksförbund* (2000-06-05) och av *Sametinget* (2001-01-24). I de tre skrivelserna anförts stort behov av en generell nedsättning av skatten på bensin inom rennäringsen. Som huvudsakligt motiv åberopas att rennäringsen måste få samma (konkurrens-) möjligheter som andra näringsen.

Vid utredningsens bedömning av de inkomna skrivelserna bör påpekas att denna görs fristående från frågan om rennäringsens konkurrenskraft i ett vidare perspektiv. Utredningsen inriktar sig därför på legala aspekter och lämplighetsöverbäganden kring att införa en nedsatt bensinskattesats för dessa fordon (eller denna sektor).

Beträffande skatten på bensin gäller i första hand EU:s miniminivåer enligt vilka skatten på blyfri bensin skall tas ut med minst 359 euro per 1 000 liter (3,26 kronor per liter). Detta kan jämföras med den svenska skattesatsen som uppgår till 4,79 kronor per liter. När det gäller möjligheten att införa en lägre skattesats för viss yrkesmässig förbrukning av bensin, såsom t.ex. i skotrar, torde den enda reella möjlighet som energiskattedirektivet erbjuder

vara genom artikel 15.3, enligt vilken medlemsstaterna får tillämpa en skattenivå ner till noll för energiprodukter och elektricitet som används inom jordbruk, trädgårdsskötsel eller fiskodling samt inom skogsbruk. En generell skattenedsättning för någon av dessa sektorer synes således möjlig enligt direktivet. En sådan nedsättning bör givetvis statsstödsprövas innan den kan tillämpas. Om en särskilt utvald del av *någon* av dessa sektorer skulle väljas ut, såsom t.ex. enbart rennäringen måste det bedömas som högst osäkert huruvida en sådan nedsättning skulle godtas i statsstödshänseende. Att mot bakgrund av det i stället föreslå en generellt nedsatt bensinskattenivå för t.ex. hela jord- och skogsbrukssektorn för att underlätta en statsstödsprövning får anses helt orealistiskt. Redan EG-rätten innebär således beaktansvärda skäl *mot* att införa en lägre bensinskattenivå för rennäringen.

På det rent nationella planet kan även andra överväganden komma i fråga. Som generell regel gäller att undantag från de generella beskattningsnivåerna bör undvikas i möjligaste mån. I det ögonblick en, eller flera sektorer erbjuds en alternativ beskattningsnivå uppstår gränsdragningsproblem vid gränsytor mot andra sektorer. Det är vidare mer eller mindre givet att de sektorer som inte omfattas av en skattenedsättning utifrån sina respektive konkurrenssituationer kommer att göra anspråk på nedsatta skattenivåer. Det får slutligen bedömas som mycket svårt, för att inte säga omöjligt, att upprätthålla en godtagbar kontroll av att den lindrigare beskattade bensinen endast används i yrkesmässig verksamhet. Fordon av det slag som nu är i fråga kan nämligen högst sannolikt antas användas även för rent privata ändamål, dvs. utanför ramen för den yrkesmässiga verksamheten. Det ligger således i sakens natur att det skulle vara förenat med mycket stora kontrollsvårigheter att tillse att den lägre bensinskattenivån kom endast rennäringen till godo och inte utnyttjades privat.

Utredningens sammanfattande bedömning är att skälen *mot* en sänkning av skatten på bensin är av sådan tyngd att det är uteslutet att föreslå en lägre bensinskattenivå för rennäringen på det sätt som det hemställs om i skrivelserna. Om man från politiskt håll vill gynna rennäringen i något avseende är det därför utredningens fasta övertygelse att sådana subventioner bör åstadkommas utanför energibeskattningsystemet.

### 6.5.3 Skrivelser om nedsättning av skatten på diesel inom bergmaterialindustrin

*Sveriges Bergmaterialindustri* (tidigare *Grus- och makadam-föreningen*) har i flera skrivelser till Finansdepartementet föreslagit att fordon som används för transporter inom täktverksamhet, i likhet med fordon inom gruvområden, skall medges avdrag för omärkt, högbeskattad diesel samt att åtgärder skall vidtas så att bland annat krossar med larvfötter inte betraktas som fordon för vilka högbeskattat bränsle skall användas (Fi 1998/1191). Föreningen har även i skrivelser direkt till utredningen tagit upp dessa frågor (2001-09-11 och 2004-01-27). I samband härmed har utredningen erhållit kopior på de skrivelser som tillställts Finansdepartementet i denna fråga.

Frågan om gruvfordonens skattenedsättning, vilken jämförelser här görs med, har behandlats ingående i Skattenedsättningskommitténs betänkande *Svåra skatter!* (SOU 2003:38, s. 287 f.). Mot bakgrund av att kommittén samtidigt föreslog att en energiskatt på el om 0,5 öre per kWh skulle tas ut av hela näringslivet, fann man att "gruvavdraget" av konkurrensskäl borde finnas kvar under en tid för att inte medföra kraftigt ökade kostnader för det fåtal företag som tillämpar regeln. Kommitténs uppfattning var dock att näringslivets energibeskattnings *på sikt* skall vara utformad utan denna typ av särregler för utvalda sektorer, vilket, inte minst i statsstödshänseende, ansågs vara en fördel.

Vägrafikskatteutredningen delar uppfattningen att skäl talar för att begränsa det nedsättningsberättigade området i största möjliga utsträckning. Sett i ett längre perspektiv ligger det snarare närmare till hands att slopa gruvavdraget än att utöka det till att omfatta även andra sektorer. Därtill medför en utökad skattenedsättning, såsom framhållits i föregående avsnitt, nya gränsdragningsproblem och därpå följande kompensationskrav från näraliggande sektorer, vilket även det är ett skäl att inte låta de nu aktuella fordonen omfattas av en skattenedsättning. Mot bakgrund av det nu anförda väljer utredningen att inte föreslå en utökning av det nedsättningsberättigade området. I den mån de aktuella fordonen utgörs av begreppet arbetsmaskiner omfattas de av utredningens förslag om beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner.

## 7 En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga fordon

**Utredningens förslag:** I linje med våra förslag i delbetänkandet (SOU 2002:64) föreslår vi nu att fordonsskatten för tunga motorfordon differentieras i syfte att öka miljöstyrningen.

Förslaget premierar bättre miljöalternativ genom att tunga fordon (över 3,5 ton) som åtminstone uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven för nya fordon får en lägre skatt än tunga fordon i lägre miljöklasser. Förslaget bedöms öka användningen av miljövänliga fordon genom att incitamenten att använda redan existerande rena fordon och att tidigarelägga köp av nya fordon i bättre miljöklass förstärks. Förslaget innebär att fram till oktober 2006 så gynnas miljöklass 2000 (motsvarande EURO-klass 3) och bättre skattemässigt. Från och med den 1 oktober 2006 till dess att miljöklass 2008 blir obligatoriskt gynnas miljöklass 2005 (motsvarande EURO-klass 4) och bättre genom den miljödifferenterade fordonsskatten. Detta gör det också mer lönsamt att välja ett fordon i en högre miljöklass än vad som är obligatoriskt, eftersom skatterabatten då åtnjuts under flera år.

I ett längre perspektiv, om en svensk kilometerskatt blir verklighet, finns det anledning att införa en sänkning för alla tunga fordon, oavsett miljöklass. Detta eftersom en kilometerskatt differentierad efter EURO-klass (miljöklass) väl ersätter miljöstyrningen i fordonsskatten. Utredningen gör dock bedömningen att det är angeläget att nu få till stånd en miljöstyrning så fort som detta är möjligt. Dessutom kan en miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga motorfordon ses som en övergångslösning som säkerställer en viss miljöstyrning vid eventuella förseningar av ett införande av kilometerskatten. Den underlättar också arbetet och möjligheterna att nå miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid i exempelvis Stockholms län.

Utredningens förslag om en höjning av dieselskatten (se avsnitt 6) medför kostnadsökningar för fordon som tankar svensk

diesel. Detta innebär att en sänkning av fordonsskatten, jämfört med vad som gällde för delbetänkandet, är ytterligare motiverad för att av konkurrensskäl kompensera åkerinäringen. Sänkningen föreslås ändå begränsas till de renare fordonen.

Förslaget innebär också en förenkling av skatteskalorna genom att bredare viktintervall, i linje med EG:s minimiskattesatser, föreslås. Avrundning ned till närmaste 1 000 kg-intervall betyder att en del fordon får sänkt skatt jämfört med i dag.

## 7.1 Inledning

Detta avsnitt behandlar utredningens förslag avseende tunga fordon. Som framgått tidigare i betänkandet finns det en strävan till en likformig beskattning för lätta fordon, vilket är förklaringen till den föreslagna sänkningen av fordonsskatten för nya dieseldrivna personbilar och höjningen av dieselskatten med 50 öre per liter. Den föreslagna höjningen av dieselskatten hade, som framgår i avsnitten 5 och 6, sannolikt varit *avsevärt* lättare att genomföra, om hänsyn inte behövde tas till konkurrenssituationen för den yrkesmässiga trafiken och vissa andra användare av dieselolja.

## 7.2 En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga fordon

### 7.2.1 Remissvaren över delbetänkandet

Av 27 remissinstanser stöder 23 delbetänkandets förslag om en miljöinriktad fordonsskatteomläggning. Tre av de som avstyrker - *Statens väg- och transportforskningsinstitut*, *Konkurrensverket* och *Green Cargo* - hänvisar till att sänkningen bör anstå till dess att en helhetssyn av det samlade vägtrafikskatteuttaget har utretts.

*Statens väg- och transportforskningsinstitut* anser också att om en kilometerskatt införs kan fordonsskatten från transport-effektivitetssynpunkt helt avskaffas. *Konkurrensverket* anser att det är angeläget att i ökad utsträckning införa miljöstyrande skatter och avgifter på gemenskapsnivå. Särskilt intressanta är skatter och avgifter som är kopplade till användandet av infrastrukturen, eftersom dessa belastar svenska och utländska näringsidkare likformigt. *Green Cargo* anser att fordonsskatten för de tunga

fordonen inte bör sänkas förrän det finns ett samlat förslag avseende såväl vägtrafikskatter som banavgifter och sjöfartsavgifter. Fordonsskatten bör inte sänkas utan att man analyserar i vad mån de totala externa kostnaderna täcks och vilken minskning av utsläppskostnaderna som uppnås. *Svenska Naturskyddsföreningen* avstyrker en sänkning av fordonsskatten för tunga fordon och menar att en ökad skattedifferentiering mellan olika miljöklasser för tunga fordon förvisso är positiv, men att även de renaste lastbilarna har långt kvar till den kostnadsnivå där deras externa kostnader är internaliserade. Därutöver menar *Naturskyddsföreningen* att förslaget är extra olyckligt, eftersom flera av de externa kostnadsfaktorerna för tunga lastbilar är relaterade till vikten.

Av de 23 remissinstanser som tillstyrker förslaget är det några - *Sveriges Transportindustriförbund* och *Svenska Åkeriförbundet* - som också önskar att sänkningen inkluderar även de fordon som *inte* uppfyller de obligatoriska avgaskraven samt att sänkningen också inkluderar släpvagnarna. *Naturvårdsverket* stöder utredningens förslag till en miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga fordon men förordar att omläggningen från miljöstyrnings-synpunkt skulle gälla för fordon som uppfyller kraven för miljöklass 2005 och bättre. *Naturvårdsverket* anser att en sådan förändring borde ske som ett helhetsgrepp, där fordonsskattens konstruktion och nivå hanteras tillsammans med förslag till utformning av en framtida kilometerbaserad vägskatt på lastbilar. *Svenska Lokaltrafikföreningen* menar att det behövs en särskild skatteskala för fordon som tillhör miljöklass 2005 eller högre.

Vad beträffar hänsyn till luftfjädring anser *Statens väg- och transportforskningsinstitut* i likhet med utredningens bedömning att det inte finns ett tillräckligt kunskapsunderlag för att ta ställning till luftfjädringens betydelse för vägnedbrytningen. *Svenska Åkeriförbundet*, *Svenskt Näringsliv* och *Sveriges Transportindustriförbund* anser däremot att tekniken med luftfjädring borde motivera en lägre skattesats i enlighet med EG-reglerna. *Åkeriförbundet* menar också att mot bakgrund av att man inom EG gjort bedömningen att det finns skäl för att ha differentierade skatteskalor beroende på fordonens typ av fjädring, bör Sverige också följa dessa skatteskalor.

En utförligare redogörelse för remissvaren över betänkandet finns i en inom Finansdepartementet upprättad remissammanställning av den 3 januari 2003.

### 7.2.2 Beskrivning av dagens skatter och avgifter

Storleken på den årliga fordonsskatten bestäms av fordonsslag, skattevikt och axelarrangemang. I tabellen nedan presenteras exempel på fordonsskatt för några typer av fordon. Exempelen är hämtade från *Trafikens externa effekter* (SIKA rapport 2004:4).

Tabell 7.1. Fordonsskatt för några dieseldrivna typfordon, kronor

Exempelfordon	Fordonsskatt
Lastbil med annan draganordning, två hjulaxlar, 18 ton (D 2.3.2)	3 750
Släpvagn, två hjulaxlar, 20 ton (F 3.2)	9 056
<i>Totalt fordonskombination (2+2 axlar, 38 ton)</i>	12 806
Lastbil med annan draganordning, tre hjulaxlar, 26 ton (D 2.4.2)	7 805
Släpvagn, tre hjulaxlar, 36 ton (F 3.2)	12 679
<i>Totalt fordonskombination (3+3 axlar, 62 ton)</i>	20 484
<i>Lastbil utan draganordning, två hjulaxlar, 18 ton (D 2.5.2)</i>	7 960

Källa: SIKA Rapport 2004:4. *Trafikens externa effekter*.

Alla tunga godsfordon och fordonskombinationer som har en totalvikt på minst 12 ton skall betala vägavgift, så kallad Eurovinjettavgift, som är differentierad med hänsyn till fordonets EURO-klass (miljöklass) och efter antalet axlar. För svenska fordon är Eurovinjettavgiften en årlig avgift.

Tabell 7.2. Vägavgift för tunga fordon, 2003

	EURO 0	EURO 1	EURO 2
<i>Två eller tre axlar*</i>	8 743	7 741	6 831
<i>Fyra eller fler axlar*</i>	14 117	12 751	11 385

\*En lastbil med draganordning hänförs alltid till gruppen med fyra eller fler axlar.

Källa: SIKA Rapport 2004:4. *Trafikens externa effekter*.

### 7.2.3 Åkerinäringens konkurrenssituation

Sveriges Åkeriföretag (SÅ) har vid de kontakter som utredningen har haft med förbundet sagt att det i stort sett inte skett någon förändring av konkurrenssituationen efter delbetänkandet och att



det fortfarande finns en kostnadsnackdel för svenska åkerier om cirka 20 procent. Denna kostnadsnackdel bedöms dock vara betydligt större vid en jämförelse med de nya medlemsländerna i EU. Det påpekas också att utlandstransporter nästan uteslutande utförs av utländska förare i dag och att omfattningen av det s.k. cabotaget ökar. Anledningen till detta är att lönekostnaderna är väsentligt högre i Sverige än i många av konkurrentländerna. Så anser vidare att, beroende på nivån på kilometerskatten, fordonsskatten skall slopas helt eller sänkas för att stimulera en förnyring av vagnparken. Vidare anser man att fordonsskatten för släpvagnar kan avskaffas och att fordon med luftfjädring kan stimuleras genom lägre fordonsskatt. I frågan om att likställa beskattningen av bensin och dieselolja förutsätts att någon form av kompensation utgår. Annars leder höjningar av dieselskatten till ytterligare kostnadshandikapp för svensk åkerinäring, vilket innebär dyrare transporter och påverkar tillväxten i samhället. Vidare anges att det är positivt från miljösynpunkt att alla som behöver tanka diesel kan använda den svenska rena dieseln.

#### 7.2.4 Överväganden

Energiskatten på diesel internaliserar i dag en liten del av de samhälleliga externa marginalkostnaderna (ca 10 procent i tätort och cirka 20 procent på landsbygd, se avsnitt 2) för den tunga lastbilstrafiken. Genom höjningen av dieselskatten ökar internaliseringsgraden för den tunga vägtrafiken. Jämfört med delbetänkandets förslag blir också den totala miljöstyrningen sannolikt större i det fall som slutbetänkandets förslag blir verklighet. Incitamentet att välja rena fordon kvarstår genom miljödifferentieringen av fordonsskatten, samtidigt som höjningen av dieselskatten ökar incitamenten att, om möjligt, ytterligare effektivisera den tunga godstrafiken på väg.<sup>1</sup> Om tankningen av dieselolja utanför Sverige ökar som en följd av utredningens förslag är det dock inte säkert att den totala miljöstyrningen ökar. Om andelen tankning i Sverige däremot är konstant får förslaget om miljöstyrning i fordonsskatten och höjd dieselskatt ses som ett steg på vägen mot en ökad miljöstyrning.

---

<sup>1</sup> Se vidare om åkerinäringens konkurrenssituation i avsnitt 8 i utredningens delbetänkande (SOU 2002:64) avsnitt 8.2.2.

Eurovinjettdirektivets minimiskattesatser för tunga lastfordon är skälet till att utredningen inte kan föreslå ett slopande av släpvagnsskatten (givet att man inte vill lägga över skatten på det dragande fordonet såsom man redan i dag gör för de s.k. dragbilarna).

Fordonsskattens betydelse för åkerinäringens internationella konkurrenskraft är inte så stor. En sänkning av fordonsskatten för de renare fordonen bedöms ändå underlätta konkurrensen genom att det harmoniserar den svenska fordonsskatten för tunga fordon som uppfyller högre miljökrav till i princip EG:s miniminivå. På grund av att fordonsskatten endast påverkar svenskregistrerade fordon är en sänkning något som stärker konkurrenskraften hos dessa fordon.

Det är också med hänsyn till konkurrenssituationen som utredningen väljer att ge *alla* som uppfyller den senaste obligatoriska miljöklassen lägre fordonsskatt. Under remissbehandlingen har framförts uppfattningen att differentieringen också skulle ta sikte på icke obligatoriska miljöklasser. Utredningen anser dock att, med tanke på förslaget om att höja dieselskatten med 50 öre per liter, det finns ökade argument för att bibehålla delbetänkandets föreslagna miljödifferentiering. Det kan tilläggas att en miljöstyrning inriktad på icke obligatoriska miljöklasser av EG-rättsliga skäl ger en avsevärt lägre miljöstyrning än som sker genom utredningens modell. Se härom nedan avsnitt 7.2.5 och avsnitt 9.5 i delbetänkandet.

I delbetänkandets avsnitt 11 redovisas utredningens överväganden avseende tunga fordon med luftfjädring. Mot bakgrund av den osäkerhet som råder om luftfjädringens inverkan på vägnedbrytningen, föreslås där ingen skattedifferentiering med hänsyn till sådan fjädring. Eftersom ingen väsentlig ny kunskap kring detta har tillkommit, kvarstår utredningens uppfattning i denna fråga.

### 7.2.5 EG-rättsliga synpunkter på miljödifferenteringen av fordonsskatten för tunga fordon

Genom direktivet 1999/96/EG<sup>2</sup> har införts en möjlighet för medlemsstaterna att besluta om skattelättnader enbart för motorfordon som uppfyller de i direktivet skärpta avgaskraven. En förutsättning härför är att särskilda villkor uppfylls. Sådana skattelättnader skall gälla alla nya fordon som säljs på marknaden i en medlemsstat och som på förhand uppfyller de särskilt angivna gränsvärdena. Skattelättnaderna skall upphöra från och med den dag som tillämpningen av utsläppsgränsvärdena för nya fordon blir bindande, dvs. ett incitament får inte ges längre än till dess att den miljövänligare tekniken blir obligatorisk vid nya typgodkännanden. Som ytterligare krav gäller att lättnader inte för någon fordonstyp får överstiga merkostnaderna för den tekniska utrustning som krävs för att säkerställa uppfyllandet av angivna gränsvärden.

Skattelättnader som ges enligt andra förutsättningar eller på annat sätt än vad som följer av direktivets bestämmelser kan anses utgöra statsstöd och kan då antas strida mot EG:s bestämmelser för konkurrenspolitiken.

I samband med att vi utarbetade det differentieringsförslag som presenterades i delbetänkandet tolkade vi ovan angivna direktiv i citerad del på det sättet att det uteslutande reglerar formerna för hur ett ännu inte obligatoriskt avgaskrav får premieras. Däremot skulle det inte hindra en medlemsstat att i en skatteskala differentiera mellan olika gällande kravnivåer, alltså på det sättet att skatten sätts högre för fordon som uppfyller endast äldre avgaskrav, medan skatten sätts lägre för fordon som uppfyller senare ställda högre krav. Det är just vad som är innebörden i den differentiering som förslogs. Differentieringar av denna typ förekommer i andra länder, t.ex. i Tyskland.

Under remissbehandlingen av delbetänkandet har endast någon enstaka remissinstans yppat tvekan i den här frågan. När vi nu återigen aktualiserar det förslag som vi lade fram i delbetänkandet innebär det att vi står fast vid vår tolkning av det aktuella EG-direktivet på den här punkten.

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/96/EG av den 13 december 1999 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller motorgas (LPG) vilka används i fordon och om ändring av rådets direktiv 88/77/EEG, EGT L 44, 16.2.2000 s. 1.

I sammanhanget bör beaktas vad Kommerskollegium anfört i sitt remissvar över delbetänkandet, nämligen att den föreslagna förändringen *torde* aktualisera anmälningsplikt till EG-kommissionen enligt direktiv 98/34/EG (artikel 11.1).<sup>3</sup> Sådan anmälan görs efter underrättelse till Kommerskollegium enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Utredningen gör inte några närmare överväganden kring nödvändigheten av detta utan förutsätter att Finansdepartementet vidtar erforderliga administrativa åtgärder i samband med den fortsatta lagstiftningsprocessen.

### 7.2.6 Förslag om en miljöinriktad fordonsskatteomläggning

I linje med våra förslag i delbetänkandet föreslår vi alltså nu att fordonsskatten för tunga motorfordon differentieras i syfte att öka miljöstyrningen. Förslaget tar sin utgångspunkt i minimiskattesatserna för tunga godsfordon i direktivet 1999/62/EG<sup>4</sup>. Detta innebär även att sänkningen för tunga fordon som inte är vägavgiftspliktiga (inkl. bussar) över 3,5 ton, vilka inte är reglerade i EG:s minimiskattesatser, indirekt styrs av minimiskattesatserna i direktivet 1999/62/EG. Sänkningen för tunga fordon som inte är vägavgiftspliktiga styrs således av hur stor sänkningen är för motsvarande vägavgiftspliktigt fordon avseende vikt och antal axlar. Denna konstruktion görs med hänsyn till att vägavgift plus fordonsskatt för vägavgiftspliktiga fordon skall vara i samma nivå som fordonsskatten för de tunga fordon för vilka vägavgift inte betalas.

Den skattenivå som vi föreslår motsvarar EG:s miniminivå för ”andra system för fjädring av drivaxel”, men med ett ”påslag” på fem procent. Nivån på skatteskallorna bör räknas om vid större växelkursförändringar samt ses över i samband med ett genomförande.

Förslaget innebär att de flesta tunga fordon som uppfyller obligatoriska miljökrav (eller renare) får en sänkt skatt. Differentieringen genomförs på så sätt att tunga fordon (över 3,5 ton) som åtminstone uppfyller de senaste obligatoriska avgaskkrav som gäller för nya fordon får en lägre skatt än tunga fordon med lägre miljöklass. I den första etappen motsvaras de högre miljökraven av

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34 av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37).

<sup>4</sup> EGT L 187, 20.7.1999, s. 42.

miljöklass 2000 (eller renare). För att få den lägre fordonsskatten i den andra etappen krävs miljöklass 2005 (eller renare) och under den tredje miljöklass 2008 (eller renare). Genom denna konstruktion byggs det in en långsiktig styrning som uppmuntrar användningen av renare fordon.

- För en mer utförlig beskrivning av förslaget i denna del, se avsnitt 10 i delbetänkandet (SOU 2002:64).

*Räkneexempel: Höjning av dieselskatt och miljöinriktad fordonsskatt*

Föreliggande räkneexempel gäller en dragbil med påhängsvagn med en årlig körsträcka om 12 000 mil och som drar 4 liter per mil, varav 90 procent av dieseloljan tankas i Sverige.

I tabellen nedan kan utläsas att för fordon som uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven så kompenseras de ökade drivmedelskostnaderna till en stor del av sänkningen av fordonsskatten. För de fordon som inte uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven innebär dieselskattehöjningen däremot ökade kostnader. En viss lättnad (uppemot 2 000 kronor) för dessa ges av förenklingen av skatteskalorna genom att bredare viktintervall införs, vilket inte framgår av tabellen nedan.

Tabell 7.3. Effekter av utredningens förslag om miljödifferenterad fordonsskatt för tunga fordon, per fordon och år

	EURO 0-2	EURO 3-5 och EEV
Fordonsskatt		
Dagens fordonsskatt, dragbil + påhängsvagn	23 544	23 544
Utredningens förslag	23 544	5 103*
<i>Sänkning av fordonsskatt, kr</i>	-	18 441
Höjning av energiskatt på diesel, kr/liter		
	0,5	0,5
Dieselanvändning, liter/mil		
	4,0	4,0
Årlig körsträcka, mil		
	12 000	12 000
Andel tankning i Sverige		
	0,9	0,9
<i>Ökade drivmedelskostnader, kr</i>	21 600	21 600
<i>Totalt: drivmedelskostnader-fordonsskattesänkning</i>	<i>21 600</i>	<i>3 159</i>

Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 euro = 9,085 SEK (EUT C 236,2.10.2003 s. 1).

\*EG:s minimiskattesats plus 5 %. Minimiskattesatsen om 535 euro (=4 806 kronor) avser en fordonskombination (3+3).

Om man bara ser till de ökade rörliga kostnader som fås genom höjningen av dieselskatten, vilket blir fallet för de tunga fordon som inte uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven, innebär detta för en transport från Luleå ned till Ystad en ökad skattekostnad om cirka 300 kronor enkel väg (147,5 mil x 4 liter/mil x 0,50 kr/liter=295 kronor). För en transport mellan Stockholm och Göteborg, också enkel väg, blir motsvarande skattekostnad cirka 100 kronor (47,5 mil x 4 liter/mil x 0,50 kr/liter=95 kronor).

### 7.2.7 Miljöinriktad fordonsskatt och kilometerskatt

Några remissinstanser har tagit upp förhållandet mellan fordonsskatt och kilometerskatt. Det är därför motiverat att här beröra även den frågan.

I förhållande till kilometerskatten kan fordonsskatten hävdas vara av underordnad betydelse, men utredningen vill ändå framhålla att en sänkt fordonsskatt för *alla* tunga svenskregistrerade fordon kan vara betydelsefull. En sådan åtgärd är också av stor principiell betydelse sett ur ett kostnadsansvarsperspektiv.

Utredningen föreslår i avsnitt 9 att kilometerskatten differentieras, i linje med SIKAs uppskattningar av externa marginalkostnader, efter fordonets EURO-klass (miljöklass). Som en effekt av skillnaderna i externa marginalkostnader för avgasemissioner (exkl. koldioxid) mellan olika EURO-klasser, kan miljöstyrningen med fördel "tas över" av kilometerskatten. Detta föranleder att den ovan föreslagna miljöstyrningen i fordonskatten kan tas bort, om en svensk kilometerskatt införs och att fordonsskatten för alla tunga godsfordon i stället kan sänkas ned till EU:s minimiskattenivå.

Det kan under dessa omständigheter vara motiverat att ifrågasätta det rimliga i att över huvud taget införa en miljöstyrning som i så fall bara skulle vara gällande i några få år. Utredningens bedömning är dock att det finns åtminstone tre skäl till att ändå nu genomföra delbetänkandets förslag.

- Det är angeläget att så fort som möjligt få till stånd en miljöstyrning som ökar användningen av *rena* tunga fordon, även om den "bara" får verka under några år.
- Den föreslagna miljödifferenteringen kan också ses som en övergångslösning. Det bedöms som angeläget för alla de fordonsägare vars fordon ingår i kilometerskattesystemet att, redan innan ett sådant system blir verklighet, få tydliga ekonomiska signaler om vilka fordon som är önskvärda sett från miljö- och transportpolitiska synpunkter.
- Stockholms län har tagit fram ett åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid till år 2006, 5 kap. miljöbalken och förordningen (2001:527). Ett av förslagen (som dock länet inte har rådighet över) är förtida introduktion av tunga fordon som uppfyller miljöklass 2005 och 2008. Om ändringar i fordonskatten sker minskar sannolikt kostnaderna för länet att nå miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid (och även partiklar). En miljöstyrning i fordonsskatten påverkar och underlättar naturligtvis också arbetet med miljö kvalitetsnormerna även i andra delar av landet där det finns problem att nå miljö kvalitetsnormerna, exempelvis i Göteborg.

Slutligen skall det framhållas att det finns en viss osäkerhet om tidpunkten för när kilometerskatten kan införas. I avsnitt 9 anges den 1 januari 2008 som ett möjligt datum. Oavsett om en eventuell fördröjning sker kan dock den föreslagna miljödifferenterade

fordonsskatten för tunga fordon ses som en form av ”försäkring” för att en viss miljöstyrning kommit i gång.



## 8 Kilometerskatt för tunga lastfordon

### 8.1 Utredningens uppdrag

#### *Avsnittets innehåll*

I avsnitt 8 redogör vi för svensk transportpolitik och hur den förhåller sig till det styrmedel som kilometerskatten utgör. Vidare redovisas och analyseras pågående arbete på kilometerskattens område inom några europeiska länder. Dessutom redogörs för den nuvarande vägavgiften, dvs. den s.k. Eurovinjetten och gällande EG-regler på vägavgiftsområdet.

#### *Utredningsdirektiven*

I direktiven (dir. 2001:12) beskrivs utredningens uppdrag avseende kilometerskatt på följande sätt.

Tyskland har aviserat att man avser att lämna det europeiska vägavgiftssamarbetet (Eurovinjettsamarbetet) för att gå över till ett kilometerskattesystem. Ett flertal länder i vägavgiftssamarbetet har börjat utreda en övergång till kilometerskatt. Utredaren skall analysera för- och nackdelar med en övergång till kilometerskatt i Sverige. Utredaren skall särskilt beakta EG-rättens begränsningar att ta ut kilometerskatt på hela vägnätet. Sveriges särskilda struktur med långa avstånd och en industri spridd över hela landet måste också beaktas vid val av framtida lösning. Vidare får skatteuppbörden inte orsaka orimligt höga transaktionskostnader. Utredaren skall beakta utvecklingen i övriga länder i vägavgiftssamarbetet. Särskilt skall klarläggas hur den i Tyskland föreslagna kilometerskatten kommer att utformas. Även relevanta avstånds- eller tidsberoende skatter och avgifter i andra europeiska länder bör beaktas. För det fall utredaren finner att det är önskvärt att införa en kilometerskatt i Sverige skall även förslag lämnas på hur grundragen för en kilometerskatt skall utformas. (dir. 2001:12, s. 9).

Sedan direktiven beslutades har Tyskland lämnat Eurovinjett-samarbetet och planerar att införa ett kilometerskattesystem. Storbritannien har också långtgående planer på att införa ett kilometerskattesystem. Österrike har den 1 januari 2004 infört ett kilometerskattesystem. Se nedan för mer utförliga beskrivningar av utvecklingen i dessa länder m.fl.

I regeringens proposition *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* (prop. 2001/02:20) föreslogs att den särskilde utredaren med uppdrag att göra en översyn av vägtrafikbeskattningen borde ges tilläggsdirektiv att analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas. Av propositionen framgår att detta arbete kräver att man nära följer den europeiska utvecklingen inom detta område. Riksdagen antog regeringens förslag den 14 december 2001 (bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

I de tilläggsdirektiv (dir. 2002:26) som beslutats utifrån nämnda proposition anges att utredaren, utöver vad som framgår av redan givna direktiv, skall analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas i enlighet med de av riksdagen fastställda målen för trafik- och miljöpolitik. Utredaren skall också analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem. Utredaren skall således analysera hur ett svenskt kilometerskattesystem kan utformas. Vidare skall utredaren analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem. Utredaren skall utgå från vad som angetts i dir. 2001:12, särskilt de av riksdagen fastställda målen för trafik- och miljöpolitik.

#### *Vissa utgångspunkter*

Vi uppfattar de ovan givna direktiven samt de förarbetsuttalanden som gjorts på området på ett sådant sätt att det från politiskt håll får anses önskvärt att införa ett system för kilometerskatt i Sverige, vilket även kommer till uttryck i våra tilläggsdirektiv. Utredningens uppgift i denna del får därför anses vara att analysera och klarlägga om förutsättningar föreligger att, bland annat utifrån de begränsningar EG-rätten ställer, införa ett system för kilometerskatt i Sverige samt om det kan bedömas lämpligt utifrån svenska förhållanden.

I detta sammanhang är det också värt att nämna att European Conference of Ministers of Transport (ECMT) i *Reforming Transport Taxes* påpekar att det är angeläget att prissättningen av transporter kommer närmare användande. Principen som förordas är prissättningen skall avspegla de faktiska marginalkostnaderna. Det nämns också att avståndsbaserade skatter för den tunga godstrafiken, differentierade efter vikt och miljöprestanda, är ett viktigt steg mot en effektiv transportpolitik. Den tekniska utveckling, inklusive satellitbaserade system, nämns också vara en god förutsättning för ytterligare differentieringar.

## 8.2 Kilometerskatt som styrmedel

Möjligheten till effektiva transporter för människor och varor är av stor betydelse för ekonomisk tillväxt, arbetsrörlighet, fritidsaktiviteter, handel etc. Samtidigt bidrar varje enskild vägtransport till ökad miljöbelastning, försämrad hälsa, kostnader för drift och underhåll av vägar samt, som regel, påverkan på andra trafikanters restid och säkerhet.

Effekter (exempelvis av transporter) som drabbar andra än trafikanten själv är externa i förhållande till den som utför transporten och kallas därför *externa* kostnader. De externa kostnaderna betalas inte av trafikanten. För att uppnå ett samhälls-ekonomiskt effektivt transportsystem är målet att trafikanterna tar hänsyn till att externa kostnader drabbar andra i samhället. De externa kostnader som uppstår av att utföra en transport är därför utgångspunkten för utformandet av kilometerskatten. Idealt sett skall den som orsakar den externa kostnaden också, genom kilometerskatten,<sup>1</sup> betala för detta. Genom att synliggöra och inkludera de externa kostnaderna i priset för transporten *internaliseras* dessa och samhället styr då mot samhälls-ekonomiskt effektiva transporter.

Ett införande av en svensk kilometerskatt har därför potential att öka den samhälleliga effektiviteten i transportsystemet. Kilometerskatten gör att de externa *marginal*kostnaderna (dvs. kostnaden för att köra ytterligare en kilometer) kommer närmare användandet. Kilometerskatten fungerar, genom den tydliga kopplingen till

---

<sup>1</sup> Externa kostnader kan för en del företeelser med fördel helt eller delvis internaliseras genom andra åtgärder (t.ex. kan koldioxid med fördel internaliseras genom bränsleskatten och olyckskostnader kan delvis internaliseras genom exempelvis bälteskrav).

användandet, som en signal till att utnyttja transportsystemet på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Samtidigt får naturligtvis inte de administrativa kostnader som är förknippade med systemet vara så stora att de överväger effektivitetsvinsterna.

### 8.2.1 En effektivare transportpolitik med kilometerskatt

En stor del av skatte- och avgiftsuttaget är avsedd att täcka kostnader för produktion av sådant som är viktigt för samhällets välfärd (infrastruktur, vård, skola, omsorg, frisk luft, försvar m.m.), men som inte av sig själv uppstår som en följd av marknadens funktionssätt (dvs. som en följd av individers och företags beteenden). Det är exempelvis mycket osannolikt att en privatperson eller en sammanslutning av personer på egen bekostnad bygger och underhåller dyra motorvägar, broar, tunnlar etc. Även om marknaden inte producerar tillräckligt med vägar, broar och tunnlar är vägbyggen i många fall ändå samhällsekonomiskt motiverade. Lägre transportkostnader leder till ökad handel, vilket allmänt sett är välfärdshöjande. Exempelvis är en motorväg en vara av kollektiv karaktär; när de första fordonen trafikerar vägen är det gott om plats och fordonen hindrar inte varandra i nämnvärd utsträckning.<sup>2</sup> Allt eftersom trafikvolymen ökar stiger också rivaliteten om utrymmet på vägen, och samhället kan få problem med trängsel på vägarna, vilket hotar att minska handeln och tillväxten i samhället men också att öka utsläppen av miljö- och hälsofarliga ämnen. Inom delar av samhällsvetenskapen kallas varor som uppvisar egenskaperna *icke-rivalitet* (att en individs konsumtion av varan inte innebär att någon annan måste konsumera mindre) och *icke-exkluderbarhet* (att det inte går att utestänga någon från konsumtion av varan) för *kollektiva varor* eller *kollektiva nyttigheter*. I verkligheten kan varorna snarare klassas som att ha mer eller mindre kollektiv karaktär.

Genom skatteuttag kan produktion av kollektiva varor (t.ex. ytterligare vägbyggen) finansieras, och samhället löser då ett koordinationsproblem; det är svårt för alla som har behov av och skulle uppskatta ett vägbygge att träffas och komma överens om hur många mil väg som skall byggas, vilken kvalitet vägen skall ha

---

<sup>2</sup> I sammanhanget bör det framhållas att det genom olika vägtullar (t.ex. bompeng i Norge, eller den diskuterade vägtullen över Svinesundsbron) är möjligt att utestänga fordon om det inte betalar för att köra en viss vägsträcka.

och inte minst vad man är villig att avstå (hur mycket det får kosta) för att få till stånd ett nytt vägbygge.

På samma sätt är det möjligt att betrakta en god miljö. Miljön är allmänt sett icke-exkluderbar (om jag andas ren luft, hindrar det inte andra människor att också andas ren luft) och icke rivaliserande (så länge man inte är för många personer är den rena luftens mängd och kvalitet inte beroende av hur många som använder den). Koordinationsproblemet uppstår då som en följd av att det är svårt och kostsamt att ta reda på hur allvarligt miljöproblemet är, hur viktigt inblandade parter tycker miljöproblemet är, vilka som över huvud taget skall få påverka beslut om koordination m.m. och inte minst hur mycket det är "värt" att åtgärda miljöproblemet. Som en lösning på detta problem kan, exempelvis, ekonomiska styrmedel introduceras som vrider beteendet åt det håll som är motiverat utifrån samhällsekonomisk effektivitet. Om styrmedlet gör det mindre "lönsamt" att släppa ut miljö- och hälsofarliga ämnen samt gör det mer attraktivt att välja trafiksäkra fordon och att bättre planera sina resor bidrar samhället till att lösa koordinationsproblemet. Varje individ kommer som en följd av styrmedlet att *internalisera* sin egen påverkan på andra i samhället och bidrar på så sätt till att det blir renare luft och en ökad trafiksäkerhet.

Förutsatt att det finns fungerande institutioner, exempelvis i form av trafikverk, är möjligheten att få till stånd en samhällsekonomiskt effektiv transport- miljö- och infrastrukturpolitik beroende av möjligheterna att ta ut skatter och avgifter. En sak som förenar alla skatter (och avgifter) är att de genererar intäkter. För att förstå motiven bakom en kilometerskatt är det emellertid avgörande att förstå skillnaden mellan att ta ut en skatt i syfte att få in en viss summa skatteintäkter (statsfinansiellt motiverad) och att ta ut en skatt i syfte att påverka ett beteende (motiverat av att beteendet leder till en bättre hushållning av resurser).

De kostnader som kilometerskatten avses täcka är inte, primärt, kostnaden för att bygga vägar, utan kostnaden för att underhålla vägarna m.m. Den skall också bidra till att de miljö- och olyckskostnader m.m. som transporter medför internaliseras av transportören.

Varje kilometer som tillryggäläggs på en väg medför kostnader, och det är alltså dessa tillkommande kostnader för användandet som kilometerskatten är motiverad utifrån. Det är dock endast de

kostnader som bärs av andra än användaren själv som skall avgiftsbeläggas. Om exempelvis ett fordon har ett dåligt ventilationssystem så att avgaser kommer in i förarhytten är detta irrelevant ur ett kilometerskatteperspektiv. Om dessa avgaser däremot drabbar dem som befinner sig i fordonets närhet är detta ett motiv för att avgiftsbelägga dessa utsläpp. Detta sker då i syfte att skicka en signal till användaren att det är denne som orsakar skadan och som också skall betala för denna, dvs. i linje med Polluter Pays Principle (PPP) att det är den som förorenar som skall betala. Att sätta rätt prislapp på denna externa skada kan vara mycket svårt, men att bygga ett system som ger signaler om vad som är samhällsekonomiskt önskvärt är möjligt med hjälp av, bland annat, kilometerskatten.

### 8.3 Kilometerskatt och de transportpolitiska målen

I infrastrukturpropositionen, prop. 2001/02:20, gör regeringen bedömningen att 1998 års transportpolitiska beslut om att trafikrelaterade skatter och avgifter skall motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader fortfarande bör gälla. Detta bedöms bidra till att de transportpolitiska målen nås. I propositionen anför regeringen bland annat följande (s. 77).

Utvecklad tillämpning av kostnadsansvaret på såväl nationell som internationell nivå är ett viktigt medel i utvecklingen mot ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Under de närmast kommande åren bör fokus ligga på att åstadkomma ökad differentiering av avgifter för att bidra till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem.

I propositionen nämns också behovet av att ändra Eurovinjett-direktivet (1999/62/EG) i syfte att göra det möjligt att införa ett svenskt kilometerskattesystem. Dagens Eurovinjett-direktiv, EG (1999/62), hindrar införandet av ett effektivt kilometerskattesystem i Sverige, genom att det endast tillåter skatte-/avgiftsuttag på motorvägar och på vissa andra större vägar. Förändringar i detta direktiv föreslås i KOM(2003)448. Med dessa förslag bör det enligt utredningens mening inte längre finnas några hinder för utformningen av ett kilometerskattesystem, utan tvärtom underlättas genom förslagen det faktiska införandet av ett sådant system. Förhandlingar om förslaget pågår f.n. i ministerrådet samtidigt som Europaparlamentet hanterar frågan, och det är

omöjligt att i dag veta var den processen kommer att sluta. I sitt arbete utgår dock utredningen från att det blir möjligt att ta ut kilometerskatt på de vägar som Sverige anser är nödvändigt för att uppnå en rättvis och effektiv transportpolitik.

För att återknyta till prissättningen är det alltså trafikens *kortsiktiga externa samhällsekonomiska marginalkostnader* som kilometerskatten avses täcka. Kilometerskatten måste därför vara baserad på just marginalkostnaderna.

Marginalkostnadsbaserad prissättning i transportpolitiken innebär, som tidigare nämnts, att kostnaden för att bygga ny infrastruktur inte, primärt, skall finansieras genom intäkter från kilometerskatten. Att dessa intäkter sedan möjligen kanaliseras till infrastrukturen kan naturligtvis bli fallet i praktiken, men det är inte på de grunderna som kilometerskatten är *motiverad*.

Det kan behövas ytterligare kostnadstäckning än genom intäkter som ges av en strikt marginalkostnadsbaserad kilometerskatt. Detta kan vara fallet om

- intäkterna av kilometerskatten inte är tillräckliga för att täcka de kostnaderna för drift och underhåll, eller
- om det anses motiverat att kilometerskatten även skall användas som intäktskälla för finansiering av ny infrastruktur.

Dessa motiv är dock sekundära i förhållande till den signal som kilometerskatten ger till användaren att framföra ett fordon en ytterligare kilometer. I dessa fall kan det vara motiverat att ha en "fiskal" del i botten på kilometerskatten, men detta skulle alltså då vara ett principiellt avsteg från den svenska transportpolitikens kostnadsansvar.

### **8.3.1 Marginalkostnader och genomsnittskostnader – Vad är skillnaden?**

*Varför inte bara dela upp underhållskostnaderna på antalet fordon?*

Den tunga trafiken står för en överväldigande majoritet av vägnars deformationskostnader, och utgångspunkten är att detta förhållande skall avspeglas i prissättningen. Frågan är på vilket sätt trafikanterna skall betala för detta. Enligt Vägverkets årsredovisning uppgår de genomsnittliga årskostnaderna för drift och underhåll av vägarna till cirka 2,78 miljarder kronor. Varför inte

bara slå ut dessa årskostnader på den tunga trafiken, så att alla betalar lika mycket per kilometer? Enligt principerna för transportpolitikens kostnadsansvar skall ju utgångspunkten för prissättningen vara de externa samhällsekonomiska marginalkostnader som trafiken förorsakar.<sup>3</sup> Eftersom olika fordon ger upphov till olika höga marginalkostnader blir en kilometerskatt baserad på genomsnittliga årskostnader för drift och underhåll ett stort avsteg från denna princip.

Att vissa fordon betalar mer än andra ligger helt i linje med kostnadsansvaret. Svaret på frågan ovan blir då att alla fordon skall betala vägtrafikskatt efter samma principer.

## 8.4 Snedvridning eller "rättvridning" i transportpolitiken?

### 8.4.1 Snedvridning och transporter

Det är ofta svårt att veta om samhället tjänar eller förlorar när det sker förändringar i skattesystemet. Ibland är styrmedel motiverade för att korrigera marknadsmisslyckanden. Ibland medför dessa styrmedel ännu större "politiska misslyckanden".

Utgångspunkten för utredningen är att se till att "öka effektiviteten i vägtransportsystemet". Detta innefattar en avvägning mellan de förväntade samhällsekonomiska vinsterna av att ändra i vägtrafikskatterna och de förväntade samhällsekonomiska kostnaderna av förändringen. Det är ingen enkel uppgift att göra denna avvägning.

När en insatsvara blir dyrare för svenska producenter, och konkurrenter i andra länder har lägre produktionskostnader, kan detta missgynna svensk industri. Exempelvis kan utsläpp och sysselsättning flytta utomlands. En snedvridning kan därför förväntas ske i de sektorer som konkurrerar på en internationell marknad med homogena produkter, om transporter i Sverige fördyras genom kilometerskatten. Exempel på sådana sektorer är jord- och skogsbruk samt stålproduktion. Om produktionen på

---

<sup>3</sup> *Principen* är att det är de *kortsiktiga* externa marginalkostnaderna som är aktuella för uttag av kilometerskatt, dvs. att det inte tas hänsyn till en förändring i infrastrukturens kapacitet (t.ex. nya vägbyggen). Detta skiljer sig mot en prissättning av transporter som baseras på långsiktig marginalkostnad, dvs. när prissättningen tar hänsyn till förändring i infrastrukturens kapacitet. I *praktiken* är det dock fråga om ett genomsnitt av marginalkostnader (t.ex. skiljer sig marginalkostnader för vägnedbrytning åt mellan vägar, och det är därför rimligt att använda ett genomsnitt av marginalkostnader).



grund av skillnader i vägtrafikskatter flyttar utomlands är det en icke önskvärd, och i en del fall oväntad, effekt som snedvrider marknadens funktionssätt på ett sätt som försämrar den samhälls-ekonomiska effektiviteten. Storleken av denna snedvridning är svårare att bedöma men beror till stor del på transportkostnadernas storlek i förhållande till företagens övriga kostnader.

Det blir sannolikt inga, eller i vart fall försumbara, snedvridningseffekter som en följd av internationell konkurrens när det gäller exempelvis sophämtning, eftersom de fordon som används i detta sammanhang nästan uteslutande används inom landets gränser och inte konkurrerar med andra länder.

#### **8.4.2 "Rättvridning" och transporter – marginalkostnadsbaserade vägtrafikskatter**

Det enkla svaret i läroböckerna är att en rättvridande, effektivitetsbetingad skatt, dvs. en skatt som skall öka den samhälls-ekonomiska effektiviteten genom att påverka ett visst beteende, skall vara precis så stor att den motsvarar den skada (också mätt i monetära termer) som ett visst beteende medför.

För trafik utsatt för internationell konkurrens kan det vara motiverat att ha en lägre skatt på drivmedel, eftersom det finns en uppenbar risk att tanka i det land där dieseln är billigast. Av effektivitetsskäl kan det därför vara motiverat med ett återbetalningssystem för vissa tunga fordon och annan industri som är utsatt för hård internationell konkurrens. Detta så länge som skatteskillnaden på diesel mellan olika länder är så pass hög att vinsten av att ta omvägar för att tanka bedöms som betydande.

Förändrade transportkostnader genom exempelvis införande av kilometerskatt påverkar på marginalen både var produktion bedrivs och hur lönsamt det är att transportera olika varor till olika marknader. Högre pris på godstransporter får allmänt anses gynna lokal produktion. Effekten på export och import är något mer svårbedömd. I de fall som avståndet till de viktigaste marknaderna har betydelse för lönsamheten i att producera i Sverige, kan högre nationella transportkostnader påverka export- och importförhållanden. Graden av detta är naturligtvis beroende på nivån av höjningen i förhållande till andra kostnader men inte minst på möjligheten att undvika ökningar genom att byta transportlösningar.

## 8.5 EG-bestämmelser om vägavgifter

I vårt delbetänkande *Vissa vägtrafikskattefrågor* (SOU 2002:64) har vi översiktligt redogjort för tillämpliga EG-bestämmelser om skatt på vägtrafikens område. I det följande rekapituleras och kompletteras dessa bestämmelser i de delar som särskilt rör frågan om vägavgifter.

*Rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer*<sup>4</sup>

Genom antagande av detta direktiv infördes inom EU gemensamma bestämmelser om minimiskattesatser för fordonsskatt och bestämmelser om maximiskattenivåer för vägtullar och vägavgifter. Direktivet gällde endast för motorfordon eller ledad motorfordonskombination som uteslutande var avsedd för godstransporter på väg och med en bruttovikt av minst 12 ton. Direktivet upphävdes av EG-domstolen av formella skäl. Domstolen uttalade dock att direktivet skulle gälla i sak till dess att det, inom rimlig tid, ersattes med ett nytt direktiv. Se nästföljande direktiv. Det upphävda direktivet har fortfarande intresse genom de rättsakter som har antagits med stöd av det. Regleringen i den svenska lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon har sin grund i detta direktiv.

### 8.5.1 Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

Det ogiltiga direktivet 93/89/EEG har ersatts av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG. Direktivet är tillämpligt på fordonsskatter, vägtullar och vägavgifter som tas ut på fordon (artikel 1).

Detta s.k. Eurovinjettdirektiv (1999/62/EG)<sup>5</sup> behandlar i kapitel III (artiklarna 7 och 8) vägtullar och vägavgifter. Vägavgifter och vägtullar får för fordon över ton endast tas ut av dem som använder

<sup>4</sup> EGT L 279, 12.11.1993, s. 32.

<sup>5</sup> EGT L 187, 20.7.1999, s. 42.

motorvägar eller andra flerfiliga vägar av motorvägskaraktär eller av dem som använder broar, tunnlar och bergspass. I en medlemsstat där det inte finns något allmänt motorvägsnät eller tvåfiliga vägar med skilda körbanor med liknande egenskaper får emellertid vägavgifter tas ut i den medlemsstaten av dem som använder vägarna i den tekniskt sett högsta kategorin.

Direktivet ger en medlemsstat möjlighet att under vissa förutsättningar ta ut vägavgifter även för andra vägar eller vägavsnitt. Enligt artikel 7.2 b) får vägavgifter, efter samråd med kommissionen och i enlighet med ett visst förfarande, också tas ut av dem som använder andra avsnitt av huvudledsnätet,

- särskilt när detta är motiverat med hänsyn till säkerheten,
- i en medlemsstat som i större delen av landet saknar ett sammanhängande motorvägsnät eller nät med tvåfiliga vägar med skilda körbanor med liknande egenskaper, i den delen av landet, men endast på vägar som används för internationell och interregional tung godstransport, under förutsättning att trafikbehovet och befolkningstätheten i denna del av landet inte gör det ekonomiskt motiverat att bygga motorvägar eller tvåfiliga vägar med skilda körbanor av liknande slag.

En medlemsstat får föreskriva att fordon registrerade i den staten skall avkrävas vägavgifter för användande av hela vägnätet inom sitt territorium (artikel 7.6). Denna möjlighet har Sverige och Danmark utnyttjat.

Vägavgifterna, inklusive administrativa kostnader, skall för samtliga fordonskategorier fastställas till en nivå som inte överstiger de maximisatser som anges i bilaga II till direktivet (artikel 7.7, se bilaga 3 till utredningens delbetänkande). Vägavgiftssatserna skall vara avpassade efter hur länge den berörda infrastrukturen skall användas. En medlemsstat får dock för fordon som är registrerade i den medlemsstaten tillämpa endast årliga avgiftssatser (artikel 7.8).

Innehållet i artikel 8 medger att två eller flera medlemsstater samarbetar om ett gemensamt vägavgiftssystem som är tillämpligt inom hela territoriet. Avgiftsnivåerna i ett sådant system får inte vara högre än de maximisatser som anges i artikel 7.7.

Kapitel IV innehåller direktivets slutbestämmelser för samtliga de skatter och avgifter som behandlas i direktivet.

I artikel 9 anges att direktivets bestämmelser inte hindrar medlemsstaterna att tillämpa andra särskilda skatter eller avgifter som läggs på särskilda fordon eller i särskilda situationer.

Artikel 10 innehåller regler om omräkning av växelkurserna mellan euro och de nationella valutorna i medlemsstater som inte har infört euron.

Bilaga II till direktivet anger de maximibelopp i euro som gäller för vägavgifterna inklusive administrativa kostnader enligt artikel 7.7. I bilagan anges avgifterna per år, månad, vecka respektive per dag. Det anges också att högsta avgiftssats per månad och vecka skall stå i proportion till den tid infrastrukturen används. Vägavgiften differentieras mellan fordon tillhörande "ICKE EURO", "EURO I" samt "EURO II och renare". Vidare görs en differentiering mellan fordon med högst 3 axlar respektive minst 4 axlar. Vägavgiften per dag är 8 euro för samtliga fordonskategorier.

### **8.5.2 Kommissionens förslag till förändring av Eurovinjettdirektivet (KOM (2003) 448 slutlig)**

Kommissionen har den 23 juli 2003 lagt fram ett förslag till ändring av Eurovinjettdirektivet. Förslaget innebär ett flertal förändringar i förhållande till nu gällande direktiv.

I det nuvarande direktivet finns det endast ett diffust samband mellan kostnaderna och de skador som orsakas på infrastrukturen. Likaså är sambanden mellan trängsel och risken för olyckor oklara. I förslaget ges medlemsstaterna möjlighet att variera en kilometerskatt beroende på flera faktorer: den tillryggalagda sträckan, de skador som uppkommer på vägarna beroende på fordonstypen, miljöeffekter enligt miljöklassningen för tunga lastbilar samt tidpunkten och graden av trängsel. Förslaget till nytt Eurovinjettdirektiv sätter inga hinder för Sverige att införa en marginalkostnadsbaserad kilometerskatt. Nuvarande bestämmelser om miniminivån på fordonsskatten föreslås kvarstå.

Kommissionen föreslår vidare att det skall bli obligatoriskt för medlemsstaterna att ta ut avgifter på alla vägar som tillhör TEN-nätet (Trans-European Networks) för lastbilar med en bruttovikt över 3,5 ton (bussar omfattas inte). Utanför det vägnät som definieras i direktivförslaget får medlemsstaterna, med stöd i subsidiaritetsprincipen, fortfarande ta ut vägavgifter under

förutsättning att de följer fördragets regler och principer. I förhållande till nu gällande direktiv innebär förslaget i den här delen att avgifter blir obligatoriska på vissa vägar och att medlemsstaterna ges möjlighet att införa avgifter även på andra vägar. Från att tidigare ha gällt lastbilar över 12 ton föreslås nu att lastbilar ner till 3,5 ton inkluderas.

Den vägda genomsnittliga avgiften skall vara relaterad<sup>6</sup> till kostnader för att bygga, driva och underhålla aktuellt vägnät och de direkta och indirekta olyckskostnader som inte täcks av försäkringssystemet utan bärs av samhället.

I exceptionella fall skall därutöver ett påslag på maximalt 25 procent tillåtas. Det skall vara möjligt särskilt i känsliga regioner (miljö), i särskilt bergiga regioner och efter konsultation med kommissionen och i linje med ett oklart beskrivet kommittéarbete, där andra medlemsstater kan ges möjlighet att yttra sig. Influtna medel skall användas för att finansiera investeringar i andra transportslag i samma region eller samma "transportzon". Till skillnad från i dag kan också en olyckskomponent inkluderas i avgiftsunderlaget och dessutom kan ett påslag om 25 procent tillåtas.

Givet beskriven genomsnittsnivå ges medlemsstaterna möjlighet att differentiera en kilometerskatt i förhållande till

- det tillryggalagda avståndet,
- fordonstyp:
  - vägslitage och vägdeformation (totalvikt, axelarrangemang),
  - emissioner (EURO-klass),
  - olyckskaraktistika,
- trängsel (maximalt 100 procent högre under högtrafik än under lågtrafik), och
- vägförhållanden (miljöpåverkan – befolkningstäthet och olycksrisk).

De angivna differentieringsgrunderna ger ökade möjligheter till differentiering i förhållande till vad som gäller i dag.

Kommissionen föreslår vidare att avgiftsintäkterna skall användas inom transportsektorn (s.k. öronmärkning). Även detta är en avgörande förändring gentemot vad som gäller i dag.

---

<sup>6</sup> Innebörden av begreppet "relaterad" är inte klar, den innebörd kommissionen tidigare givit "cost relatedness" passar inte in här.

Slutligen föreslår kommissionen att det i varje medlemsstat skall finnas en oberoende myndighet med uppgift

- att se till att avgiftssystemen fungerar väl och att intäkterna används för ”hållbara projekt” inom transportsektorn samt
- att stimulera till synergier mellan skilda finansieringskällor.

*SIKA:s rapport Efficient charging of heavy goods vehicles*

SIKA har gett ut en rapport (oktober 2003) med en kritisk granskning av kommissionens förslag till ändring av Eurovinjett-direktivet. Per Kågeson har i rapporten identifierat att förslaget begränsar medlemsstaternas möjligheter att prissätta transporterna efter externa marginalkostnader, att medlemsstaterna behöver EG-kommissionens godkännande för att ta ut skatt på vissa vägar utanför det primära vägnätet och att intäkterna skall öronmärkas för användning inom transportsektorn.

*T&E:s rapport Amending the Eurovignette directive*

I *Amending the Eurovignette directive* (12 december, 2003) pekar European Federation for Transport and Environment (T&E) på att förslaget till ändring av Eurovinjettdirektivet både frångår principen om att internalisera externa kostnader och att direktivförslagets förespråkande av full kostnadstäckning försummar de indirekta externa kostnaderna av transporter. Man pekar också på att förslaget avviker från subsidiaritetsprincipen genom förslaget om öronmärkning av intäkter.

### **8.5.3 Eurovinjett-samarbetet**

Det ovan nämnda direktivet 93/89/EEG (artikel 8) gjorde det möjligt för två eller flera medlemsstater att samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem som är tillämpligt inom hela deras sammanhängande territorium och som ger tillgång till de deltagande medlemsstaternas vägnät. Beträffande fördelningen av de gemensamma inkomsterna angavs att var och en av avtalsstaterna skulle få en skälig andel av inkomsterna.

Denna möjlighet tog Danmark, Tyskland, Belgien, Nederländerna och Luxemburg och träffade år 1994 ett avtal om att införa ett gemensamt vägavgiftssystem för rätten att använda ländernas vägnät, det s.k. Eurovinjettsystemet. I direktivet 93/89/EEG angavs att andra medlemsstater kunde ansluta sig till ett sådant gemensamt system och motsvarande passus fördes in i det avtal som de fem länderna slöt. Efter förhandlingar träffade Sverige under år 1996 ett avtal om anslutning till Eurovinjettsystemet. Efter förslag i propositionen 1997/98:12 *Vägavgift för vissa tunga fordon* beslutade riksdagen att Sverige skulle godkänna protokollet som innebar anslutning till avtalet om ett gemensamt avgiftssystem. Samtidigt antogs den i propositionen föreslagna lagen (1993:1137) om vägavgift. Lagen trädde i kraft den 1 januari 1998. Samtliga länder utom Tyskland tar nu ut vägavgift. Länderna har dock valt något olika system för avgiftsuttaget och tillämpar även olika regler för uttag av vägavgift av sina egna åkare.

Utformningen av det svenska vägavgiftssystemet styrs i väsentliga delar av de gällande EG-reglernas utformning samt mellan länderna träffade avtal. Exempelvis tillåts i Eurovinjett-direktivet att inhemska fordon i viss utsträckning behandlas annorlunda än utländska fordon. Sverige har utnyttjat denna möjlighet och beträffande svenska fordon konstruerat en avgift som nära knyter an till uttaget av fordonsskatt. I Sverige gynnar Eurovinjettsystemet i vissa fall utländska transportföretag genom att de bara behöver betala för att använda vissa vägar (alla motorvägar, E10, E12, E14 samt delar av E4, E22 och E65). Den återstående delen av det svenska vägnätet kan de använda utan avgift.

#### **8.5.4 Pågående standardiseringsarbeten inom EU avseende tekniska lösningar i samband med uttag av vägavgifter**

*Den europeiska standardiseringsorganisationen (CEN – Conseil Européen pour la Normalisation)*

De europeiska länder, som har infört elektroniska vägtullsystem för att finansiera väginfrastrukturer eller som infört elektronisk avgiftsbetalning för användning av vägnätet, använder huvudsakligen mikrovågsteknik för korta avstånd, med frekvenser runt 5,8 GHz. Dessa system är i dag inte kompatibla. Efter att s.k.

förstandarder antagits år 1997<sup>7</sup> har CEN:s ansträngningar rörande mikrovågstekniken, i januari 2003, lett till antagandet av tekniska standarder som främjar driftskompatibiliteten för mikrovågsbaserade elektroniska vägtullsystem med frekvenser på 5,8 GHz. Dessa tekniska standarder omfattar emellertid två varianter som inte är helt kompatibla. CEN arbetar vidare för att försöka få till stånd en enda standard för mikrovågsöverföring.

*Kommissionens förslag till EFC-direktiv (Electronic Fee Collection)*

EG-kommissionen har den 23 april 2003 lagt fram ett förslag till ett direktiv (EFC-direktivet)<sup>8</sup> som syftar till att bana väg för en framtida driftskompatibilitet mellan de olika elektroniska vägtullsystem som nu tas fram i Europa. Genom sin konstruktion skall förslaget motverka att åkerierna tvingas utrusta sina fordon med flera olika nationella s.k. On Board Units (OBU:s), detta i syfte att de problemfritt skall kunna trafikera det europeiska vägnätet. Direktivet lanserades inledningsvis i vitboken *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden* under motiveringen att kommissionen, trots ansträngningar, inte förmått transportföretagen att på frivillig väg och på kort sikt genomföra en driftskompatibilitet och att ett direktivförslag därför behövde utarbetas.

En grundläggande tanke i förslaget är att inleda ett standardiseringsarbete avseende elektroniska vägavgiftssystem baserade på en kombination av satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation.

Enligt förslagens *artikel 1* skall direktivet omfatta de villkor som är nödvändiga för att säkerställa ett allmänt införande av och driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen. Direktivet gäller elektronisk inkassering av alla slags vägavgifter på hela EU:s vägnät, inklusive vägar i och utanför städer, motorvägar, större och mindre vägar samt olika anläggningar som tunnlar, broar och färjor. I Rådet har det klarlagts att direktivet enbart skall omfatta betalningar som kräver någon form av fordonsenhet. För att uppnå det angivna målet skall en ”europeisk tjänst för elektroniska vägtullar” inrättas. Systemet

<sup>7</sup> CEN:s förnormer om 5,8 GHz mikrovågsöverföring över korta avstånd är kända under den tekniska benämningen Dedicated Short Range Communications (DSRC).

<sup>8</sup> KOM (2003) 132 slutlig om allmänt införande av och driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen.



skall säkerställa driftskompatibilitet för användarna mellan de elektroniska vägtullsystem som medlemsstaterna redan har inrättat på nationell eller regional nivå eller som i framtiden kommer att införas på Europeiska unionens territorium.

Av *artikel 2* i förslaget framgår att den europeiska EFC-tjänsten fr.o.m. den 1 januari 2012 inte får baseras på mikrovågsteknik och att denna teknik skall börja utfasas och inte införas i nya system fr.o.m. år 2008. Vare sig medlemsstaterna (Ministerrådet) eller Europaparlamentet har emellertid inte ställt upp på denna del av förslagen. Rådet förordar i stället samexistens mellan mikrovågs-baserad teknik och Global Navigation Satellite System (GNSS). Man rekommenderar dock en övergång till satellitbaserade system. Enligt kommissionen kommer Galileo-systemet att fr.o.m. år 2008 ge information av högre kvalitet än det nuvarande GPS-systemet kan ge.

*Artikel 3* beskriver hur inrättandet av ett europeiskt system för elektroniska vägtullar skall gå till. *Artikel 4* definierar de tekniska lösningar osv. som systemet skall bygga på. I *artikel 5* föreslås att kommissionen skall biträdas av en särskild kommitté, *Kommittén för elektroniska vägtullar*, som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha kommissionens företrädare som ordförande.

Utöver de nu redovisade artiklarna innehåller direktivförslaget bestämmelser om införlivande respektive ikraftträdande.

Sammanfattningsvis är kommissionens ambition att den europeiska EFC-tjänsten skall

- bygga på principen ”ett kontrakt – en OBU”,
- vara tillgänglig på hela det avgiftsbelagda vägnätet,
- kunna hantera uppbörden både som avgift och som skatt,
- tillhandahålla samma kvalité på tjänsten i samtliga länder,
- vara obligatorisk för operatörer att tillhandahålla, och
- vara frivillig för användarna att ansluta sig till.

Arbetet med att vidareutveckla och närmare definiera EFC-tjänsten pågår nu i en expertgrupp och skall sedan övergå till den kommitté som beskrivs i direktivförslaget. För närvarande föreligger inte några slutliga resultat från expertgruppen.

Den 22 mars 2004 antog rådet en gemensam ståndpunkt beträffande kommissionens direktivförslag. Under beredningen har förslaget förändrats framför allt på en avgörande punkt, nämligen

genom att den av kommissionen i artikel 2 föreslagna utfasningen av mikrovågsteknik slopades. I stället anses mikrovågstekniken vara en av de tre tekniker som förordas. Förutom mikrovågsteknik rör det sig om satellitpositionering och GSM-GPRS-standarderna.

## 8.6 Svenska bestämmelser om vägavgift

### *Lagen (1993:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon*

Enligt lagen om vägavgift för vissa tunga fordon (prop. 1997/98:12, bet. 1997/98:SkU7, rskr. 1997/98:72) tas vägavgift ut för motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt av minst 12 ton, om fordonet uteslutande är avsett för godstransport på väg. Förordningen (1997:1140) om vägavgift för vissa tunga fordon innehåller vissa förfarandebestämmelser m.m. till lagen. Skatteverket är beskattningsmyndighet och central förvaltningsmyndighet i fråga om vägavgift.

För ett fordon, som är eller bör vara registrerat i det svenska vägtrafikregistret (*svenskt fordon*) och som inte är avställt eller tillfälligt registrerat, betalas vägavgift för rätten att använda det svenska vägnätet. För ett utländskt fordon betalas vägavgift för rätten att använda motorvägar och de vägar som anges i bilaga 1 till lagen.

Vägavgiften har numera differentierats med hänsyn till de tunga fordonens miljöpåverkan (prop. 2000/01:31, bet. 2000/01:SkU11, rskr. 2000/01:129). Vägavgift tas ut med olika belopp beroende på antalet axlar och vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordons motor uppfyller. Fordonen delas in i olika klasser, sådana som *uppfyller* respektive *inte uppfyller* de avgaskrav som anges i rådets direktiv 88/77/EEG<sup>9</sup> av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon i direktivets lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/1/EG<sup>10</sup> av den 22 januari 1996 om ändring av direktiv 88/77/EEG. De olika klasserna kallas "ICKE EURO-fordon", "EURO I-fordon" respektive "EURO II-fordon", där de sistnämnda uppfyller högre krav och har därmed den lägsta avgiften. Jämför avsnitt 8.5.1 ovan angående direktivet 1999/62/EG, bilaga II.

<sup>9</sup> EGT L 36, 9.2.1988, s. 33.

<sup>10</sup> EGT L 40, 17.2.1996, s. 1.

Det finns vissa undantag från avgiftsplikten. Denna gäller inte för fordon som tillhör Försvarmakten, polisväsendet, civilförsvaret, brandväsendet eller annan räddningstjänst eller väghållningen. En förutsättning för undantag är att fordonet bär yttre kännetecken som visar att fordonet tillhör någon av de angivna kategorierna. Detta undantag bygger på artikel 6.2 i direktivet 1999/62/EG.

För fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undantagen från avgiftsplikt. För svenska fordon med draganordning bestäms vägavgiften efter det största möjliga antalet axlar som en fordonskombination kan ha.

Avgiftsplikten för ett svenskt fordon inträder när fordonet förs in i vägtrafikregistret eller, om fordonet samtidigt ställs av, då avställningen upphör. Om fordonet är avställt på ägarens begäran, inträder avgiftsplikt då avställningen upphör. Avgiftsplikt för ett utländskt fordon inträder när fordonet används på motorvägar och de vägar i övrigt som omfattas av avgiftsplikten. Sistnämnda vägar anges, som nämnts ovan, i bilaga 1 till lagen.

För svenska fordon betalas vägavgiften för en avgiftsperiod om ett år, medan den för utländska fordon betalas för kalenderdag, vecka, månad eller år.

För svenska fordon betalas vägavgiften under kalendermånaden före den månad då avgiftsperioden börjar. När avgiftsplikt inträder skall avgiften betalas senast tre veckor efter dess inträde.

För utländska fordon gäller att vägavgiften betalas genom köp av ett vägavgiftsbevis. Avgift skall inte betalas för fordonet, om ett giltigt bevis för betald väganvändning, utfärdat i ett annat europeiskt land i överensstämmelse med de avtal som träffats mellan de i samarbetet deltagande länderna, kan visas upp.

Betalningsskyldig för vägavgiften är fordonsägaren, dvs. den som är eller bör vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret vid ingången av kalendermånaden före avgiftsperioden.

Vägavgiften skall betalas i svenska kronor. I lagen anges beloppen i euro som räknas om till svenska kronor för varje kalenderår. Omräkning sker enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning (EUT).<sup>11</sup> Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent eller 5 euro,

<sup>11</sup> Sedan den 1 februari 2003 heter tidningen Europeiska unionens officiella tidning (EUT), beroende på att Nicefördraget trädde i kraft denna dag.

skall föregående års belopp fortsätta att gälla. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade belopp som skall tas ut under påföljande kalenderår.

När vägavgiften har betalats utfärdas ett s.k. *vägavgiftsbevis*.

Under vissa förutsättningar kan avgiften betalas tillbaka. Detta kan ske om

1. avgiftsplikt upphör för ett fordon under tid för vilken vägavgift har betalats, eller
2. ett fordons beskaffenhet ändras så att vägavgift skall tas ut med annat belopp.

En förutsättning för återbetalning är att vägavgiftsbeviset ges in till beskattningsmyndigheten före utgången av den period för vilken avgiften har betalats. Om avgiftsplikten har upphört innan avgiften är betald eller om ett fordons beskaffenhet har ändrats så att vägavgift skall tas ut med annat belopp får avgiften sättas ned. Vidare får beskattningsmyndigheten medge befrielse helt eller delvis från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift, om det finns särskilda skäl. – Regeringsrätten har prövat frågan om betalning av hel årsavgift och om återbetalning av viss del av vägavgiften i samband med avställningen av ett fordon, se Regeringsrättens avgörande RÅ 2002 ref 14.

Föraren av ett avgiftspliktigt fordon skall, vid färd på en avgiftsbelagd väg, medföra beviset om betald vägavgift. Beviset skall på begäran visas upp vid kontroll. Om vägavgiften för ett svenskt fordon är betald, men ägaren inte har tillställts beviset är han skyldig att i stället visa upp ett kvitto på betald vägavgift.

Brukandeförbud gäller för ett avgiftspliktigt fordon om föreskriven vägavgift inte har betalats. Lagen om vägavgift innehåller vissa straffbestämmelser m.m. Bland annat gäller att om ett fordon brukas i strid mot brukandeförbudet skall polisman ta hand om fordonets registreringsskyltar. Ägaren av ett fordon som brukas i strid mot brukandeförbudet sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades.

Den 1 juli 2000 infördes en möjlighet till nedsättning av obetald vägavgift. Samtidigt ändrades bestämmelserna om återbetalning av överskjutande skatt så, att den nu sker från den tidpunkt när

avgiftsplikten upphörde och inte från tidpunkten när vägavgiftsbeviset kom in till beskattningsmyndigheten (prop. 1999/2000:105, bet. 1999/2000:SkU22, rskr. 1999/2000:246).

## **8.7 Äldre svenska bestämmelser om kilometerskatt och konsekvenser av dess upphävande**

Den 1 januari 1974 infördes ett kilometerskattesystem i Sverige. Det omfattade de flesta dieseldrivna fordon och innebar att kilometerskatten berodde av fordonets körsträcka. Skattesatserna var utformade efter fordonsslag och skattevikt. Samtidigt fanns en fast skattedel, fordonsskatten, för både bensindrivna och dieseldrivna fordon. För införandet av kilometerskatten talade i huvudsak tre omständigheter. En kilometerskatt skulle erbjuda de bästa möjligheterna till en anpassning av beskattningen efter kostnadsansvarighetsprincipen. Kilometerskatt skulle i stället för skatt på dieseloljan vidare innebära att beskattningen på ett effektivt sätt skulle kunna avgränsas till vägtrafiksektorn. Slutligen hade dieseloljebeskattningen varit förknippad med betydande kontrollproblem och avsevärt skatteundandragande.

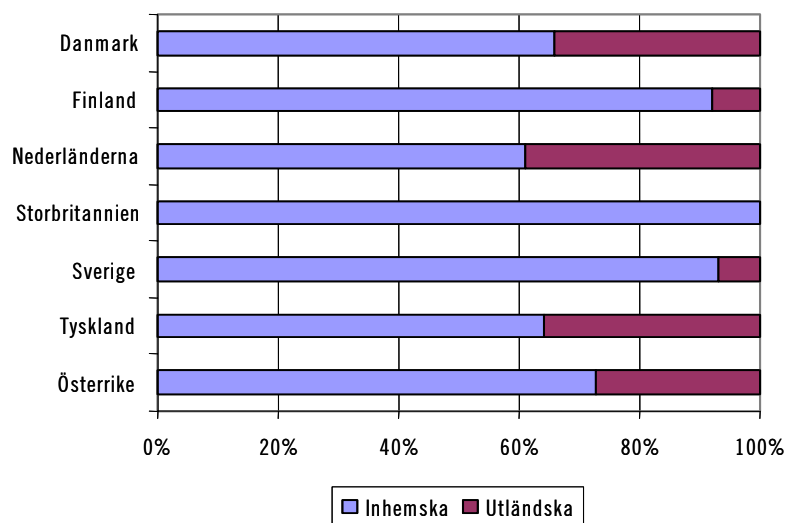
Den 1 oktober 1993 avskaffades kilometerskatten och ersattes med en punktskatt på dieselolja genom lagen (1992:1438) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter; lagen har ersatts med lagen (1994:1776) om skatt på energi. En avgörande orsak till varför kilometerskattesystemet avskaffades var att de beskattningsåtgärder avseende dieselfordon som vidtogs vid gränspassager kunde förutsättas komma i konflikt med EG:s regler om fri rörlighet och utgöra gränshinder. Avskaffandet av kilometerskattesystemet medförde att fordonsskatten på dieseldrivna lätta fordon höjdes för att motverka en, totalt sett, sänkt beskattning av dessa fordon. För dieseldrivna personbilar av 1993 års modell eller äldre bestämdes skatten till det dubbla beloppet jämfört med bensindrivna personbilar och för nyare dieseldrivna personbilar till fem gånger detta belopp. Den nuvarande högre fordonsskatten på dieseldrivna lätta fordon skall alltså ses mot bakgrund av bland annat den avskaffade kilometerskatten. Vad gäller det förhållandet att skatten inte höjdes lika mycket för dieseldrivna personbilar av 1993 års modell eller äldre som för nyare årsmodeller så framgår bakgrunden härtill av det betänkande som låg till grund för avskaffandet av

kilometerskatten, *Skatt på dieselolja* (SOU 1992:53), s. 83. Det ansågs att utan nyssnämnda skillnad i fordonsskattenivå skulle konsekvensen bli oskäligen för de fordonsägare med korta årliga körsträckor, som investerat i dieseldrivna personbilar under de dittills gällande förutsättningarna. På grund härav ansåg utredaren att "vissa övergångsbestämmelser" borde gälla och föreslog endast en fördubbling av fordonsskatten för dieseldrivna personbilar av de äldre årsmodellerna. Från och med den 1 januari 2001 höjdes emellertid fordonsskatten på dieseldrivna personbilar av 1993 års modell och äldre till samma nivå som gäller för nyare dieseldrivna personbilar. Ett avgörande skäl bakom denna höjning var att en märkbar ökning av importen av äldre dieselfordon med sämre miljöegenskaper än nyare bilar kunde noteras.

## 8.8 Transportarbetet i Sverige och i omvärlden

I avsnittet redovisas uppgifter beträffande transportarbetet med tunga lastfordon i några för svenskt vidkommande intressanta länder. I figur 7.1 visas andelen utländsk trafik i dessa länder.

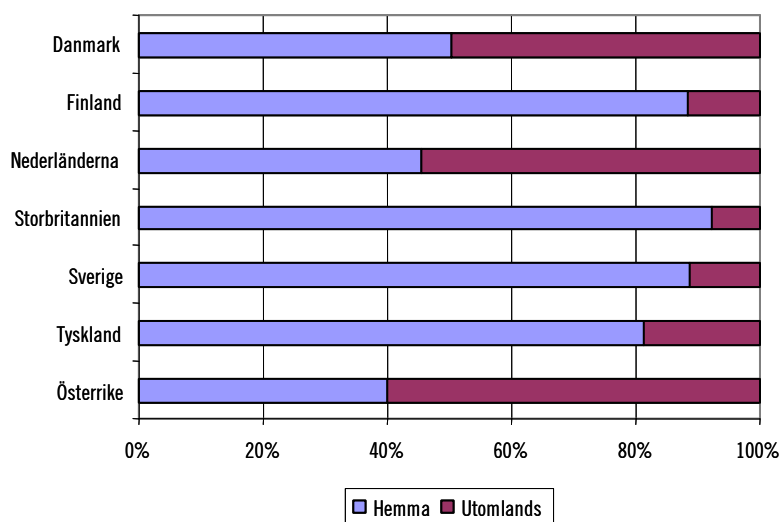
*Figur 8.1.* Andel i procent av landets transportarbete som utförs av inhemskt registrerade respektive utlandsregistrerade tunga lastfordon



Källa: EG-kommissionen; *European Union Energy & Transport in Figures 2003*.

Uppgifterna visar, som väntat, att länder i Centraleuropa, såsom Tyskland, har en betydligt större andel utländsk trafik än mer perifera länder. I Finland och Sverige domineras de vägburna godstransporterna med tunga lastfordon av "hemmaregistrerade" fordon, vilka omfattar uppåt 90 procent av alla godstransporter. I Danmark, Nederländerna och Tyskland, vilka ligger mera centralt i Europa geografiskt sett, finns möjlighet till fri konkurrens mellan transportföretag från olika länder. I dessa tre länder har utländska fordon därför cirka 40 procent av transportmarknaden. Storbritannien, som är enda ö i redogörelsen, illustrerar fördelen av att ha ett isolerat läge på en ö med avseende på bland annat säkra skatteinkomster från inhemska transportföretag för staten. Som synes genomför nämligen fordon registrerade i Storbritannien i princip alla tunga godstransporter i Storbritannien.

Figur 8.2. Transportarbete för inhemskt registrerade fordon, hemma och utomlands år 2002 (procentuell andel av totalt antal tonkilometer)



Källa: EG-kommissionen; *European Union Energy & Transport in Figures 2003*.

Av figuren framgår att finska och svenska tunga lastfordon inte är särskilt aktiva utanför de inhemska marknaderna och att således endast något över 10 procent av de tunga fordonens transport-

arbete utförs utanför det egna landets egna gränser. Förvånande nog gäller liknande förhållanden för de tyskregistrerade tunga lastfordonen som, trots sin placering i Centraleuropa, endast utför 19 procent av sitt transportarbete utomlands. Som kontrast är cirka hälften av de danska och mer än hälften av de nederländska tunga fordonens transportarbete sker utomlands.

Enligt uppgifter från Sveriges Åkeriföretag bedöms transporter med utländska lastbilar i Sverige ha ökat under de senaste åren. Denna utveckling förväntas bestå och möjligen öka när kandidatländerna fr.o.m. den 1 maj 2004 blivit medlemmar i EU.

## 8.9 Vägavgifter i omvärlden

### 8.9.1 Inledning

Avsnittet tar upp förekomsten av planerade respektive införda system för uttag av vägavgifter i några olika länder. Redovisningen tar sikte på mera renodlade kilometerskattesystem och inbegriper därmed inte Eurovinjettsystemet som behandlas ovan under avsnitt 8.5.1.<sup>12</sup> Såsom utredningsdirektiven föreskriver har vi särskilt analyserat hur det tyska kilometerskattesystemet kan antas komma att fungera. Det skall i detta sammanhang nämnas att det tyska systemet ännu inte kommit igång, vilket gör det svårt att utvärdera detta system från teknisk synpunkt.

I sammanställningen anges förekommande belopp i respektive lands valuta samt i euro och svenska kronor. Officiella växelkurser per den 1 oktober 2003 har använts, vilket ger 1 euro = 9,085 svenska kronor.<sup>13</sup>

När det gäller olika former av emissionsklasser i de olika systemen används företrädesvis systemet med s.k. EURO-klasser. Det bör dock uppmärksammas att systemet med EURO-klasser inte är helt entydigt och att begreppet inte används i de EG-direktiv som reglerar avgasutsläpp. En mer uttömmande redogörelse kring detta ämne återfinns i avsnitt 10.2.1 i vårt delbetänkande (SOU 2002:64).

---

<sup>12</sup> Redovisningen bygger delvis på Sweco och Vägverkets rapport till utredningen, *Efter Eurovignette. Avgifter för tunga lastfordon i Sverige och omvärlden*.

<sup>13</sup> EUT C 236, 2.10.2003, s. 1.



### 8.9.2 Danmark

För närvarande är Danmark, liksom Sverige, med i Eurovinjett-samarbetet. I samband med införandet av vägavgifterna förde Danmark diskussioner med kommissionen i enlighet med Eurovinjettdirektivets artikel 7.2 om att få ta ut vägavgift på hela vägnätet, även av utländska fordon. Detta är dock inte tillåtet. Tillvägagångssättet i Danmark är alltså detsamma som tillämpas i Sverige. Detta innebär att vägavgift tas ut på hela vägnätet endast av inhemska fordon.

Delar av utredningen har sammanträffat med danska tjänstemän för att diskutera gemensamma beröringspunkter på området och i övrigt utbyta information. Utredningen har därvid tagit del av en dansk analys av det tyska kilometerskattesystemets inverkan på framför allt den danska transportindustrin

### 8.9.3 Nederländerna

#### *MobiMiles-systemet*

I Nederländerna beslöt regeringen under år 2001 att införa en körsträckebaserad elektronisk vägavgift i nationell skala för alla fordonstyper och således inte endast för tunga lastfordon. Preliminärt planerades systemet att införas under en tidsperiod fr.o.m. år 2004 t.o.m. år 2006. Det s.k. *MobiMiles-systemet* skulle utgöra en viktig länk i landets trafik- och transportplan för de kommande tjugo åren. På grund av politisk opposition skrinlades projektet emellertid under hösten 2002. Det finns dock anledning att i detta sammanhang kort presentera det system som utarbetats.

Vid utformningen av systemet utgick man ifrån att anonymitet för användarna var en viktig parameter. Den föreslagna avgiften baserades därför på vägtyper och inte på fastställda vägsträckor. Hela det holländska vägnätet skulle delas upp i olika kategorier av vägar och GNSS-mottagare (för exempelvis GPS) monterade i fordonen skulle användas för att bestämma vilken typ av väg som fordonet använde. En avgörande fördel med ett sådant förhållningssätt är att noggrannheten i fordonets positioneringssystem inte behöver vara särskilt hög, eftersom systemet endast behöver notera när vägtyp ändras. Såvitt bekant hann inte några teknikval göras, men det finns anledning att anta att GPS-

mottagare skulle användas för positionering och GSM-sändare för betalning.

Avgiftens storlek hann inte heller beslutas, men förutom betalning för körsträcka, vikt och miljöpåverkan skulle fordonsägarna få betala en trängselavgift. Vissa vägar skulle därvid komma att beläggas med högre avgift under vissa tider på dagen. Den uttalade målsättningen bakom prissättningen var att trängseln i trafiken år 2020 skulle motsvara 1995 års nivå. Mot bakgrund av detta mål kan antas att kostnaden för en liten bensindriven bil skulle kunna bli 0,015 euro per kilometer och ytterligare 0,09 euro per kilometer på vägar med mycket trafik och trängsel. Inga kostnadsberäkningar finns tillgängliga för trafik med tunga lastfordon.

En utgångspunkt bakom införandet av det nya systemet var att det, jämfört med tidigare ordning, skulle vara kostnadsneutralt för användarna. En ytterligare viktig parameter bakom systemets utformning var att systemet skulle kunna erbjuda användarna en mängd extra servicetjänster. På grund av dessa extratjänster antogs totalkostnaden för systemet bli lägre än vad som annars skulle ha varit fallet. En förhoppning var således att serviceföretagen skulle vara beredda att bära en del av kostnaderna för att utveckla och installera systemet mot möjligheten att kunna sälja servicetjänster till förarna.

#### *Den vidare utvecklingen*

Nederländernas transportminister startade under senare delen av år 2003 en process i syfte att införa motorvägsavgifter för *personbilar* i Nederländerna senast år 2010. Avsikten är att bereda mer plats på vägarna för den yrkesmässiga trafiken samt att få människor att avstå från korta bilfärder. I ett senare skede, föreslår transportministern, skall en kilometerbaserad motorvägsavgift införas även för den yrkesmässiga trafiken. Det finns ännu inte några färdiga förslag, utan ämnet kommer inledningsvis att diskuteras med berörda intresse- och branschorganisationer.

#### 8.9.4 Schweiz

##### *Bakgrund och syfte*

Schweiz är för närvarande ett av två länder i Europa som har ett avancerat elektroniskt körsträcke-baserat avgiftssystem för tunga lastfordon i drift. Systemet sattes i drift den 1 januari 2001, och alla tunga lastfordon (både utländska och inhemska) med en totalvikt över 3,5 ton skall betala avgift. Avgiften tas ut på hela det schweiziska vägnätet, dvs. på alla vägar som är öppna för allmän trafik. Det sker ingen differentiering mellan olika vägkategorier. Enligt den schweiziska regeringen är målsättningen med avgiftssystemet att internalisera externa kostnader för frakttransport. Det slutliga målet är att åstadkomma ett systemskifte från bilburen frakttransport till spårbunden. Inkomster från systemet används för att bidra till finansieringen av infrastrukturen för nya järnvägar och för att göra frakttransport med järnväg mer attraktiv. Målsättningen med systemet är att

- genom avgifter kompensera för kostnader orsakade av transporter med tunga lastfordon,
- skydda alpregionen,
- erhålla kompensation för en högre tillåten totalvikt från 28 till 40 ton,
- uppmuntra omställning från vägtransport till järnvägstransport, och
- stödja finansiering av nya järnvägstunnlar.

År 1997 godkändes den nya lagen för LSV (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe), med innebörden att alla fordon med totalvikt över 3,5 ton skall avgiftsbeläggas vid färd på hela det allmänna vägnätet. Tariffen är beroende av körsträcka samt fordonets totalvikt och avgasutsläpp. Systemet anses ha fallit väl ut, bland annat har följande faktorer varit av betydelse.

- En genomarbetad transportplan fanns tillgänglig.
- En god juridisk grund lades för systemet.
- Transportstatistik som underlag för beräkning av kostnader och intäkter fanns tillgänglig.
- Konstruktiva förhandlingar med EG-kommissionen.

Rättvisa och effektiva principer för avgiftsupptagning innebär att

- avgifterna är beroende av i vilken utsträckning vägnätet används för transport,
- avgiften påförs i samband med användning av vägnätet,
- avgiften är högre för större avgasutsläpp, och att
- avgiften är lika för både inhemska och utländska transporter.

### *Systembeskrivning*

Systemet består av en fordonsenhet (OBU), som är kopplad till fordonets färdskrivare. Även om färdskrivare inte är kända för att vara särskilt exakta, så krävs dessa i alla tunga lastfordon i Europa enligt lag och utgör därför en allmänt erkänd metod för mätning av tid och distans. Distans registrerad av färdskrivaren kontrolleras av ett positioneringssystem (Global Positioning System, GPS), som är försett med en rörelsedetektor för att se till att färdskrivarens signal inte bryts avsiktligt eller förfalskas.

Ett antal sändare som är monterade ovanför vägbanan vid gränspassager används för att starta OBU:n när fordonet kommer in på det schweiziska vägnätet. Sändarna använder kortvägskommunikation, s.k. Dedicated Short-Range Communication (DSRC), för att kommunicera med OBU:n.

OBU:n är en robust avskild enhet som installeras i fordonet och kalibreras av auktoriserade verkstäder. Vid installationen erhåller bilägaren ett smartcard utfärdat på bilen med startdata för bilens OBU. Vid utformningen av OBU:n har användarvänlighet och säkerhet satts i fokus. I de flesta fall behöver föraren inte göra några manuella inställningar av OBU:n. Dessutom kan inga inställningar ändras under körning.

Föraren kan välja mellan olika konfigurationer av påhängsvagnar och släpvagnar genom att antingen sätta in ett motsvarande smartcard eller att välja konfiguration från den menylista som finns i OBU:n. Vid ändring av typ av släpfordon räknar OBU:n fram en ny fordonsvikt och registrerar antalet körda mil samt datum och tid vid förändringen. OBU:n indikerar om föraren glömmer att deklarerar ändrad typ av släpfordon.

För betalning skall transportföretagen skicka ett smartcard med all relevant information från OBU:n till myndigheterna. Informationen databehandlas och en faktura skickas till transportföretaget.

Installations – och driftskostnaderna för en OBU består av en inköpskostnad, som uppgår till 800 EURO/enhet (OBU:n erbjuds till ägare av tunga lastfordon utan kostnad) samt en installationskostnad om cirka 300 EURO/enhet.

Tabell 8.1. Den schweiziska statens kostnader för systemet (beloppen anges i miljoner)

	<i>Euro</i>	<i>SEK</i>
Vägutrustning (gränsstationer m.m.) och bakgrundssystem	100	908
Fordonsenheter	60	545
Årlig driftskostnad	16	145

I de årliga driftskostnaderna ingår kostnaden för 120 anställda. Den totala kostnaden för avgiftsupptagning motsvarar ungefär 4–6 procent av intäkterna från systemet.

Varje Schweizregistrerat tungt lastfordon *skall* enligt lag vara utrustat med en OBU. Därför kommer undantagssystemet, beskrivet nedan, att användas av endast utländska fordon. Utländska och inhemska operatörer fick fram till år 2004 OBU:n gratis.

Det finns system för att hantera (utländska) fordon utan någon OBU. Utländska förare, som inte innehar en OBU, får ett elektroniskt ID-kort för bilen vid gränsen till Schweiz. Kortet innehåller fordons- och betalningsdata. Vid färd in i landet skall föraren stanna vid ett betalningsställe för att på kortet registrera mätarställning, fordonsvikt och typ av släp. Föraren får då ett kvitto som konfirmerar registrerad information. Vid färd ut ur landet skall föraren stanna vid gränsen igen för att visa tullmyndigheterna ett kvitto på den då aktuella mätarställningen. Om föraren har ett registrerat kontonummer kan betalning göras elektroniskt. Om inget kontonummer finns måste föraren betala kontant innan fordonet tillåts passera gränsen.

### *Kontroll*

För att motverka bedrägeri kommer ett antal kontrollstationer att sättas upp på olika platser utmed det schweiziska vägnätet. En försöksstation testas för närvarande och när systemet blivit

godkänt kommer nio stationer att installeras. Varje station kommer att omfatta två eller tre filer inklusive vägren, och kontroller kommer att genomföras på fordon både med och utan OBU.

När ett fordon rör sig genom stationen avläses passagen och fordonets form av en laserskanner. Kameror används för att få en helhetsbild av fordonet och detaljerad information om fordonets nummerskyltar bak och fram. En automatisk avläsare för registreringskyltar använder kamerabilderna för att avläsa fordonets registreringsnummer. DSRC används också för att identifiera fordon som är utrustade med OBU.

### *Interoperabilitet*

Schweiz har lagt ner stor möda vid utformningen och genomförandet av systemet för att detta skall kunna användas tillsammans med andra föreslagna system inom Europa. En *öppen* systemarkitektur har använts och DSRC-systemet motsvarar CEN för-standard. Komponenter som ingår i systemet kommer från en mängd olika källor och tillverkare. *Leverantörerna har tvingats säkerställa att deras produkter klarar krav på interoperabilitet.*

### *Erfarenheter av systemets effekter på kort sikt*

Beträffande systemets effekter på fordonen och trafiken framhålls framför allt att trafiktillväxten har bromsats. Effektens ses som så tydlig att man menar att det är ett bevis på att "de-coupling" (att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och trafik tillväxt) fungerar. En viss anpassning av fordonsflottan kan utläsas. Bland annat har denna anpassats mot mer miljövänliga fordon och mer "nischade" fordon som utnyttjar lastkapaciteten bättre.

En ytterligare effekt är vissa organisationsförändringar i form av samgående och samarbete inom transportindustrin samt en ökning av aktiviteter för styrning och planering av transporter och fordonsflotta.

Endast små förändringar i ruttval har uppmärksammats, dvs. en liten omledning/överflyttning av trafik till andra vägar. Vissa indikationer av ändrat val av trafikslag (kombinerad transport) har märkts. Den nya kilometerskatten används från transportörens sida

för att motivera ökade transportkostnader. Detta har emellertid haft liten påverkan på konsumentpriserna.

*Kilometerskattesatser m.m.*

Nuvarande skattenivå har bestämts i samråd med EU. Skatten är baserad på antalet körda kilometer, vikten vid maximal last och fordonets miljöklass. Se tabell nedan.

*Tabell 8.2.* Skatt per ton totalvikt och kilometer i det schweiziska kilometerskattesystemet

	<i>CHF</i>	<i>Euro</i>	<i>SEK</i>
Kategori 1 (EURO 0)	0,0200	0,0130	0,1180
Kategori 2 (EURO 1)	0,0168	0,0109	0,0991
Kategori 3 (EURO 2 och 3)	0,0142	0,0092	0,0838

\* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 euro = 1,5396 CHF = 9,085 SEK  
(EUT C 236,2.10.2003 s. 1).

Från och med år 2005 kommer nivåerna att förskjutas så till vida att ett fordon behöver uppfylla EURO 4 för att omfattas av den lägsta tariffen, kategori 3. I tabellen nedan ges exempel på skattens storlek för några olika typfordon.

Tabell 8.3. Exempel på skatt per kilometer för några olika typfordon i det schweiziska kilometerskattesystemet

	<i>CHF</i>	<i>Euro</i>	<i>SEK</i>
<b>EURO 0</b>			
7,5 ton fordon	0,15	0,10	0,89
18 ton fordon	0,36	0,23	2,12
34 ton fordon	0,68	0,44	4,01
40 ton fordon	0,80	0,52	4,72
<b>EURO 1</b>			
7,5 ton fordon	0,13	0,08	0,74
18 ton fordon	0,30	0,20	1,78
34 ton fordon	0,57	0,37	3,37
40 ton fordon	0,67	0,44	3,97
<b>EURO 2 och 3</b>			
7,5 ton fordon	0,11	0,07	0,63
18 ton fordon	0,26	0,17	1,51
34 ton fordon	0,48	0,31	2,85
40 ton fordon	0,57	0,37	3,35

\* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 euro = 1,5396 CHF = 9,085 SEK  
(EUT C 236,2.10.2003 s. 1).

### 8.9.5 Storbritannien

Mot bakgrund av protester mot bränslepriserna år 2000, omfattande gränshandel och bedrägerier samt krav på att utländska lastfordon skall betala sin andel av kostnaderna för att upprätthålla vägnätet, planerar Storbritannien att införa ett körsträckebaserat avgiftssystem för tunga lastfordon. Ett system som baseras på körsträcka har valts för att detta anses vara mer rättvist och ha större inverkan på förarens beteende och miljökonsekvenserna än andra system. Det skall bygga på modern teknik för att vara flexibelt och också kunna omfatta tilläggstjänster, såsom trafikinformation och information för ruttplanering. Det körsträckebaserade systemet skall gälla för alla lastfordon över 3,5 ton och på alla vägar inom Storbritannien. Bussar ingår inte. Avgifterna varierar med fordonstyp och vägtyp. En lägre avgift tas ut på motorvägar. Målet är också att avgiften skall kunna varieras vid olika tidpunkter på dygnet och att den skall kunna användas tillsammans med system för trängselavgifter.



Arbetet med LRUC (The Lorry Road-User Charge project) kan utläsas i olika framstegsrapporter, s.k. progress reports. Vad avser transportpolitik och konsekvensanalyser görs dessa av Department for Transport. Skattefrågor och EG-lagstiftning hanteras av HM Treasury. Operativa frågor och frågor kring systemets organisation sköts av HM Customs and Excise (HMCE). HMCE för ingående diskussioner med bland annat transportindustrin och har besökt Schweiz, Österrike och Tyskland för att diskutera dessa länders system.

I utvecklingsarbetet ingår flera delprojekt såsom:

- Omfattning av avgiftsupptagning; vilka fordon som skall ingå i systemet
- Tekniska lösningar
- Lösningar för tillfälliga användare av systemet
- Beskattningsfrågor (bland annat skattekompensation till den inhemska transportindustrin)
- Finansieringslösningar

År 2002 förväntade sig regeringen att systemet skulle vara i drift under 2006 (HM Treasury 2003) men pekade då på betydelsen av att balansera viljan av ett tidigt ikraftträdande med betydelsen av ett tillförlitligt system. I den senaste "lägresrapporten", *Modernising the taxation of the haulage industry: lorry road-user charge, Progress report 3* (HM Treasury 2004), har detta datum senarelagts. Anskaffning av nödvändig fordonsutrustning m.m. medför att avgiftsupptag och återbetalning av bränsleskatt förväntas kunna starta *tidigast* den 1 januari 2007. Enligt en senare uppgift från Department for Transport bedöms systemet kunna vara i drift under 2008.

Storbritannien diskuterar alltså också formerna för kompensation genom lägre bränsleskatt – antingen märkning och därmed olika pris vid pump eller återbetalning av inbetald bränsleskatt. Efter samtal med oljeindustrin och åkerinäringen m.fl. verkar återbetalning vara huvudinriktningen. Skälen till detta är att märkning kräver investering i dyr infrastruktur och att det finns en oro för tillgängligheten till den märkta oljan. Dessutom bedöms möjligheterna att genom användande av kreditkort och elektroniska deklARATIONER sköta denna hantering som goda. Det bedöms dock att det krävs ytterligare arbete för att säkerställa att ett återbetalningssystem inte missbrukas. (HM Treasury 2004).

Nivån på avgifterna är inte bestämda ännu men förväntas inte innebära något problem. Detta förklaras huvudsakligen av att åkerinäringen kompenseras genom sänkningar av dieselskatten. Detta möjliggörs genom att den nuvarande dieselskatten är på en hög nivå; avsevärt högre än i exempelvis Sverige, vilket också innebär att de externa kostnaderna redan är internaliserade när LRUC ersätter dieselskatten. Det är också tillåtet för Storbritannien, ur ett EG-rättsligt perspektiv, att ha en dieselskatt som understiger den skattesats som gällde den 1 januari 2003.

Enligt uppgift från Department for Transport har upphandling av väginstitutioner, On Board Units, och betalningssystem nyss startat. Vid upphandlingen av tekniken fokuseras på de funktionskrav som är nödvändiga för systemet. Detta för att undvika att låsa fast sig i en viss teknisk lösning, jfr Tyskland nedan.

### 8.9.6 Tyskland

I utredningens direktiv poängteras särskilt att utredningen skall klarlägga hur den i Tyskland föreslagna kilometerskatten kommer att utformas. Tyskland har redan lämnat Eurovinjettsamarbetet och utredningen har på plats studerat den tyska systemuppbyggnaden. När detta skrivs har systemet av olika skäl ännu inte trätt i kraft, delvis p.g.a. vissa tekniska problem avseende utformningen. Orsakerna härtill berörs nedan.

Tyskland har upphandlat ett nytt körsträckebaserat avgiftssystem för tunga lastfordon som använder det tyska motorvägsnätet. Problem av teknisk karaktär har kraftigt försenat det tyska systemet.

Tyskland har dock för avsikt att införa ett elektroniskt körsträckebaserat avgiftssystem för tunga lastfordon den 1 januari 2005. Detta är en kraftig försening med tanke på att driftstarten från början var planerad till år 2003.

Eftersom Tyskland inte längre tar ut Eurovinjettavgift har denna försening medfört att den tyska staten förlorat stora skatteintäkter. Som en följd av förseningarna och de förlorade skatteintäkterna planerade den tyska staten att säga upp avtalet med Toll Collect, det konsortium som är ansvarigt för driften<sup>14</sup>. Men efter det att Toll Collect gick med på ett ansenligt skadestånd och att

---

<sup>14</sup> Bakom konsortiet Toll Collect står de två tyska bolagen Daimler Chrysler och Deutsche Telekom tillsammans med franska Cofiroute.

driftsstarten för systemet inte blir senare än den 1 januari 2005 har avtalet inte sagts upp.

Motorvägsnätet i Tyskland omfattar ca 1 200 km vägar med 2 213 vägkorsningar och används av ca 1,2–1,4 miljoner tunga lastfordon, varav cirka 400 000–500 000 är utländska. Hela det federala motorvägsnätet kommer att avgiftsbeläggas. Avgift tas ut för alla fordon över 12 ton med differentiering beroende på antal axlar, ”upp till 3 axlar” resp. ”4 och fler axlar”. Differentiering sker även med avseende på emissioner, och det finns en möjlighet att i framtiden ta ut avgift även med avseende på läge och tid.

### *Upphandlingen*

Upphandlingen genomfördes under 1999–2002 under följande förutsättningar.

- Kontraktet omfattande leverans, installation och drift av systemet gavs till ett privat serviceföretag.
- Finansiering av projektet ingår.
- Tullinkomsterna tillfaller den federala regeringen.
- Operatören kommer att betalas en serviceavgift av den federala regeringen.

Följande oavvisliga krav gällde.

- Ingen systembunden störning av trafiken.
- Inga stopp.
- Inga avgiftsupptagningsplatser på eller utmed vägarna.
- Inga särskilda körfält för avgiftsupptagning.
- Ingen hastighetsbegränsning p.g.a. avgiftsuttag.
- Samma tillgänglighet för utländska fordon som för inhemska.

### *Teknisk lösning*

Systemet är uppbyggt kring ett manuellt och ett automatiskt upptagningssystem för avgifter samt ett kontrollsystem. Det finns två metoder att betala avgift.

- Bokning av en resa i förväg med angivande av registreringsnummer antal axlar och färdplan (kan bokas på plats eller via Internet).

- Automatiskt avgiftsuttag med hjälp av det automatiska avgiftssystemet.

Det automatiska avgiftssystemet kräver en OBU i fordonet. Ett positioneringssystem (GPS) läser av varje sektion av motorvägsnätet som fordonet trafikerar och räknar ut aktuell avgift. Informationen skickas sedan via GSM-nätet till avgiftskontoret. DSRC används där satellittäckningen för GSM är otillräcklig. Kontroll av att avgift betalas sker vid stickprovskontroller i erforderlig utsträckning. Fyra olika typer av kontroll skall användas.

- Automatisk kontroll med video (300 platser),
- kontroll vid fasta enheter,
- kontroll med mobila kontrollenheter, och
- kontroll av transportföretagen genom besök.

#### *Interoperabilitet*

Interoperabilitet uppnås genom användning av DSRC-standard vid DSRC-baserad teknisk lösning. GSM-gränssnitt skall vara enligt CEN-standard för Global Navigation Satellite System (GNSS) och GSM avgiftsupptagning.

#### *Skattesatser m.m.*

Avgiftsnivån i Tyskland baseras på de beräknande kostnaderna för byggandet, utbyggandet och driften (inklusive kostnader för avgiftssystemet) av de avgiftspliktiga motorvägarna. Denna avgiftsättning skiljer sig således från den svenska transportpolitikens principer om att det är de kortsiktiga externa marginalkostnaderna som utgör grunden för skatteuttag.

Den avståndsberoende tyska kilometerskatten differentieras efter två axelklasser och tre emissionsklasser. Införandet av regionala och tidsmässiga differentieringar övervägs vid en senare tidpunkt.

Tabell 8.4. Den tyska indelningen i fordonskategorier

	<i>Kategori A</i>	<i>Kategori B</i>	<i>Kategori C</i>
-- 2006-09-30	EURO 4-5 och EEV klass 1	EURO 2-3	EURO 0-1 och fordon som inte tillhör någon avgasklass
2006-10-01-- 2009-09-30	EURO 5 och EEV klass 1	EURO 3-4	EURO 0-2 och fordon som inte tillhör någon avgasklass
2009-10-01--	EEV klass 1	EURO 4-5	EURO 0-3 och fordon som inte tillhör någon avgasklass

Som framgår av tabellen ovan skärps efter hand kraven för att tillhöra en lindrigare beskattad kategori. Metoden som används är likartad den som utredningen föreslagit i delbetänkandet (SOU 2002:64) beträffande fordonsskatten på tunga fordon.

Vägavgiften för det individuella fordonet beräknas efter den sträcka som tillryggalagts på de avgiftsbelagda vägarna, antalet axlar och lastbilens eller lastbilskombinationens avgasklass.

Tabell 8.5. Kilometerskatt på tyska motorvägar differentierad efter antal axlar och miljöklass

<i>Fordonets/fordonskombinationens axlantal</i>	<i>Kategori A</i>		<i>Kategori B</i>		<i>Kategori C</i>	
	<i>Euro</i>	<i>SEK</i>	<i>Euro</i>	<i>SEK</i>	<i>Euro</i>	<i>SEK</i>
Högst tre axlar <sup>1</sup>	0,09	0,82	0,11	1,00	0,13	1,18
Fyra eller fler axlar	0,10	0,91	0,12	1,09	0,14	1,27

<sup>1</sup> Tandemaxel räknas som två axlar.

### Statsstöd

EG-kommissionen har uppmanat Tyskland att i enlighet med det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget inkomma med synpunkter avseende ett planerat kilometerskattesystem och den form av återbetalning som ingår i det.<sup>15</sup>

Återbetalningssystemet är knutet till betalningen av skatt på tysk dieselolja. Kommissionen har ifrågasatt om inte ett på så sätt

<sup>15</sup> EUT C 202, 27.8.2003, s. 5.

utformat återbetalningssystem diskriminerar de åkare som tankar utanför Tyskland, dvs. främst åkare med säte i andra medlemsstater. Åtgärden skulle därför i praktiken vara diskriminerande när det gäller beviljande av återbetalning av skatt och därmed stå i strid med principen om icke-diskriminering.

Kommissionen har också synpunkter på om inte det tyska betalningssystemet, uppbyggt med s.k. OBU:s, kan komma att gynna de tyska åkarna för det fall det alternativa systemet för betalning i inledningsskedet inte uppnår tillräcklig kapacitet för att fungera tillfredsställande. Kommissionen anför att bristen på ett lämpligt system för betalning av kilometerskatten kan leda till en sådan snedvridning av varors fria rörlighet som strider mot artikel 28 i EG-fördraget. Kommissionen utesluter inte heller att den indirekta nedsättningen av punktskatten genom återbetalning är en sådan särskild beskattningskategori som omfattas av artikel 8.4 i mineraloljedirektivet (sedan den 1 januari 2004 ersatt av energiskattedirektivet). Ärendets handläggning vid kommissionen är inte avslutad, varför denna ännu inte fattat beslut om det anmälda stödet utgör otillåtet statsstöd eller inte.

### 8.9.7 Österrike

#### *Ekopunkt-systemet*

I Österrike fanns t.o.m. den 31 december 2003 ett kvoterings-system i drift som kallades *Ecopoint*, vilket tillämpades för tunga lastfordon som trafikerade landets vägnät. Systemet satte ett tak för lastbilstrafikens omfattning, i synnerhet straffades fordon med sämre miljöprestanda. Systemet använde sändare som var placerade vid sidan av vägen och som mätte s.k. Ekopunkter som lagrades i transpondrar (EcoTags) monterade i fordonen.

#### *Det nya avgiftssystemet*

Det österrikiska motorvägsnätet opereras av ett statligt österrikiskt bolag (ASFINAG), som har rätt att ta ut avgift för användning av vägnätet.

Under åren 2001–2002 har upphandling genomförts för introduktion av ett nytt körsträcke-baserat avgiftssystem för lastfordon (se nedan). Huvudsyftet med systemet är att finansiera

investeringar i nya vägar samt vägunderhåll. Systemet omfattar alla fordon över 3,5 ton och skall fungera i trafik med flera körfält utan påverkan på trafiken. Befintliga tullstationer har integrerats i systemet. För fordon upp t.o.m. 3,5 ton gäller att de även fortsättningsvis skall använda sig av en tidsbaserad s.k. vignette för att få framföras.

Sedan den 1 januari 2004 är det nya körsträcke-baserade avgifts-systemet i drift för fordon över 3,5 ton. Avgiften tas ut per kilometer vid användande av de österrikiska motorvägarna och tas således inte ut på hela vägnätet. Avgiften är differentierad efter axelantal och stiger med antalet axlar. Personbilar och motorcyklar ingår i kategori 1 och är inte avgiftsbelagda. Däremot ingår bussar i de avgiftsbelagda kategorierna. Se tabell nedan.

Tabell 8.6. Avgift på österrikiska motorvägar differentierad efter antal axlar, euro/km respektive kr/km

Kategori 2 (2 axlar)		Kategori 3 (3 axlar)		Kategori 4 (4 axlar, eller fler)	
Euro	SEK	Euro	SEK	Euro	SEK
0,1300	1,1811	0,1820	1,6535	0,2730	2,4802

Den genomsnittliga avgiftsnivån i Österrike är 0,22 euro/km (1,9987 SEK). På vissa vägavsnitt tillämpas förhöjda avgifter. Det rör sig då om vägavsnitt där infrastrukturkostnaderna är högre än den genomsnittliga avgiftsnivån. På ett vägavsnitt tillämpas en fördubblad avgiftsnivå under nattetid (22:00–05:00) för de fordon som tillhör kategori 4.

Avgiftsupptagningen sker genom registrering i OBU:s (GO-Box) som obligatoriskt skall vara monterade i fordonen. Kostnaden för att få en OBU (GO-Box) uppgår till 5 euro. Något manuellt betalningssystem kommer inte att finnas. OBU:n innehåller en DSRC-sändare som skall föra över information till de mottagare som finns placerade vid på- och avfarter till motorvägssystemet. Österrike har alltså baserat sitt system på mikrovågsteknik utformad enligt aktuell CEN-standard. Avgiften tas automatiskt från användarens bankkonto, alternativt kan ett förbetalt belopp lagras i OBU:n. Avgiften kan även debiteras i efterskott, t.ex. genom bensin- eller kreditkort.

### 8.9.8 Sammanfattning av kilometerskattesystem i Europa

Tabell 8.8. Införda och planerade kilometerskattesystem

<i>Land</i>	<i>Fordon som omfattas</i>	<i>Teknikval</i>	<i>Vägnät</i>	<i>Införandetid</i>
Schweiz	3,5 ton	DSRC	Hela	2001-01-01
Storbritannien	3,5 ton	GNSS/GSM	Hela	Sannolikt under 2008
Tyskland	12 ton	GNSS /GSM	Motorvägar	2005-01-01
Österrike	3,5 ton	DSRC	Motorvägar	2004-01-01



## 9 Utformningen av ett svenskt kilometerskattesystem för tunga lastfordon

**Utredningens förslag:** Ett införande av en kilometerskatt i Sverige bedöms medföra avsevärda fördelar i form av konkurrensneutralitet i vägtrafikskattesystemet och goda möjligheter att i linje med den svenska transportpolitikens kostnadsansvar internalisera de externa kostnaderna som godstrafik på väg medför. De nackdelar som främst bör beaktas även i det fortsatta arbetet är de stora systemkostnaderna och det eventuella missgynnandet av svensk produktion. Under förutsättning att ett införande av en kilometerskatt är möjligt, föreslår utredningen ett införande i enlighet med följande utformning. Kilometerskatt skall – 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 inför 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 endast vara differentierad utifrån fordonets egenskaper. 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 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 transportpolitisk synpunkt.

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. Sammantaget innebär dessa förändringar att en större konkurrensneutralitet uppnås mellan svenskregistrerade och utländskt registrerade fordon. Dessutom innebär en differentiering av kilometerskatten efter fordonens respektive miljöklass (EURO-klass) en mer träffsäker internalisering av de externa kostnaderna än i dag.

## 9.1 Kilometerskatt – sammanfattande utgångspunkter

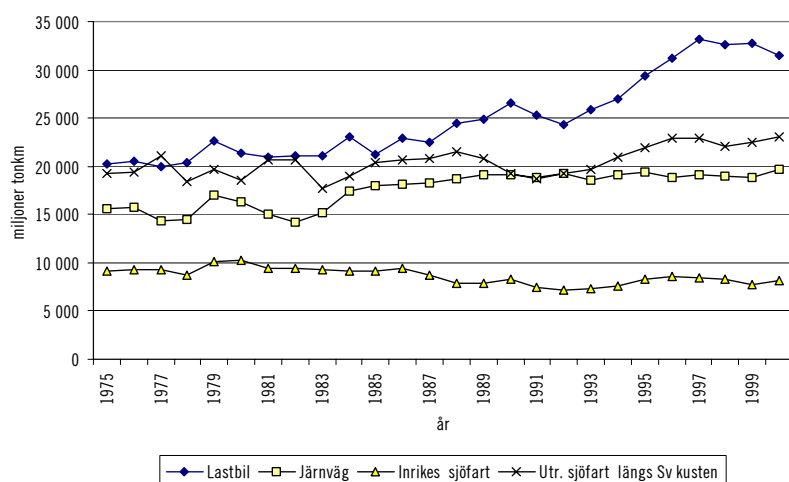
### *Inverkan på andra transportslag*

Från miljö- och transportpolitisk synpunkt är det angeläget att kunna påverka transportflödena så att de på ett ändamålsenligt sätt bidrar till en sund ekonomisk utveckling med hänsyn till de negativa externa effekter (t.ex. vägdeformation, utsläpp, buller och olyckor), som är förknippade med transporter. En kilometerskatt ger mycket goda möjligheter till detta. Inledningsvis skall det understrykas att det samhällsekonomiska utfallet av transportpolitiken naturligtvis är beroende av långt fler omständigheter än införandet av kilometerskatt för tunga lastfordon på svenska vägar. Ett konstruktivt förhållningssätt till ett utvecklat kostnadsansvar i transportpolitiken bör ta hänsyn till hur prissättningen ser ut för andra transportslag, vilket bland annat kan göras genom att internaliseringsgraden hos olika transportslag jämförs. Som tabell 2.1 visar är de tunga vägtransporterna lågt prissatta (låg internaliseringsgrad). Det skulle därför inte vara helt orimligt att kilometerskatten införs "ensidigt" utan hänsyn till andra transportslag. Det bör dock framhållas att det torde vara logiskt om utvecklingen av transportpolitikens kostnadsansvar för godstrafiken sker på gemensam front. Att föreslå förändringar inom andra transportslag ligger utanför ramen för denna utredning.

Godstransportdelegationen 2002 (N 2002:18)<sup>1</sup> har däremot ett bredare mandat och analyserar prissignaler inom hela gods-transportsektorn i syfte att säkerställa konkurrensneutrala och gemensamma spelregler, oavsett transportslag och/eller transportlösningar.

Som kan utläsas i figuren nedan har godstransporter med lastbil ökat avsevärt mellan åren 1975–2000. Även godstransporter på järnväg och utrikes sjöfart längs svenska kuster har ökat under tidsperioden, medan inrikes sjöfart har minskat.

Figur 9.1. Inrikes godstransportarbete efter transportsätt 1975–2000, miljoner tonkm



Källa: SIKA < [http://www.sika-institute.se/statistik\\_fr.html](http://www.sika-institute.se/statistik_fr.html) >

En kilometerskatt skapar förutsättningar för att säkerställa att utvecklingen av transportarbetet sker i större samklang med de miljö- och transportpolitiska målen än i dag. Jämfört med dieselskatten är kilometerskatten avsevärt bättre lämpad för att stimulera användande av rena fordon som dessutom är skonsamma mot vägbanan.

<sup>1</sup> Direktiv för delegationen, se dir. 2002:98 och dir. 2003:65.

*Stegvis genomförande*

Ett införande av kilometerskatt på full internaliseringsnivå medför ökade kostnader för godstrafik på väg. Om kostnader för godstransporter på väg i Sverige är *avsevärt* högre än i konkurrentländerna kan detta innebära betydande konkurrensnackdelar. Kostnadskillnaderna för transporter mellan länder skall jämföras med dessas andel av de totala kostnaderna för att få den aktuella produkten till den relevanta marknaden. Om kostnadsnackdelarna är betydande kan höga transportkostnader medföra en risk för minskad produktion och sysselsättning i Sverige, vilket också innebär att skatteintäkterna minskar. Om det finns möjligheter att flytta över godset till järnväg och sjöfart, eller på annat sätt minska kostnaderna för godstransport på väg, kan denna oro vara mindre befogad. Vilken effekt kilometerskatten får på överflyttning till andra transportslag och/eller transportlösningar genom ett "ensidigt" införande av en svensk kilometerskatt är delvis klarlagt genom *Effekter av alternativ till Eurovinjettsystemet* (SIKA Rapport 2000:4). Genom ruttvalsanalyser framgår det att en viss överflyttning till sjö- och järnvägstransporter kan förväntas genom en kilometerskatt.

Osäkerheten kring vad de faktiska effekterna blir, vid högre kostnader för godstransport på väg, kan dock i detta perspektiv föranleda en viss försiktighet. Om effekten av exempelvis införande av en svensk kilometerskatt endast innebär en indirekt skatt på svensk produktion och svenska aktörer, bör naturligtvis storleken på det totala vägtrafikskatteuttaget för godstransport på väg beaktas redan i samband med att de olika *beskattningsnivåerna* beslutas.

*Ett framsynt och tillförlitligt teknikeval är avgörande*

Det finns flera skäl till att tekniken måste vara tillförlitlig och vi vill inledningsvis lyfta fram två särskilt viktiga skäl.

- Tekniken skall säkerställa en rättvis konkurrens, dvs. svensk- och utlandsregistrerade åkare skall betala vägtrafikskatter efter samma principer samt tillse att dessa principer också efterlevs. Inte minst bedöms tekniken för uppbörd och kontroll, vara avgörande för att uppnå en konkurrensneutral vägtrafikbeskattning.

- Tekniken skall ge möjligheter till att differentiera kilometerskatten efter miljö- och transportpolitiska behov. Även om utredningen anser att det är angeläget att i ett inledningsskede iakttaga en viss försiktighet, är det också viktigt att framhålla potentialen hos ett kilometerskattesystem *genom framsynta teknikval*.

Beträffande det slutgiltiga valet av teknik (eller tekniker) ser utredningen det som en självklarhet att de tekniska lösningarna är interoperabla mellan länder, dvs. att det för den enskilde aktören skall räcka med *endast en* fordonsenhet för att administrera kilometerskatteuttaget. Det harmoniseringsarbete som pågår inom EU avseende interoperabilitet antyder att denna strävan kan bli verklighet även på EU-nivå.

#### *En skatt – många mål*

Givet ett visst skatteuttag är det möjligt att differentiera skatterna på ett sätt som innebär en effektivare svensk miljö- och transportpolitik. En kilometerskatt kan differentieras på många olika sätt. Utredningen anser att ett varsamt införande av ett kilometerskattesystem är att föredra och föreslår därför att kilometerskatten i inledningsskedet endast differentieras utifrån fordonets egenskaper. Denna försiktighetsprincip medför också att hela potentialen av systemet inte utnyttjas i inledningsskedet. *På lite längre sikt*, är det emellertid möjligt att differentiera kilometerskatten ytterligare (t.ex. mellan tätort/landsbygd, olika vägnät, olika tidpunkt på dagen m.m.). Denna potential får emellertid ses som en stor fördel hos kilometerskattesystemet, även om den inte utnyttjas i ett inledningsskede. De framtida möjligheterna att öka komplexiteten och ändra i nivåerna på kilometerskattesatserna kan därför ses som en investering för framtiden.

#### *Sammanfattande för- och nackdelar*

Utredningen vill också schematiskt beskriva kilometerskattens karakteristika i förhållande till redan existerande vägtrafikskatter och peka på olika för- och nackdelar. Det bör inledningsvis

understrykas att vad som upplevs som för- respektive nackdel i viss mån beror på vilka politiska mål som anses viktigast att nå och på bedömningar av betydelsen av vissa nivå- och systemskillnader.

Det är, än en gång, motiverat att poängtera att kilometerskatten är körlängdsbaserad, dvs. skatt tas ut per kilometer. Detta skiljer den från dagens fordonsskatt och Eurovinjett, vilka båda är tidsbaserade och innebär att skatt tas ut för en viss tidsperiod, varunder man får köra hur många kilometer man vill. Detta utgör alltså en avgörande skillnad mellan nuvarande system för uttag av vägtrafikskatter och ett kilometerskattesystem. Drivmedelsskatter är, liksom kilometerskatt, i huvudsak beroende av körsträcka. En annan viktig skillnad är att intäkterna från kilometerskatten tillfaller statskassan, eller vägoperatören, i det land där fordonet kör, medan detta tydliga samband inte finns beträffande övriga vägtrafikskatter.

Det skall också framhållas att införande av kilometerskatt *ger möjlighet att öka internaliseringsgraden* för den tunga godstrafiken på väg och *samtidigt ta hänsyn till konkurrenssituationen* mellan svenska och utländska åkare. Om transportkostnaden av andra skäl, exempelvis att svensk produktion missgynnas p.g.a. långa avstånd till relevanta marknader, bedöms vara av avgörande betydelse för den internationella konkurrenskraften, får eventuella nedsättningar diskuteras med detta i åtanke. Ett slutligt ställningstagande på den punkten bör också beakta den analys av konkurrenssituationen som presenteras i den kommande slutrapporten från Gods-transportdelegationen 2002. Det torde dock vara möjligt att uppnå en högre internaliseringsgrad genom användande av kilometerskatt än genom höjningar av dieselskatten. Detta eftersom kilometerskatten drabbar all den tunga godstrafiken på likadant sätt.

Det bör också framhävas att det ur ett svenskt miljö- och transportpolitiskt perspektiv är angeläget att Sverige följer och skyndar på utvecklingen av effektiva infrastrukturavgifter i vår omvärld. Införande av kilometerskatter (eller avståndsbaserade vägavgifter) är en viktig del i en sådan process. En liknande utveckling i våra konkurrentländer stillar sannolikt den oro som finns för att Sveriges internationella konkurrenskraft skulle försämrans p.g.a. en ambitiös miljö- och transportpolitik.

I det här perspektivet är det också mycket positivt att EG:s minimiskattesatser för dieselskatt höjts fr.o.m. den 1 januari 2004. Det torde också ur ett svenskt miljö- och transportpolitiskt perspektiv vara angeläget att minimiskattesatserna på sikt höjs

ytterligare, eftersom detta minskar behovet av justeringar av vägtrafikskatterna p.g.a. den internationella konkurrenskraften.

För att verkligen kunna avgöra om kilometerskatten är gynnsam från samhällsekonomisk effektivitetssynpunkt bör den ställas mot en välavvägd kombination av befintliga styrmedel, dvs. Eurovinjettavgiften, dieselskatten och fordonsskatten. En kilometerskatt är att föredra om den dels delvis kan substituera nuvarande vägtrafikskatter, dels kan utveckla styrningen till att bättre uppfylla transport- och miljöpolitiska mål, trots högre systemkostnader.

Utredningen föreslår ett införande av ett svenskt kilometerskattesystem. Detta innebär att utredningens bedömning är att fördelarna överstiger nackdelarna. Det två viktigaste fördelarna är dels möjligheten att uppnå konkurrensneutralitet mellan svenska och utlandsregistrerade åkare inom ramen för vägtrafikskatterna, dels att kilometerskatten ger möjligheter till en ändamålsenlig differentiering i linje med svensk miljö- och transportpolitik. De två nackdelar som främst bör framhållas är de stora systemkostnaderna och att svensk produktion kan missgynnas av långa avstånd och högre kostnader för godstrafik på väg. Det skall dock framhållas att nackdelarna får förväntas *minska* över tid som en följd av att kostnaderna för systemet minskar över tid *och* allt eftersom flera av EU:s medlemsländer inför körsträcke-baserade avgifts-/skattesystem. Det skall också framhållas att en mer detaljerad styrning i linje med kostnadsansvaret i svensk transportpolitik är möjlig genom den tekniska lösning som förordas, se avsnitt 9.10.

Till detta skall läggas att de betydande systemkostnaderna som är förknippade med uppbörd och kontroll inte direkt kan jämföras med nuvarande vägtrafikskatter. Detta eftersom kilometerskatten sannolikt i högre utsträckning än de existerande vägtrafikskatterna bidrar till att uppfylla miljö- och transportpolitiska mål. Förhoppningen är också att systemkostnaderna kan sjunka över tid, samtidigt som fördelarna med kilometerskatten ökar (i samband med en mer träffsäker styrning). Den relevanta frågan är därför om de fördelar i form av uppfyllande av kostnadsansvar och ökad konkurrensneutralitet uppväger de höga systemkostnaderna. I tabell 9.1 nedan ges en schematisk bild av de nu diskuterade avgifts-/skatteslagen.

Tabell 9.1. För- och nackdelar med kilometerskatt – en jämförelse med andra vägtrafikskatter m.m.

	<i>Kilometerskatt</i>	<i>Eurovinjettavgift</i>	<i>Dieselskatt</i>	<i>Fordonsskatt</i>
Kostnadsansvar	Mycket bra, differentiering efter fordonsegenskaper, samt möjlighet till ytterligare differentieringar genom ett framsynt val av teknik.	Dålig. Dock differentiering efter EURO-klass, men styrning begränsad p.g.a. att avgiften är tidsbestämd. Nationell vinjett kan vara bättre än högre fordonsskatt i det fall som fler länder lämnar Eurovinjettsamarbetet.	Bra. Tar dock inte hänsyn till fordonsegenskaper i någon större utsträckning. Risk för gränshandel är en begränsning.	Mycket dålig. Avseende svensk-registrerade fordon dock jämförbar och något bättre än Eurovinjetten, om den föreslagna miljöstyrningen införs.
Administration	Styrgrupp för genomförande. Behov av kontrollsystem. Ny organisation behövs	Existerande organisation fungerar.	Enkel utan återbetalning. Med återbetalning finns behov av kontrollsystem och därmed ökad administration.	Enkel. Risk för utflaggning av fordon måste beaktas.
Stimulera till nya transportlösningar	Mycket bra	Svag	Bra, givet att det är möjligt att höja nivån.	Svag
Konkurrensneutralitet gentemot utländska åkare	Mycket bra	Någorlunda, men stimulerar med dagens utformning till användande av "smitvägar" för utländska fordon. Dessa vägar har oftast sämre kvalitet och därmed högre marginalkostnader för deformation.	Någorlunda, högre skatt än omvärlden stimulerar till att tanka i "lägskatteländer".	Sämre än Eurovinjetten, men begränsad betydelse. p.g.a. att den är relativt en liten kostnad för åkerierna.
Långa avstånd	Kostnad per kilometer innebär konkurrensnackdel för produktion långt från marknaden.	Samma avgift oavsett körsträcka gynnar produktion långt från marknaden, jämfört med kilometerskatten.	Kostnad per kilometer innebär konkurrensnackdel för produktion långt ifrån marknaden. Också beroende av körsätt.	Samma skatt oavsett körsträcka gynnar produktion långt ifrån marknaden, jämfört med kilometerskatten.
Konkurrensneutralitet gentemot utländsk produktion	Helt beroende på nivå, alternativa transportmöjligheter och transportkostnadernas andel av varuvärdet.	Liten betydelse.	Helt beroende på nivå, alternativa transportmöjligheter och transportkostnadernas andel av varuvärdet.	Liten betydelse.



	<i>Kilometerskatt</i>	<i>Eurovinjettavgift</i>	<i>Dieselskatt</i>	<i>Fordonskatt</i>
Utvecklingen i andra länder	Österrike och Schweiz har kilometerskatt, UK och Tyskland på gång. Frågan analyseras i Nederländerna och Danmark.	Tyskland lämnat systemet.	EG:s minimiskattesatser höjdes den 1 januari 2004. Om utredningens förslag om höjning med 50 öre/liter genomförs ligger Sverige på en nivå mellan Italien och Tyskland. EG:s minimiskattesatser höjs ytterligare 1 januari 2010.	EG:s nuvarande minimiskattesatser förväntas fortsatt gälla även efter ev. beslut om nytt Eurovinjettdirektiv.
Fiskala hänsyn	Ger möjlighet till större intäkter från vägtrafikskatter än i dag genom att den i princip inte går att undvika. Stor betydelse (4,6 miljarder kr/år).	Stor betydelse (0,8 miljarder kr/år).	Mycket stor betydelse (6 miljarder kr/år).	Stor betydelse (0,9 miljarder kr/år).
Uppbördskostnad (Sverige)	Hög	Låg	Låg utan återbetalning, annars högre.	Låg

## 9.2 Vissa utgångspunkter för systemutformningen

Kilometerskatt på tunga fordon skall, såsom framgår av avsnitt 8 och avsnitt 9.1 ovan, ses som ett medel att bidra till att infria det övergripande målet för transportpolitiken, nämligen att åstadkomma ett effektivt och hållbart transportsystem. En kilometerskatt kan inte lösa alla problem som är förknippade med vägtrafiktransporter utan måste ses som ett komplement till andra styrmedel. Det kommer t.ex. fortsatt att krävas lokala trafikföreskrifter för att hantera vissa lokala miljöproblem, och det kommer fortsatt att ställas fordonskrav för att driva på utvecklingen mot miljövänliga och säkra fordon. Utredningen ser det således som sin uppgift att föreslå ett kilometerskattesystem som kan fungera som ett bra komplement till andra styrmedel, samtidigt som det uppfyller de krav som bör ställas ur skatteteknisk synvinkel.

För uttaget av kilometerskatt är det de *externa marginalkostnaderna* som är relevanta (dvs. relevanta för skatteuttaget). Detta förhållningssätt ligger, som framgått i avsnittet ovan, i linje med svensk transportpolitik. Syftet med att basera en skatt på de

*externa marginalkostnaderna* är att rikta fokus mot de enskilda transportbeslut som påverkar andra trafikanter och andra aktörer som berörs av transportbesluten. Finansiering av de ofta stora och fasta kostnaderna för investeringar i transportinfrastrukturen i form av exempelvis nya vägbyggen och planerande av terminaler m.m. sker lämpligen på annat sätt än genom kilometerskatten (se också avsnitt 2.2.1).

Principen för uttag av kilometerskatt är alltså klar. Det finns dock metodologiska och/eller praktiska svårigheter att få fram vad det faktiskt kostar samhället att ett visst tungt fordon framförs under en viss tid på en viss plats samt vilken detaljeringsgrad som är lämplig för differentiering av kilometerskatten. Det gäller att hitta en god balans mellan detaljeringsgrad och styrning å ena sidan samt komplexitet och administrativa kostnader å den andra.

Det vore fel att påstå att utformningen av det svenska kilometerskattesystemet och dess förväntade effekter är beroende av absoluta och helt korrekta uppskattningar av externa marginalkostnader. Svårigheterna härvidlag kommer sannolikt aldrig att lösas fullt ut i betydelsen att varje kilometer har *exakt* rätt prislapp för varje fordon vid varje plats och tidpunkt. Ur ett transportpolitiskt perspektiv är en sådan precision inte heller önskvärd. Med alltför långt driven differentiering skulle de administrativa kostnaderna för systemet bli orimligt höga. Därtill skulle en alltför hög komplexitetsgrad sannolikt göra avgiftsstrukturen svårbegriplig för användarna. I praktisk politik krävs förenklade ansatser och analys av typfordon och typmiljöer, snarare än uppgifter om unika resor eller transporter. De frågor om skattesatser som blir aktuella vid utformningen av grunddragen av ett svenskt kilometerskattesystem är i första hand följande.

- Är skattedifferentieringen tillräcklig för att avspegla skillnaderna i marginalkostnader och därmed uppnå en önskvärd styrning?
- Är systemet pedagogiskt och lätt att justera efter ändrade förutsättningar och politisk vilja, samt tillåter det förändringar av skattesatser allt eftersom metodutvecklingen kring beräkning av marginalkostnaderna förbättras?
- Är administrationen effektiv och inte orimligt kostsam?

Det är i detta sammanhang värt att betona att de metodologiska svårigheter och övriga hänsyn som nämnts ovan också är förklar-

ingen till att skattesatserna skall vara *baserade* på marginalkostnader och inte *bestämmas* utifrån *exakta* externa marginalkostnader.

Förslaget om ett svenskt kilometerskattesystem skall ses som ett steg mot ett mer differentierat vägtrafikskatteuttag i linje med den svenska transportpolitiken. Det är därför viktigt att framhålla att kilometerskattesystemet (nu och i framtiden) strävar efter att premiera fordon med låga utsläpp som dessutom sliter lite på vägbanan/kroppen. Nedan redovisas vilka ställningstaganden utredningen har gjort avseende en rimlig komplexitetsnivå i en inledande fas av ett nytt svenskt kilometerskattesystem.

### 9.3 Vilka fordon skall omfattas av kilometerskattesystemet?

#### Utredningens förslag:

- svensk- och utlandsregistrerade tunga lastbilar, dvs. lastbilar med en totalvikt över 3,5 ton, föreslås ingå i kilometerskattesystemet med undantag för utryckningsfordon. Det dragande fordonets totalvikt avgör kilometerskatteplikten. Vid själva kilometerskatteuttaget skall dock hänsyn tas till hela fordonskombinationens totalvikt.
- Det stora antalet utländskt registrerade lastbilar som trafikerar det svenska vägnätet (ca 35 000 stycken per år jämfört med ca 70 000 svenskregistrerade) är ett starkt bidragande motiv till ett kilometerskattesystem.
- För att undvika oönskade styreffekter i form av övergång till lätta lastbilar (totalvikt högst 3,5 ton) i syfte att undgå att betala kilometerskatt föreslås, i linje med vad som förespråkats i annat sammanhang i betänkandet, att fordonsskatten för lätta lastbilar höjs (från nuvarande mycket låga nivåer), i kombination med att dieselskatten höjs. Detta i syfte att inte skapa för stora skatteskillnader mellan fordon i och utanför kilometerskattesystemet.
- Innan kilometerskatten införs föreslås delbetänkandets förslag om lägre fordonsskatt för tunga fordon som uppfyller obligatoriska avgaskrav införas, se avsnitt 7. Det finns dock skäl att i samband med införande av kilometerskatten sänka fordonsskatten för alla de kilometerskattepliktiga fordonen i nivå med EG:s minimiskattesatser genom att miljöstyrningen tas över av kilometerskatten.

Det finns åtminstone tre frågor som bör beaktas när det gäller vilka fordon som skall omfattas av ett svenskt kilometerskattesystem.

- Är det tydligt vilka fordon som ingår i systemet och vilka som inte ingår? För att undvika stora marginaleffekter får det inte skapas alltför stora skatteskillnader avseende sammanvägd vägtrafikskatt (drivmedels- fordons- och kilometerskatt) mellan de fordon som ingår i kilometerskattesystemet och de som är utanför. Det bör gälla tydliga regler för hur fordonskombinationer behandlas i ett kilometerskattesystem.
- Är antalet fordon som är kilometerskattepliktiga tillräckligt stort för att motivera systemkostnaderna? Uppbördskostnaden per fordon får inte bli orimligt hög. Denna är också beroende av teknisk lösning (se nedan). Ju större antal fordon som ingår, desto fler fordon är det möjligt att ”slå ut” kostnaden för systemet på och på så sätt hålla uppbördskostnaderna per fordon räknat på en rimlig nivå.
- Skiljer sig det svenska systemet i avsevärd utsträckning från system i andra länder avseende vilka fordon som inkluderas? Eurovinjettdirektivet är dock en naturlig referenspunkt och utgör en gemensam referensram för alla EU-länder i fråga om vilka fordon som skall ingå i systemet.

#### *Bussar i kilometerskattesystemet?*

Eurovinjettdirektivet avser endast tunga lastfordon. Detta betyder dock inte att bussar över 3,5 ton inte skulle kunna ingå i ett svenskt kilometerskattesystem. Bussar har samma typ av motorer som tunga lastbilar och påverkar vägbanan på liknande sätt som tunga lastbilar. I vägtrafikregistret finns dessutom samma uppgifter registrerade för bussar som för tunga lastbilar. På grund av att bussar mycket sällan har släpvagn, och då vikten dessutom varierar mindre än för lastfordon, bör det t.o.m. vara enklare att komma närmare en korrekt marginalkostnadsbaserad kilometerskatt för dessa fordon, eftersom skillnaden i faktisk vikt under en specifik körning är mindre beroende av fordonets fyllnadsgrad. Utöver detta finns det, i exempelvis vissa linjer i Norrlandstrafiken, bussar som också används för godsbefordran. Ett ytterligare skäl att ha med bussarna i systemet kan vara att detta ökar antalet fordon i kilometerskattesystemet, vilket sänker systemkostnaden per fordon.

Det finns dock flera skäl till att åtminstone i ett inledningskede lämna bussarna utanför kilometerskattesystemet.

- För vissa bussar kan kilometerskatten medföra väsentligt ökade kostnader och därmed en risk för att busslinjer läggs ned och att bussbolag minskar sin verksamhet. Denna risk är sannolikt särskilt stor i glesbygden. Detta får av transportpolitiska skäl anses vara en icke önskvärd utveckling. För det fall man skulle vilja göra skillnad i skattehänseende mellan bussar i linjetrafik och andra bussar bör det noteras att det finns svårigheter att veta om och när en buss används i linjetrafik eller i annan verksamhet.
- I samband med diskussionen om trängselskatter i Stockholm har det framkommit att det är få bussar i linjetrafik med en totalvikt under 14 ton. Bussar över denna vikt har därför undantagits från trängselskatten i propositionen *Trängselskatt* (prop. 2003/04:145). Om samma avgränsning skulle tillämpas i kilometerskattesystemet bortses från att det används många mindre och lättare bussar i linjetrafik utanför storstadsområdena. Detta understryker problemet med en gränsdragning för det fall bussar eventuellt skulle ingå i ett kilometerskattesystem.
- I den allmänna strävan att inte i onödan ha nationella särregler kan det vara motiverat att utelämna bussarna (som i Tyskland) eller särbehandla dem på något sätt (som i Schweiz, där en viktrelaterad enhetlig skatt för bussar används, oberoende av körsträcka).

#### *Arbetsmaskiner i kilometerskattesystemet?*

Det kan inte exakt urskiljas vad som skall anses vara arbetsmaskiner. Man får i stället utgå från begreppet motordrivna fordon och se vilka av dessa som kan användas inom jord- och skogsbruk samt inom industrin och som i viss bemärkelse kan anses som arbetsredskap eller arbetsfordon. Det torde främst vara fråga om traktorer, skördetröskor, slåttermaskiner och andra särskilda "jordbruksanknutna" fordon, liksom olika typer av avverkningsmaskiner för skogsbruket samt truckar, grävmaskiner och lastare som används särskilt inom industrin och byggsektorn.

Gemensamt för arbetsmaskinerna är att de i princip inte förs på allmän väg utan utanför det allmänna vägnätet och bör därför inte ingå i ett kilometerskattesystem.

*Skall alla tunga lastbilar över 3,5 ton ingå i kilometerskattesystemet?*

Allmänt sett bör undantagen från kilometerskatteplikten vara så få som möjligt. I dagens skattesystem för tunga fordon skiljer man på vägavgiftspliktiga och ej vägavgiftspliktiga tunga fordon. Enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon tas sådan avgift ut för motorfordon eller ledad motorfordonskombination med en totalvikt på minst 12 ton. Avgiftsplikt gäller dock inte för fordon som tillhör

1. Försvarsmakten,
2. polisväsendet,
3. civilförsvaret, brandväsendet eller annan räddningstjänst, eller
4. väghållningen.

En förutsättning för undantag är att fordonet bär yttre kännetecken som visar att det tillhör någon av de angivna kategorierna. Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon som enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är 30 år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik. För fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undantagen från avgiftsplikt.

Den angivna indelningen bedöms inte som lämplig för uttag av kilometerskatt. Utredningen ser hellre att undantaget från kilometerskatteplikt gäller endast utryckningsfordon, där det är fråga om ett mindre antal fordon än vad som inkluderas i dagens uttag av vägavgift. Detta ligger också i linje med resonemangen i delbetänkandet av Stockholmsberedningen *Trängselavgifter* (SOU 2003:61) och propositionen *Trängselkatt* (prop. 2003/04:145), vari det föreslås ett undantag från skatteplikten för just utryckningsfordon.

Det ovan sagda innebär också att ej vägavgiftspliktiga lastbilar mellan 3,5 och 12 ton som inte ingår i de fyra kategorierna skall ingå i kilometerskattesystemet.

## Hur många tunga lastbilar rör det sig om?

För att kunna motivera ett kilometerskattesystem är det av betydelse att tillräckligt många fordon omfattas av systemet så att systemkostnaderna inte blir för stora per fordon räknat och så att styreffekterna får genomslag. Dessutom, om endast fordon över 12 ton skall ingå, finns det en risk för att de tunga transportererna blir ineffektiva genom att de lättare av de tyngre lastbilarna (mellan 3,5 och 12 ton) används i större utsträckning. Detta skulle antagligen betyda att det totala antalet tonkilometer ökar som en följd av att det används fler mindre i stället för färre stora lastbilar för att transportera samma mängd gods. Nuvarande gräns för vägavgiftsplikt (minst 12 ton) bör vad beträffar kilometerskattesystemet sänkas för att få med alla tunga lastbilar över 3,5 ton, dock med bibehållande av undantaget för utryckningsfordon.

Genom att inkludera tunga lastfordon mellan 3,5 ton och 12 ton i systemet försvinner gränsdragningsproblem runt 12-tonsgränsen. Fordon mellan 3,5 och 12 ton används främst i samband med lokala transportlösningar, och de rör sig därför endast i marginell utsträckning över nationsgränserna. Detta innebär också att det är osannolikt att förvänta sig många utlandsregistrerade fordon i dessa vikt-kategorier. I vissa gränstrakter kan detta dock vara av större aktualitet (t.ex. Malmö-Köpenhamn, Haparanda-Torneå) och det kan därför vara värt att utvärdera betydelsen av detta en tid efter det att ett kilometerskattesystem införts.

Ett gränsdragningsproblem vad gäller fordonsvikt och den därmed förknippade oron kring önskade margineffekter finns naturligtvis också för fordon med en totalvikt under men i närheten av 3,5 ton. Det är redan i dag skattemässigt mycket fördelaktigt att äga en lätt lastbil, dvs. lastbilar med en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton (se avsnitt 4.8.3 för utredningens förslag om en höjning av skatten för bland annat de lätta lastbilarna). Motiven till att på sikt höja fordonsskatten för lätta lastbilar förstärks om kilometerskatten blir verklighet. Detta eftersom det inte får anses ligga i linje med svensk transportpolitik att på detta sätt godtyckligt gynna lätta lastbilar för godstransporter. Det torde inte heller vara helt enkelt att ur ett statsstödsperspektiv försvara ett gynnande av vissa näringsidkare vid beskattningen av lätta fordon.

I sammanhanget kan det också vara värt att nämna att de huvudsakliga skälen till att inte inkludera lätta lastbilar i

kilometerskattesystemet är att det i ett första steg är svårt att hantera ur ett acceptansperspektiv, inte minst p.g.a. att många av användarna av lätta lastbilar är privatpersoner. Till detta skall läggas problem med ett system med återbetalning av dieselskatt, se nedan.

*Hur många svenska fordon rör det sig om?*

Som ovan beskrivits föreslås att utryckningsfordon *inte* skall ingå i ett svenskt kilometerskattesystem. Detta innebär att det rör sig om cirka 74 000 kilometerskattepliktiga svenskregistrerade tunga lastbilar minus utryckningsfordonen. Hur många utryckningsfordon det finns är något osäkert. Bland de *ej* vägavgiftspliktiga lastbilarna över 12 ton (5 673 stycken) återfinns en del. Notera också att det i varje skattetabell finns relativt få tunga lastbilar mellan 3,5 ton och 12 ton. Undantagen är de cirka 17 500 *ej* vägavgiftspliktiga lastbilarna i skattekategorierna D 2.3.1 och D 2.5.1 (20587-3062=17525) och de cirka 1 100 lastbilarna i kategori D1 (1349-184=1146). En del av dessa fordon är sannolikt också utryckningsfordon. Det totala antalet svenska fordon som förväntas ingå bedöms därför ligga någonstans omkring 70 000, dvs. det bedöms att det finns cirka 4 000 utryckningsfordon som inte är kilometerskattepliktiga.



Tabell 9.2. Antal svenskregistrerade lastbilar i trafik\* över 3,5 ton

Fordonskategori (skattetabell)	Över 3,5 ton	Över 12 ton
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och anordning för påhängsvagn (D2.1.1)	41	6
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och anordning för påhängsvagn (D2.2.1)	86	86
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och annan draganordning eller utan draganordning (D2.3.1 och D 2.5.1)	20 587	3 062
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och annan draganordning eller utan draganordning (D2.4.1, D 2.6.1 och D 2.7.1)	2 688	2 519
Alla lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga (D2.1–7.1)	23 402	5 673
Lastbilar som inte kan drivas med dieselolja (D1)	1 349	184
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och anordning för påhängsvagn (D2.1.2)	3 044	3 037
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och anordning för påhängsvagn (D2.2.2)	3 604	3 604
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och annan draganordning (D2.3.2)	4 461	4 277
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och annan draganordning (D2.4.2)	23 979	23 978
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar utan draganordning (D2.5.2)	10 358	10 327
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre hjulaxlar utan draganordning (D2.6.2)	3 507	3 507
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med fyra eller flera hjulaxlar utan draganordning (D2.7.2)	334	334
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar, TOTALT (D1 och D2.1–7.2)	50 635	49 246
Alla lastbilar	74 037	54 919

\*Antal fordon i trafik avser ett medelvärde för de fordon som var i trafik vid ett tillfälle varje månad under perioden november 2002–oktober 2003, utdrag ur vägtrafikregistret.

Källa: Vägverket, samt egen bearbetning.

### Hur många utländska fordon rör det sig om?

Enligt uppskattningar av Skatteverket trafikerade cirka 35 000 tunga utlandsregistrerade lastfordon det svenska vägnätet år 2003. Dessa skall också vara föremål för uttag av svensk kilometerskatt.

Tabell 9.3. Antal utländskt registrerade lastbilar som erlagt Eurovinjettavgift år 2003\*

LAND	Land	Antal kvitton på betald Eurovinjettavgift	Antal fordon	Antal kvitton per fordon, genomsnitt
PL	Polen	71 621	6 929	10
N	Norge	48 501	5 545	9
D	Tyskland	11 902	3 762	3
FIN	Finland	20 579	3 056	7
EST	Estland	32 634	2 577	13
CZ	Tjeckien	13 921	2 234	6
RUS	Ryssland	8 621	2 117	4
H	Ungern	3 138	1 260	2
LT	Litauen	11 726	1 168	10
SK	Slovakien	8 954	1 083	8
LV	Lettland	9 512	1 007	9
<i>Totalt ovan</i>		<i>241 109</i>	<i>30 738</i>	<i>7</i>
<i>Från övriga länder</i>		<i>14 107</i>	<i>4 421</i>	
<i>Totalt, alla</i>		<i>255 216</i>	<i>35 159</i>	

\*Uppgifterna är baserade på kvitton på betald Eurovinjettavgift, vilket innebär att det är fråga om fordon om minst 12 ton.

Källa: Skatteverket, samt egen bearbetning.

Vid erläggande av Eurovinjettavgift finns det ingen helt tillförlitlig kontrollfunktion beträffande registrering av landskod. Eftersom det har funnits och kanske fortfarande finns en viss rörlighet bland landskoderna, såväl bland fordonen från de elva vanligaste nationaliteterna som i kategorin "övriga länder" kan det därför finnas vissa fordon som har hamnat fel. Det kan heller inte uteslutas att det kan förekomma en och annan felregistrering också.

Det skall också betonas att antalet utländskt registrerade fordon förmodligen kommer att öka till följd av EU-utvidgningen. Skatteverket har, som ett led i en kunskapsuppbyggnad i denna fråga, initierat ett arbete som skall följa hur antalet utländskt registrerade fordon förändras över tid.

*Tunga lastbilar i de lägre viktkategorierna*

Utöver vad som ovan redovisats finns det anledning att närmare undersöka antalet fordon i de lägre viktkategorierna. Detta beror på att det vid ett införande av ett kilometerskattesystem, och de kostnadsökningar detta medför, kan bli nödvändigt med någon form av kompensation till yrkesmässig trafik. Energiskattedirektivet (2003/96/EG)<sup>2</sup> erbjuder därvid en möjlighet att differentiera beskattningen av dieselolja mellan yrkesmässig och icke yrkesmässig trafik. Yrkesmässig trafik skulle härigenom kunna ha en lägre nivå på dieselskatten och därigenom i viss omfattning bli kompenserad för sina kostnadsökningar. Den definition av yrkesmässig trafik som valts i artikel 7.3. a) energiskattedirektivet är godstransporter som utförs av fordonskombinationer som är avsedda uteslutande för godstransport på väg och vars totala tillåtna bruttovikt är minst 7,5 ton. Denna definition täcker alltså inte in fordonskombinationer under 7,5 ton. Enligt artikel 8.2. a) finns det dock en möjlighet att frångå nämnda definition vid den skattemässiga behandlingen av t.ex. jordbruk, trädgårdsodling och fiskodling samt skogsbruk. I tabellen nedan anges antalet fordon i relevanta viktintervall.

Tabell 9.4. Antal svenskregistrerade lastbilar i trafik\* över 3,5 ton

Fordons-/skattekategori(er)	Över 3,5 ton	Mellan 3,5 och 7,5 ton	Mellan 3,5 och 12 ton	Minst 12 ton
Alla lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga (D2.1–7.1)	23 402	9 201	17 729	5 673
Lastbilar som inte kan drivas med dieselolja (D1)	1 349	1 146	1 166	184
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar, TOTALT (D1 och D2.1–7.2)	50 635	1 148	1 390	49 246
Alla lastbilar	74 037	10 349	19 118	54 919

\*Antal fordon i trafik avser ett medelvärde för de fordon som var i trafik vid ett tillfälle varje månad under perioden november 2002–oktober 2003, utdrag ur vägtrafikregistret.

Källa: Vägverket, samt egen bearbetning.

<sup>2</sup> EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

Det kommer dock rimligtvis att finnas fordon mellan 3,5 och 7,5 ton i sektorer som är kilometerskattepliktiga och som inte är berättigade till kompensation enligt energiskattedirektivet. Det är dock svårt att på förhand veta hur många fordon det rör sig om och vilka konsekvenser detta får. Allmänt sett är det dock klart att det är ett förhållandevis litet antal fordon mellan 3,5 och 7,5 ton, vilket i detta sammanhang får anses positivt med tanke på de begränsningar som energiskattedirektivet medför (jfr avsnitt 5.4.2). Av fordonen mellan 3,5 och 7,5 ton (10 349 fordon) tillhör troligen en betydande del de sektorer där det ges möjlighet till kompensation. En ytterligare andel av dessa fordon ingår också i kategorin ”utryckningsfordon”. Detta gör att det potentiella problemet med energiskattedirektivets regler för en lägre dieselskattnivå möjligen inte är av någon större praktisk betydelse.

#### *Sammanfattning av antalet fordon*

Sammanlagt rör det sig om minst 105 000 fordon (70 000 svenskregistrerade och 35 000 utlandsregistrerade) som bör ingå i ett svenskt kilometerskattesystem. Det totala godstransporterarbetet förväntas öka under de nästkommande åren, vilket tyder på att mer än 105 000 fordon kan ingå. Det stora antalet utländskt registrerade fordon är ett starkt skäl till att införa systemet, då det får anses vara ett betydelsefullt steg mot en ökad konkurrensneutralitet inom vägtransportsektorn.

#### **Dragande fordonets totalvikt avgör kilometerskatteplikten**

Utredningen föreslår att det dragande fordonets totalvikt avgör kilometerskatteplikten. Detta innebär att lastfordon med en totalvikt över 3,5 ton föreslås vara kilometerskattepliktiga, vilket betyder att en fordonskombination med en 3 tons lastbil och ett 2 tons släpfordon (dvs. fordonskombination om 5 tons totalvikt) *inte* skall betala kilometerskatt. Det medför också att en 4 tons lastbil utan släp (dvs. med lägre totalvikt än fordonskombinationen ovan) skall betala kilometerskatt.

Skälet till detta val är att det bedöms som viktigt, åtminstone i ett första steg, att iaktta viss försiktighet. Om kilometerskatteplikten skulle utgå från att fordonskombinationens totalvikt

överstiger 3,5 ton är det sannolikt så att många fler privatpersoner skulle komma att beröras (t.ex. vissa motor- och hästtransporter). Det skall också framhållas att vissa gränsdragningsproblem kommer att uppstå oavsett var och hur gränsen dras.

Om det till följd av denna konstruktion visar sig att det blir en markant ökning av fordon strax under 3,5 ton som fraktar gods med släpvagn är detta naturligtvis ett tecken på att gränsdragningen bör justeras. Justeringen kan bestå i att viktgränsen för det dragande fordon ändras, att fordonskombinationens totalvikt avgör skatteplikten eller att fordonsskatten för de fordon som inte ingår i kilometerskattesystemet förändras.

#### 9.4 Vilka vägar skall omfattas?

**Utredningens förslag:** Kilometerskatten föreslås omfatta samtliga vägar och gator som har statligt eller kommunalt huvudmannaskap samt de gator/vägar inom detaljplanlagt område där kommunen bestämt att det skall vara enskilt huvudmannaskap (till exempel gator/vägar i tätort). Dessa skall registreras med skattetariff i en nationell kilometerskattedatabas (KMDB).

Uttaget av kilometerskatt inkluderar då både delar av det allmänna vägnätet samt vissa enskilda vägar. Den stora andelen av enskilda vägar på landsbygden (exempelvis skogsbilvägar och vissa vägar inom jordbruket) föreslås däremot *inte* ingå i kilometerskattesystemet.

Det bör inledningsvis understrykas att nedanstående överväganden bör ses i ljuset av de nuvarande problemen med avledning av tung trafik från dagens Eurovinjettvägnät, dvs. att fordonsägaren väljer en icke avgiftsbelagd väg för att undvika vägavgift. Sveriges vägar skiljer sig avsevärt åt bland annat med avseende på bärighet, och därmed också med avseende på hur vägen påverkas av trafik med tunga fordon. Avledningen av tung trafik är i många fall en följd av framgångsrika och lagliga försök att *undvika* Eurovinjettavgiften. Eftersom avledning till vägar med sämre bärighet står i uppenbar motsats till målen om ett effektivt vägtransportsystem, är det angeläget att ett svenskt kilometerskattesystem utformas så att avledning av trafik till icke skattebelagda vägar minimeras. Det är också angeläget att utformningen möjliggör för alla tunga fordon

som framförs i Sverige att betala vägtrafikskatt efter samma principer, oavsett var fordonet är registrerat. För att detta skall vara möjligt krävs att det är tillåtet för Sverige att beskatta fordon även på andra vägar än motorvägar och andra huvudleder. En sådan ändring föreslås i EG-kommissionens förslag till ändring av Eurovinjettdirektivet. Förslaget är dock inte färdigbehandlat av ministerrådet och parlamentet och har således inte trätt i kraft.

#### *Varför inte hela vägnätet?*

Av hela det svenska vägnätet på cirka 420 000 kilometer är en stor majoritet (nästan 70 %) enskilda vägar (t.ex. skogsbilvägar). Det statliga vägnätet utgör cirka 100 000 kilometer och det kommunala ungefär 37 000 kilometer.<sup>3</sup> I många kommuner finns det enskilda vägar inne i tätorter, vilket gör en avgränsning av vägnätet mellan statliga och kommunala vägar å ena sidan och enskilda vägar å andra sidan problematisk. Underhållet av enskilda vägar finansieras till viss del med statsbidrag. (se avsnitt 10.3 för en utförlig beskrivning den legala avgränsningen av det skattepliktiga vägnätet).

Eftersom väghållning är dyr och väghållning genom vägföreningar ger möjlighet att finansiera driften genom avgifter på fastighetsägarna väljer vissa kommuner att fransäga sig väghållarskapet i syfte att minska de kommunala utgifterna. Mot den bakgrunden utgör inte enskilda vägar en tillräckligt homogen grupp som grund för de vägar som bör exkluderas ur ett kilometerskattesystem. Det vore olyckligt om det sker en avledning till det enskilda vägnätet i vissa tätorter, vilket skulle få till följd högre kostnader för underhåll av detta vägnät, samtidigt som övriga externa effekter kan öka som en följd av att "omvägar" väljs i syfte att undvika kilometerskatt.

Det vägnät som ingår i det svenska kilometerskattesystemet bör därför inte helt utesluta det enskilda vägnätet utan syfta till att inkludera de vägar där det finns skäl att misstänka risk för avledning av trafik. Avledning kan också motverkas genom att vägföreningar "skyltar ner" vägen för maximilast och vid behov ger de egna medlemmarna undantag från viktbegränsningarna.

---

<sup>3</sup> *Enskild eller allmän väg?* (SOU 2001:67, s. 33).

## 9.5 Differentieringsgrunder

**Utredningens förslag:** Kilometerskatten avser att täcka de externa samhällliga marginalkostnader som inte täcks av energiskatten på diesel, dvs. kilometerskatten används för att ”fylla på” upp till full internaliseringsnivå.

Differentiering föreslås ske efter EURO-klass och totalvikt. Ett vägt genomsnitt baserat på den genomsnittliga fördelningen av körsträcka i tätort och på landsbygd avgör kilometerskattens storlek. Detta innebär att en marginalkostnadsbaserad kilometerskatt utgår från 82 procent landsbygdsexternalitet och 18 procent tätortsexternalitet.

Utredningen ser dock i princip *positivt på att differentiera skatten mellan tätort och landsbygd* och menar att ett kilometerskattesystem som införs tekniskt och administrativt *bör kunna klara av och tillåta* sådan differentiering, även om denna differentiering inte införs samtidigt som kilometerskatten införs.

Totalvikten föreslås ligga till grund för kilometerskatt per kilometer för att hantera slitage och deformation i inledningskedet. Utredningen anser att möjliga utvecklingar utöver en differentiering efter totalvikt bör analyseras vidare av Vägverket och SIKÄ för att se hur ett totalviktsbaserat system kan implementeras i enlighet med nuvarande eller i eventuellt framtida Eurovinjettdirektiv och hur kilometerskatten kan differentieras ytterligare för att komma ännu närmre de faktiska marginalkostnaderna för olika vägtyper. Även differentiering efter olika vägtyper bedöms vara av stor betydelse.

Ett kilometerskattesystem som skall bidra till effektiva och hållbara transporter bör vara relaterat till rätt kostnadsnivå för att det inte skall ge oönskade konsekvenser eller problem med att åstadkomma den styrning som det är avsett för. Om skatten är för låg riskerar det att uppstå en överefterfrågan som ger högre samhällskostnader än samhällsfördelar. Trafikanterna har nämligen då för svaga incitament att minska de samhällliga externa kostnader som är förknippade med transporten. Är skatten å andra sidan för hög kommer operatörer att motverkas att utföra transporter som är samhällsekonomiskt motiverade.

I tabell 9.5. nedan visas exempel på möjliga skattedifferentieringar för lastbilstransporter. Det är värt att understryka att alla dessa differentieringar *inte* är aktuella som differentieringsgrund

för en kilometerskatt, även om samtliga påverkar storleken av de externa marginalkostnaderna. Som kan utläsas redovisas fem olika kategorier av ”problem” eller kostnadslag (första kolumnen) som är kopplade till den tunga trafiken. Det är dessa – slitage och deformationskostnader, trängsel, olyckor, avgasemissioner och buller – som är relevanta att beakta vid en skattedifferentiering via en kilometerskatt. Tabellen visar att marginalkostnaderna för, exempelvis infrastruktur, (rad 2 i tabell 9.5.) påverkas av fordonskarakteristika (totalvikt, axelkonfiguration, axellast), vägtyp (bärighet och beläggning) samt plats och tid (skillnader i klimat, i synnerhet i samband med tjällossning, som varierar för olika delar av landet, olika vägar samt olika tider).

Tabell 9.5. Exempel på potentiellt relevanta skattedifferentieringar för lastbilstransporter

	<i>Fordon och bränsle</i>	<i>Vägtyp och trafiksituation</i>	<i>Plats och tid</i>
<i>Infrastruktur (slitage och deformation)</i>	Totalvikt Axelkonfiguration Axellast	Bärighet Beläggning	Klimat
<i>Trängsel</i>		Kapacitet	Trafiktätthet
<i>Olyckor</i>	Underkörningsskydd Alkoholås Farthållare	Hastighet Vägmiljö Mötesfria sträckor	Förekomst av oskyddade trafikanter
<i>Avgasemissioner</i>	<i>Fordon:</i> Avgasemissionsegenskaper Totalvikt Körmönster Driftstemperatur  <i>Bränsle:</i> Typ Kvalitet	Hastighet Topografi	För lokala emissioner befolkningstäthet där trafiken utförs
<i>Buller</i>	Bulleremissionsegenskaper	Hastighet Vägbeläggning Bullerskydd	Befolkningstäthet där trafiken utförs Tid på dygnet

Källa: SIKA Rapport 2003:6, s. 50 samt egen bearbetning.

I princip är alltså den externa marginalkostnaden unik för varje transport och den varierar beroende på fordons- och bränsleegenskaper men också beroende på den totala trafikvolymen samt var i tid och rum transporten sker. För att styra mot ett samhällsekonomiskt effektivt vägtransportsystem bör kilometerskatten därför differentieras. Även övriga kostnader och nyttor



som hänger samman med transporten är unika, men dessa skillnader skall alltså inte, utifrån principen om kostnadsansvar, utgöra en grund för att differentiera kilometerskatten.

*Tabell 9.6.* Kortfattade beskrivningar av hur marginalkostnaden kan variera beroende på kostnadstyp

*Infrastruktur*

För slitage/deformationskostnaderna är lastbilens eller lastbilskombinationens (med släp) totalvikt och axelkonfiguration samt lastens placering av stor betydelse. Lastbilar med släp förorsakar i typfallet åtminstone två gånger så mycket slitage och deformation som lastbilar utan släp. Transporter med last förorsakar en högre kostnad än tomkörningar. Olika vägtyper är dessutom olika deformationsbenägna. För mindre vägar har deformationskostnaderna per fordonskilometer beräknats vara ca sex gånger högre än för de största vägarna. Huvudregeln är att axeltrycket är mycket avgörande. Deformationskostnaden ökar exponentiellt med axeltrycket.

*Trängsel*

Omfattningen av tidsfördröjningar för den övriga person- och godstrafiken är beroende av antal körfält, vägnans bredd, sikt, backighet samt lastbilarnas vikt och prestanda.

*Olyckor*

Cirka 100 dödsfall per år är relaterade till tunga fordon. För olyckor är olika vägtyper med olika hastigheter, antal körfält, mötesfria sträckor samt siktförutsättningar av betydelse. Marginalkostnaderna för olyckor beräknas vara närmare 75 procent högre i referenstäterna Landskrona än på landsbygden. Installation av alkoholåls liksom underkörningsskydd kan bidra till att sänka den externa olyckskostnaden.

*Avgasemissioner*

Kostnaderna för avgasemissioner beror på fordons och drivmedels miljöegenskaper och på var och när fordonen framförs. Skadeverkningarna av en given mängd utsläpp beror på befolkningstätheten i området där trafiken genomförs och på spridningsmönstret. En uppdelning på tätort och landsbygd tar på ett förenklat sätt hänsyn till skillnaderna i befolkningstäthet. För lastbilar med släp med över 16 tons totalvikt sker drygt 12 procent av trafikarbetet i tätorter, medan motsvarande tal för lastbilar utan släp är knappt 29 procent.

*Buller*

För buller gäller i stort sett samma resonemang som för avgasemissioner, dvs. det avgörande är, förutom bullernivån, hur många människor som exponeras lokalt. Dessutom är tid på dygnet av stor betydelse. Marginalkostnaderna för buller har antagits vara drygt nio gånger högre i orter som har tätast befolkning än på landsbygden. Därutöver spelar hastigheten, vägbeläggningen och förekomsten av bullerskydd vid vägarna stor roll.

*Koldioxid*

Eftersom koldioxidutsläppen står i direkt relation till kolinnehållet i bränslet sker styrning mot lägre koldioxidutsläpp på ett kostnadseffektivt sätt genom koldioxidskatten på bränslet. Kilometerskatten är därför inte bäst lämpad för att styra mot ökad bränslseffektivitet (koldioxideffektivitet), se dock avsnitt 9.14.2 om möjligheterna att inlemma transportsektorn i systemet för handel med utsläppsrätter.

Källa: SIKA Rapport 2003:6, s. 51 f. samt egen bearbetning.

*Vilka differentieringsgrunder är aktuella i kilometerskattens inledningskede?*

Ju större skillnader i externa marginalkostnader mellan de fordon som ingår, desto större behov finns det (ur ett kostnadsansvarsperspektiv) av ett svenskt kilometerskattesystem differentierat efter fordonskaraktistika.

I nedanstående redogörelse är det fråga om att differentiera skatten per kilometer. Där redovisas de marginalkostnader som presenteras i Internaliseringen av godstrafikens externa effekter (SIKA Rapport 2003:6), Översyn av marginalkostnader inom vägtransportsektorn (Vägverket 2003a) och SIKA:s avrapporteringar av 2003 års "Marginalkostnadsuppdrag", dvs. Trafikens externa effekter. Uppföljning och utveckling 2003 (SIKA Rapport 2004:4). Dessa får anses vara de för närvarande bästa tillgängliga uppskattningarna och de ligger därför till grund för den nedan föreslagna differentieringen av kilometerskatten. Utredningen tar inte ställning till om dessa uppskattningar är helt korrekta eller inte. De används för att åstadkomma en god illustration av hur systemet kan komma att se ut. Självklart bör skattenivåerna i ett system som införs vid behov justeras för att svara mot de uppskattningar av marginalkostnaderna som då bedöms mest relevanta.

### 9.5.1 Sammanställning av marginalkostnader

Nedanstående tabell visar *genomsnittsvärden* för skilda marginalkostnadskomponenter och skall därför bara tolkas för att få fram hur mycket en kilometerskatt i *genomsnitt* betyder för en 22 tons fordonskombination vid landsbygdskörning. Det är således *inte* marginalkostnaderna i tabellen som skall användas som skattesatser. I ett sådant fall har man inte differentierat skatten tillräckligt för att avspegla skillnaderna i marginalkostnader. Ett system baserat på sådana grova genomsnitt löper risken att också vara opedagogiskt, eftersom kilometerkostnaden då *inte* är tillräckligt tätt kopplad till användandet och till fordons-egenskaperna. Bakom dessa siffror döljer sig, som nedan belyses, stora skillnader i marginalkostnader, vilket också motiverar ytterligare differentieringar.

Tabell 9.7. Genomsnittsvärden (EURO 2-lastbil med släp över 16 ton) för externa marginalkostnader i landsbygdstrafik och i olika tätortsmiljöer, kr/fordonskm

	Landsbygd
Emissioner, exkl. CO <sub>2</sub>	0,53
Buller	0,23
Deformation	0,12
Olyckor	0,35
<i>Totala externa marginalkostnader</i>	1,23

Källa: SIKAs Rapport 2004:4.

Emissionskostnadskomponenten står generellt sett för den största andelen av de sammanräknade marginalkostnaderna per körd kilometer, vilket motiverar en styrning efter EURO-klass. Emissionskostnadskomponenten exkluderar koldioxid. Detta betyder att koldioxidskatten på bränslet antas motsvara den nivå som förväntas behövas för att nå de klimatpolitiska målen.

Om hela den externa marginalkostnaden för typlastbilen i tabellen ovan skall täckas med uttag av kilometerskatt skall den vid landsbygdkörning betala 1,23 kronor per fordonskm. Detta innebär att om kilometerskatten differentieras efter EURO-klass så kommer de fordon som uppfyller en sämre EURO-klass att betala en högre kilometerskatt än 1,23 kr/fordonskm och de fordon som uppfyller en bättre EURO-klass en lägre kilometerskatt. Detta innebär också att även om kilometerskatten *inte* differentieras för exempelvis buller så är de externa bullerkostnaderna täckta, dvs. de är inkluderade i kilometerskatten. Detta innebär också att den genomsnittliga nivån på kilometerskatten vid eventuella framtida differentieringar med avseende på olika fordons bulleregenskaper blir oförändrad, men att de bullrigare fordonen får en något högre kilometerskatt än 1,23 kr/fordonskm och de som bullrar mindre än genomsnittet en något lägre kilometerskatt.

### 9.5.2 Externa marginalkostnader i förhållande till kilometerskatt och dieselskatt

Som framgått ovan är det från miljö- och transportpolitisk synpunkt motiverat att differentiera skatteuttaget efter de externa marginalkostnaderna. Detta kan i princip göras på två sätt, antingen genom energiskatten på diesel eller genom en kilometerskatt. Detta diskuteras mer utförligt nedan i avsnitt 9.8–9 efter utredningens förslag om kilometerskatt, vari även påvisas vissa principiellt möjliga justeringar av förslaget. Det kan dock redan här konstateras att *även om* energiskatten är en fiskalt motiverad skatt så *bidrar* den till att internalisera de externa kostnader som den tunga trafiken ger upphov till, om än både otillräckligt och utan hänsyn till fordonsegenskaper, samt utan hänsyn till variation i rum och tid. Det är en viktig fråga vilka hänsyn som bör tas till detta vid utformandet av kilometerskatten. Åtminstone följande två olika förhållningssätt är möjliga.

- Att se energiskatten som en fiskal skatt och helt *bortse från* att den bidrar till att internalisera externa kostnader. Detta innebär att *enbart kilometerskatten används till att täcka de totala externa marginalkostnaderna*.
- Att se energiskatten som en fiskal skatt och *ta hänsyn till* att den trots allt bidrar till att internalisera externa kostnader. Detta innebär att *kilometerskatten används till att täcka de totala externa marginalkostnader, som inte täcks av energiskatten på diesel*, dvs. kilometerskatten används för att ”fylla på”.

I det följande redovisas först de totala externa marginalkostnaderna för olika kostnadskategorier för att undersöka vad man ur ett marginalkostnadsperspektiv bör ta hänsyn till, varefter det i samband med föreslagna kilometerskattesatser diskuteras *hur* de totala marginalkostnaderna kan täckas. Det är i det senare sammanhanget som relationen mellan kilometerskatt och energiskatten på diesel diskuteras. Detta görs framför allt i avsnitt 9.8–9.

### 9.5.3 Styrning mot användning av renare fordon

#### *Differentiering efter fordonets EURO-klass*

En kilometerskatt för tunga fordon, differentierad efter fordonens EURO-klass, ger incitament att minska miljö- och hälsofarliga utsläpp (t.ex. partiklar och kväveoxider) genom att användande av fordon med bättre utsläppsegenskaper stimuleras. Detta är speciellt viktigt i tätortsområden, beroende på högre utsläppskoncentrationer och högre befolkningstäthet. EURO-klass är också en naturlig differentieringsgrund, som på ett bra sätt, jämfört med exempelvis fordonsålder, fångar utsläppen per kilometer.

En miljödifferierad kilometerskatt ger åkare anledning dels att överväga att köpa fordon med bättre miljöprestanda när man förnyar sin bilpark, dels att i första hand använda sina mer miljövänliga fordon medan mindre miljövänliga fordon ställs åt sidan när kapacitetsbehovet så tillåter. I ett kilometerskattesystem med högre skatt i tätort skapas också ett särskilt incitament att i första hand använda fordon med de bästa miljöegenskaperna i tätorterna.

I tabell 9.8 nedan framgår att transportarbetet för lastbils-transporter till avgörande del redan år 2002 utfördes av lastbilar som uppfyllde EURO 2 eller EURO 3.

*Tabell 9.8. Beräknad fördelning av transportarbetet på EURO-klasser för den tunga lastbilstrafiken i Sverige 2002*

<i>EURO-klasser</i>	<i>Tonkm, inrikes</i>	<i>Fördelning (%)</i>
EURO 0	3 628	11
EURO 1	2 942	9
EURO 2	14 178	45
EURO 3	11 056	35
<i>Summa:</i>	<i>31 804</i>	<i>100</i>

*Källa: SIKA Rapport 2004:4, bilaga 1.*

*Stora skillnader i marginalkostnader motiverar differentiering mellan tätort och landsbygd*

Kostnaderna för de externa effekterna varierar alltså för flera av faktorerna med fordonsegenskaper samt var och när transporten utförs. Särskilt när det gäller var transporten sker är det en tydlig skillnad i kostnaden för externa effekter. För avgasemissioner, buller, olyckor och tidsfördröjning är kostnaderna avsevärt större för trafik i tätorter än på landsbygd.

Av tabell 9.9 framgår tydligt hur stora skillnaderna är i marginalkostnader beroende på vilken EURO-klass fordonet tillhör och, i ännu större utsträckning, om fordonet körs på landsbygd eller i tätort. Det är alltså ur ett marginalkostnadsperspektiv angeläget att kunna differentiera kilometerskatten efter både EURO-klass och tätort respektive landsbygd. En differentiering tätort/landsbygd får till effekt att det blir särskilt lönsamt att i första hand använda fordon med bättre miljöegenskaper i tätorter, liksom att vägar i tätorter inte samhällsekonomiskt överutnyttjas. En rumsdifferentiering gör det därigenom möjligt att åstadkomma ytterligare utsläppsreduktioner av kväveoxider och fina partiklar i tätorter. Se också nedan (avsnitt 9.14.3) för ytterligare redovisning av och diskussion om effekterna av olika nivåer på kilometerskatt i tätorter och hur detta påverkar utsläppen av partiklar och kväveoxider samt hur kilometerskatten kan kombineras med andra trafikföreskrifter, framför allt knutna till miljözoner.

Tabell 9.9. Marginalkostnader i landsbygdstrafik respektive i tätortstrafik för tung lastbil (>16 ton) med släp för olika EURO-klasser, kr/fordonskm

		EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5
Marginalkostnad landsbygd	Emissioner (exkl. CO <sub>2</sub> )	0,82	0,60	0,53	0,38	0,27	0,15
	Övrigt	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
	MK totalt	1,52	1,30	1,23	1,08	0,97	0,85
Marginalkostnad gles tätort	Emissioner (exkl. CO <sub>2</sub> )	2,38	1,36	1,12	0,79	0,50	0,29
	Övrigt	1,88	1,88	1,88	1,88	1,88	1,88
	MK totalt	4,26	3,24	3,00	2,67	2,38	2,17
Marginalkostnad mellantät tätort	Emissioner (exkl. CO <sub>2</sub> )	4,17	2,05	1,61	1,12	0,63	0,39
	Övrigt	2,39	2,39	2,39	2,39	2,39	2,39
	MK totalt	6,56	4,44	4,00	3,51	3,02	2,78
Marginalkostnad tät tätort	Emissioner (exkl. CO <sub>2</sub> )	6,00	2,76	2,12	1,47	0,78	0,50
	Övrigt	2,79	2,79	2,79	2,79	2,79	2,79
	MK totalt	8,79	5,55	4,91	4,26	3,57	3,29

Källa: SIKA.

Trots det ovan sagda men med beaktande av följande har utredningen kommit fram till att kilometerskatten i ett *inledningsskede* inte bör differentieras mellan tätort och landsbygd. Det bedöms helt enkelt som riskabelt att i ett inledningsskede differentiera på detta sätt innan tekniken har provats ordentligt och även med hänsyn till de juridiska svårigheterna (avgränsnings-svårigheter).

Det är alltså av marginalkostnadsskäl i och för sig väl motiverat att differentiera mellan tätort och landsbygd. Problem med att avgränsa tätort respektive landsbygd föreligger emellertid. Det första skedet efter införandet av en kilometerskatt bör vara en läroprocess, se nedan.

- Tätbebyggt område (och därmed vägar i tätort) registreras i den nationella vägdatan (NVDB). Det är kommunen som definierar vad som är tätbebyggt område i NVDB. Det sker

genom lokala trafikföreskrifter, förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

- Trots att tätort (tättbebyggt område) registreras i NVDB kvarstår det faktum att det är riksdagen som skall besluta om skatt. Man kan knappast använda sig av lokala trafikföreskrifter som grund för skattedifferentieringar.
- Det är enklare att räkna ut hur mycket en resa kommer att kosta (i termer av kilometerskatt) om parametrarna för differentiering i ett första steg grundar sig på endast fordonsegenskaper.

Utredningen ser dock, såsom framgått, i princip *positivt på att differentiera mellan tätort och landsbygd* och menar att ett kilometerskattesystem som införs tekniskt och administrativt *bör tillåta* sådan differentiering, även om denna differentiering inte införs samtidigt som kilometerskatten införs.

Om kilometerskattesystemet i ett första steg syftar till att ha samma kilometerskattesats för ett specifikt fordon oavsett var och när det körs bör kilometerskattesatsen baseras antingen på landsbygdsexternaliteten eller på ett vägt genomsnitt. Det bedöms inte vara aktuellt att basera den på tätortsexternalitet, eftersom det då skulle bli fråga om en alltför stor överinternalisering av transporter på landsbygd.

Utredningens bedömning är att kilometerskattesatsen bör baseras på ett vägt genomsnitt av landsbygds- och tätortsexternaliteter. Detta innebär att lastbilskollektivets externa kostnader *som helhet* blir internaliserade. Det innebär också att fordon, som kör mycket i tätort, i inledningsskedet betalar en kilometerskatt som understiger marginalkostnaden och att fordon som kör mycket på landsbygden betalar en kilometerskatt som överstiger marginalkostnaden.

Som en följd av att den största delen av det enskilda vägnätet (t.ex. skogsbilvägar) inte föreslås ingå i ett svenskt kilometerskattesystem, finns det ett incitament att använda lastbilar med sämre EURO-klass på dessa icke skattebelagda vägar. Eftersom detta vägnät huvudsakligen också ligger i områden med låg bakgrundskoncentration av miljö- och hälsofarliga ämnen och har låg befolkningstäthet, är det också ur ett samhällsekonomiskt perspektiv önskvärt att fordon med sämre EURO-klass används på detta vägnät, snarare än i tätorter och på tätortsnära vägar, i den utsträckning som det är möjligt. En positiv följd effekt av att



utesluta den största delen av det enskilda vägnätet blir då alltså att detta i någon mån också bidrar till ett samhällsekonomiskt mer effektivt nyttjande av fordonsflottan

Det vägda genomsnittet föreslås vara baserat på den genomsnittliga fördelningen av körsträcka i tätort och på landsbygd. Detta innebär att en marginalkostnadsbaserad kilometerskatt utgår från 82 procent landsbygdsexternalitet och 18 procent tätorts-externalitet. I tabell 9.10 nedan visas de nivåer av marginalkostnader som är utgångspunkten för de miljödifferentierade kilometerskattesatser som senare föreslås. Tabellen är uppdelad på landsbygdstrafik, tätortstrafik respektive vägt genomsnitt. Som framgått ovan anser utredningen att det är det vägda genomsnittet som bör ligga till grund för skatten i inledningsskedet, för att vid senare tillfälle differentieras mellan landsbygd och tätort. I tabellen har bedömningen gjorts att det i genomsnitt är tre gånger så höga marginalkostnader vid tätortstrafik som vid landsbygdstrafik (jämför tabell 9.9).

Tabell 9.10. Marginalkostnader för landsbygdstrafik, tätortstrafik och vägt genomsnitt för tung lastbil (>16 ton) med släp för olika EURO-klasser, kr/fordonskm

	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5
Landsbygdstrafik	1,52	1,30	1,23	1,08	0,97	0,85
Tätortstrafik	4,56	3,90	3,69	3,24	2,91	2,55
Vägt genomsnitt*	2,07	1,77	1,67	1,47	1,32	1,16

\* Det vägda genomsnittet baseras på 18 procent tätortsexternalitet och 82 procent landsbygdsexternalitet.

Källa: SIK Rapport 2003:6, s. 61, samt egna beräkningar.

Sammantaget leder det sagda till att differentiering skall ske efter EURO-klass. Även utan differentiering mellan tätort och landsbygd blir det då tydligare och mer lönsamt att använda miljövänligare fordon. På denna nivå av differentiering finns det också mycket större möjligheter till alternativ; det är stor skillnad

på att välja att transportera med lastbil eller något annat (eller inte alls) och att välja mellan typ av lastbil att transportera med.

#### 9.5.4 Hur hanteras slitage och deformation i inledningskedet?

*Fyra fordonsklasser, totalvikt eller axelarrangemang?*

Det finns i princip fyra olika angreppssätt att hantera slitage- och deformationskostnader vid en differentiering av kilometerskatten.

- Efter fyra fordonsklasser (tung eller lätt lastbil och med eller utan släp). Detta klassificeringssätt används av SIKA och Vägverket för att illustrera skillnader i marginalkostnader. Dessa myndigheter tar också i viss mån hänsyn till fordonets axelarrangemang genom att använda antalet standardaxlar per fordonstyp (fordonsekvivalenta faktorn - FEF).
- Efter totalvikt. Kilometerskattesystemet i Schweiz baseras på totalvikt.
- Efter axelarrangemang. Tysklands kilometerskattesystem baseras på antalet axlar.
- En kombination av totalvikt, axelarrangemang och typ av fjädring. Detta är det system som i princip föreslås i EG-kommissionens förslag till nytt Eurovinjettdirektiv.

Alla de ovan angivna angreppssätten innebär olika sätt att skapa marginalkostnadsbaserade skattesatser som avser att differentiera efter fordonets vägnedbrytande egenskaper. Som nämnts tidigare är det viktigt att systemet blir enkelt för användaren och att skattesatserna är *baserade* på externa marginalkostnader. Avvägningen mellan angreppssätt bör sannolikt bestämmas efter hur stort avsteg från de faktiska marginalkostnaderna som är befogat av enkelhetsskäl samt vilka möjligheter ett system ger till framtida utvecklingar.

I sammanhanget bör det också nämnas att det i den vetenskapliga litteraturen har visats klara samband mellan hur vikt och antalet axlar påverkar slitage- och deformationskostnader. I en aktuell avhandling<sup>4</sup> analyserar Richard Johnsson hur underhållskostnaderna påverkas, om en svensk kilometerskatt baseras på en enkel

---

<sup>4</sup> Johnsson, Richard (2003) *Transport Tax Policy Simulations and Satellite Accounting within a CGE Framework*, Economic Studies 71, Department of Economics, Uppsala Universitet.

viktbaserad skatt (förstapotensen) jämfört med den vedertagna fjärdepotensregeln. Fjärdepotensregeln innebär att, exempelvis, om axeltrycket fördubblas så ökar slitage- och deformationskostnaden 16 gånger ( $2^4=16$ ). Resultaten från Johnssons modell visar att underhållskostnaderna ökar en aning (24 miljoner kronor), om man utgår från den enkla förstapotensbaserade kilometerskatten jämfört med fjärdepotensen. Detta speglar en något större användning av större och tyngre lastbilar än om fjärdepotensregeln skulle användas. Att ”felet” ändå blir så pass litet, i synnerhet i jämförelse med de totala underhållskostnaderna (1 889 miljoner kronor), kan bero på att den ekonomiska vinsten för transportören av att byta till tyngre lastbilar inte är så stor. Det kan också vara så att de långsiktiga anpassningarna av fordonsval och förändringar av fordonsflottan är svåra att fånga i modellen, vilket i så fall betyder en viss underskattning av ”felet”.

#### *Marginalkostnader för slitage och deformation?*

I tabell 9.11 nedan kan utläsas att en lätt lastbil utan släp har lägst antal standardaxlar och lägst marginalkostnad per kilometer och att antalet standardaxlar och marginalkostnaderna är högst för en tung lastbil med släp.

*Tabell 9.11. Standardaxlar per fordon (FEF) och marginalkostnader för slitage och deformation per fordonstyp, kr/fordonskm*

<i>Fordonstyper</i>	<i>FEF</i>	<i>Marginalkostnad (kr/fkm)</i>
Lätt lastbil utan släp	0,39	0,05
Lätt lastbil med släp	0,85	0,10
Tung lastbil utan släp	0,96	0,12
Tung lastbil med släp	2,35	0,29
Genomsnittlig tung lastbil	1,30	0,16

*Källa: Vägverket Översyn av marginalkostnader inom vägtransportsektorn.*

Slutrapport, november 2003, s. 18.

Marginalkostnaderna i tabellen ovan är genomsnittliga marginalkostnader för respektive fordonstyp. Med ett system för fyra fordonstyper kommer det, exempelvis, att löna sig skattemässigt för ”Tung lastbil med släp” att köra så tungt som möjligt, vilket

också innebär att de tyngre fordonen i denna kategori är underprissatta, vilket ger kostnader som samhället får stå för.

Om ovanstående tabell skulle delas upp på vägtyp och efter vägarnas årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) skulle det framgå att den största delen av trafiken går på de vägar som är av högst kvalitet (och därmed har lägst marginalkostnader för slitage och deformation).

En annan möjlighet är, såsom framgått ovan, att basera kilometerskatten på totalvikt och/eller axelarrangemang (i stället för på fyra fordonskategorier). Eftersom det finns en koppling mellan totalvikt och emissioner och buller borde detta bli mer riktigt med avseende på principen att "förorenaren skall betala" samtidigt som man kommer närmare marginalkostnadsprincipen.

Att basera kilometerskatten på totalvikt innebär också ett starkare incitament att öka fyllnadsgraden i fordonen, eftersom tomkörning är lika dyr i termer av kilometerskatt som att köra med full last.

#### *Vilka skattesatser skall användas för slitage och deformation?*

Deformationen beror alltså på det axeltryck som fordonet har på vägbanan, vilket varierar mycket beroende på vikt och axelarrangemang. Därför kan det vara relevant att en parameter för fordonets skadeklass införs som fångar detta. Med tanke på strävan efter enkelhet och att de externa kostnaderna för vägnedbrytning är små, i förhållande till emissionsskadekostnaderna, bedöms det emellertid i inledningsskedet inte vara aktuellt med en sådan komplikation i kilometerskattesystemet.

En naturlig utgångspunkt för differentiering med hänsyn till axelarrangemang m.m. skulle kunna vara de skadeklasser som förslaget till nytt Eurovinjettdirektiv presenterar i direktivets bilaga II. Detta skulle möjligen kunna tjäna som utgångspunkt för en framtida differentiering efter skadeklass (beroende av antal axlar, axeltryck, typ av fjädring m.m.) i en utveckling av ett totalviktsbaserat kilometerskattesystem. Utredningen anser därför att möjliga utvecklingar utöver en differentiering efter totalvikt bör analyseras vidare av Vägverket och SIKA för att se hur ett totalviktsbaserat system kan integreras i existerande, eller i ett reviderat, Eurovinjettdirektiv och ett europeiskt system för skadeklasser.

Om uppskattningarna av de externa marginalkostnaderna för vägnedbrytning revideras uppåt är ytterligare differentiering också mera motiverade.

## **9.6 I framtida utvecklingar av kilometerskattesystemet bör också hänsyn tas till rum och tid för bestämning av kilometerskatt**

Nedan beskrivs i linje med vad som tidigare sagts några möjliga utvecklingar av kilometerskatten, som bör kunna bli aktuella på sikt.

### *Styra trafiken mot ett utpekat vägnät?*

Allmänt sett påverkas marginalkostnaden för deformation både av fordonsegenskaper, trafikvolym och av vägens bärighet. Det är därför värt att påpeka att det för framtida justeringar och utvecklingar av kilometerskattesystemet, ur ett marginalkostnads-perspektiv, kan vara relevant att differentiera också efter vägtyp. Kilometerskatten, bland annat för slitage och deformation, kan då baseras på mer detaljerade genomsnitt.

Skillnaden i slitage och deformation mellan olika vägar är också bakgrunden till att Vägverket, bl.a. i under handsdiskussioner med utredningen pekar på önskvärdheten att styra trafiken till vägar med högre bärighet. De utpekade vägarna skulle då bestå av vägar med en god standard och där Vägverket kan upprätthålla denna samt bättre kunna hantera miljö och trafiksäkerhet.

Ett vanligt argument mot att differentiera mellan vägtyper är att det anses olyckligt om transportören är tvungen att betala en högre kilometerskatt vid sämre vägkvalitet. Det kan uppfattas som märkligt att brukarna tvingas betala mer för sämre kvalitet. Detta resonemang är dock från marginalkostnadssynpunkt högst olyckligt. Det är just på grund av att vägen håller en lägre standard som den lättare bryts ned och då kräver underhåll. En väg med högre kvalitet bryts inte ned lika lätt, vilket gör att underhållskostnaderna hålls nere. Vägar med högre externa deformationskostnader sammanfaller ofta med sämre vägstandard. Eftersom en effektiv transportpolitik utgår från kostnadsansvaret och dess beaktande av externa kostnader (i detta fall för

vägnedbrytning) bör vägar med sämre bärighet därför inte ha en lägre kilometerskatt, snarare tvärtom.

SIKA har i *Effekter av alternativ till Eurovinjettsystemet* (SIKA 2000:4) analyserat omfördelningseffekterna avseende trafikarbete som en följd av att införa ett kilometerskattesystem. Analysen baseras på att kilometerskatt införs på Eurovinjettvägnätet och hela det statliga vägnätet. Resultaten av dessa modellkörningar visar att omfördelningseffekterna jämfört med i dag är marginella, cirka 2 procent eller 28 miljoner fordonskilometer. Det skall också nämnas att utredningens förslag även inkluderar det kommunala vägnätet och vissa enskilda vägar i tätort. Anledningen till den låga överflyttningen är sannolikt att det i de flesta fall finns få alternativa vägar att välja. På lång sikt kan det möjligen bli större effekter av en differentiering mellan vägnät, exempelvis som en följd av att produktionen flyttas, vägstandarden förbättras (och vägen blir ”utpekad”) samt av att andra transportlösningar växer fram.

I *Kilometerskatt för lastbilar* har Vägverket däremot i en nyligen genomförd förstudie sett indikationer på att ett kilometerskattesystem med gemensam skattenivå på hela vägnätet kan medföra att lastbilar i ökad omfattning tar ”genvägar” på vägar med sämre standard. Enligt utredningens bedömning framstår denna omfördelning som högst begränsad och förefaller inte utgöra något avgörande problem på kort sikt. De skilda resultaten förklaras i huvudsak av att olika modeller har använts för att analysera överflyttningseffekterna.

Utredningen ser emellertid i princip positivt på att *i framtiden* skilja på olika vägnät, motiverat av att marginalkostnaderna skiljer sig åt mellan olika vägtyper och i syfte att minska incitament till att ta ”genvägar”. Utredningen föreslår dock inte *i inledningsskedet* någon differentiering mellan olika vägtyper.

### *Buller*

Eftersom externa marginalkostnader för buller varierar i flera dimensioner är dessa svåra att fånga med enkla medel. Ett första steg till differentiering kan möjligen vara baserat på fordonets bulleregenskaper.

Tabell 9.12 Möjliga differentieringar av marginalkostnaderna beroende på fordon, körstil, vägmiljö, spridningsförhållanden och störmiljö (under olika fordonspositioner och tidpunkter)

Fordon och körstil	Väg- och trafikmiljö	Spridning	Störmiljö/vistelse
- Bulleregenskaper	- Vägsystem	- Avskärmning	- Arbetsmiljö
- Motor, drivlina	- Vägens form o yta	- Topografi/byggnader	- Boendemiljö
- Belastning/körstil	- Trafikregleringar	- Atmosfäriska	- Fritidsmiljö
- Avgassystem och läge	- Omgivande trafik	förhållanden	- Störningar för djur
- Kaross			
- Däck, antal och typ			

Källa: Vägverket Översyn av marginalkostnader inom vägtransportsektorn. Slutrapport, november 2003.

Allmänt sett är bullerkostnaderna även vid lägre hastigheter högre i tätorter, eftersom människor ofta är närmare bullerkällan i tätorterna. Att en lastbil bullrar mera i hög hastighet på en motorväg innebär alltså inte att marginalkostnaden är hög. För detta krävs en närhet mellan de exponerade personerna och bullerkällan. Även antalet människor som exponeras gör att bullerkostnaderna ökar

En uppskattning av marginalkostnaderna för buller presenteras i tabell 9.13 nedan. Dessa är framtagna för landsbygd samt för tre olika typer av tätorter: gles, mellantät och tät. De flesta tätorter består av en kombination av dessa miljöer. Buller är vidare beroende av hastighet och lastfaktor. Bullernivån ökar med hastighet och med lastfaktor; därav intervallet som anges för de tyngre lastbilarna.

Tabell 9.13 Marginalkostnader för buller per fordonstyp och trafikmiljö, kr/fordonskm

Fordonstyper	Tätort			
	landsbygd	gles	mellantät	tät
Lätt lastbil	0,06	0,39	0,45	0,56
Tung lastbil*	0,14–0,31	0,89–1,40	1,04–2,27	1,29–2,82

\* Den nedre delen av intervallet gäller för tung lastbil vid hög hastighet, den övre delen för tung lastbil vid låg hastighet.

Källa: SIKAs Rapport 2003:6, s. 32.

Om det bedöms aktuellt att differentiera kilometerskatten efter tid på dygnet, samtidigt som differentiering sker mellan tätort och landsbygd, är det sannolikt möjligt att komma närmare de faktiska externa marginalkostnaderna för buller.

### *Olyckor*

Den avgiftsrelevanta olyckskostnaden är den externa marginalkostnaden för olyckor. En skatt som motsvarar den marginella externa olyckskostnaden styr mot en optimal *trafikvolym*. Detta skall skiljas från optimal *trafiksäkerhet*. Skillnaden består i att en generell olyckskostnad har svårt att ta hänsyn till förarbeteenden.

Uppskattningarna av externa marginalkostnader för olyckor (SIKA 2003:6) visar också att dessa är högre i tätort än på landsbygd. Det bör som tidigare framhållits understrykas att dessa varierar också efter vägkvalitet, tidpunkt, väder, trafiktäthet m.m.

*Tabell 9.14* Marginalkostnader för olyckor per fordonstyp och trafikmiljö, kr/fordonskm

<i>Fordonstyper</i>	<i>Landsbygd</i>	<i>Tätort*</i>
Lätt lastbil	0,35	0,61
Tung lastbil	0,35	0,61

\*Med tätort avses här Landskrona

*Källa:* SIKA Rapport 2003:6, s. 33.

En möjlig differentieringsgrund är t.ex. den mellan de tyngre lastbilar som har respektive inte har underkörningsskydd (stora lastbilar har en tendens att vid kollision med mindre fordon "köra över" dessa). Underkörningsskydd för nya lastbilar är obligatoriska, men ett beaktande av förekomsten av underkörningsskydd skulle kunna användas för att styra bort från äldre lastbilar utan sådana. Det sker även en utveckling av deformerbara underkörningsskydd, som inte bara hindrar att lastbilen kör över den mindre personbilen, utan också tar upp en del av krockvåldet genom deformationszoner.

På detta sätt kan kilometerskatten differentieras efter fordonsegenskaper på ett sätt som ligger i linje med svensk transportpolitik. En högre kilometerskattesats för fordon utan



underkörningskydd motiveras då av de högre olyckskostnader som det innebär att krocka med ett tungt fordon utan sådant skydd. Dessa möjligheter bör analyseras vidare vid eventuella ytterligare differentieringar av kilometerskattesystemet.

### *Trängsel*

För trängsel saknas uppskattningar av marginalkostnader. Med en inriktning mot en kilometerskatt som åtminstone inte initialt är differentierad mellan olika vägar och mellan olika tidpunkter är också denna skattekomponent mindre relevant. Dessa kostnader lämnas därför utan någon närmare analys av utredningen. Se dock avsnitt 9.14.1 för en kort diskussion om förhållandet mellan kilometerskatt och trängselskatt.

## **9.7 Förslaget i sammandrag**

Förslaget om kilometerskatt för tunga godsfordon är som framgått att betrakta ur två perspektiv; på kort och på lång sikt.

- Vid införandet av kilometerskatt, tidigast 2008, differentieras denna endast utifrån fordonets egenskaper. Detta är ett betydande steg mot ett effektivt vägtransportsystem, som beaktar vägtransporternas kostnadsansvar och behovet av en konkurrensneutral vägtrafikbeskattning.
- Utifrån ett marginalkostnadsperspektiv är det välmotiverat att differentiera mellan tätort/landsbygd, eftersom det är mycket stora skillnader i externa marginalkostnader dem emellan. Utredningens bedömning är dock att denna ytterligare differentieringsgrund, vilken inte baseras på fordonets egenskaper, byggs in *efter* det att kilometerskattesystemet är på plats och fungerande, dvs. *så fort systemet bedöms vara stabilt*. Förslagsvis kan detta ske år 2010.
- När kilometerskattesystemet är på plats och fungerande bör i linje med det ovan sagda möjligheterna att öka (trafik)styrningen och komplexiteten ytterligare undersökas. Om ytterligare justeringar dessutom kan ske till låga merkostnader för systemet, vilket får anses högst troligt med tanke på de funktionskrav som ställs på det grundläggande systemet, är

detta önskvärt från transportpolitisk synpunkt. Detta naturligtvis under förutsättning att ökad styrning uppnås.

Det är stora skillnader i externa marginalkostnader mellan fordon beroende på vikt och EURO-klass. Uppgifter i vägtrafikregistret avseende fordonets vikt och EURO-klass är därför en naturlig utgångspunkt för differentiering. Således föreslås kilometerskatten i ett *inledningskede* differentieras på följande sätt:

- Fordonets utsläpp av kolväten, kväveoxider och partiklar beaktas genom en miljödifferentierad kilometerskatt efter *fordonets EURO-klass (svensk miljöklass)*. På detta sätt fångas fordonets utsläpp per kilometer in på ett enkelt och relativt tillförlitligt sätt och kan bli ett starkt incitament för användande av ren teknik.
- Fordonets påverkan på vägbanan i form av deformation differentieras efter *fordonets totalvikt* och föreslås vara linjärt ökande med en enkel viktskatt per ton.

#### *Kilometerskatt baserad på vägt genomsnitt i inledningskedet*

Utformningen av den svenska kilometerskatten (kr/fordonskm) föreslås mot denna bakgrund beräknas efter ett vägt genomsnitt baserat på 82 procent landsbygdsexternalitet och 18 procent tätortsexternalitet för lastbilar. Skatten bestäms då efter genomsnittlig fördelning av körsträcka tätort/landsbygd enligt formeln:

$$\text{Km-skatt} = \text{antal kilometer på det skattebelagda vägnätet} \times \text{totalvikt} \times \text{miljödifferenterad skatt}$$

I formeln bestäms kilometerskatten alltså genom en enkel multiplikation av antalet kilometer på det skattebelagda vägnätet, fordonets totalvikt samt en miljödifferenterad skattesats. Storleken på den miljödifferenterade skattesatsen ges i tabell 9.15. nedan.

*Kilometerskattens storlek tar hänsyn till energiskatten på diesel*

Vad gäller bestämmandet av nivån på kilometerskatten bestäms den genom formeln:

$$\text{Km-skatt} = \text{Den samhällliga externa marginalkostnaden} - \text{energiskatten på diesel}$$

Detta innebär att utredningen anser att energiskatten på diesel, trots att den är en fiskalt motiverad skatt, *bidrar* till att internalisera de externa kostnaderna och att kilometerskatten skall användas till att ”fylla på”, så att de totala samhällliga marginalkostnaderna blir täckta. Resultaten av detta angreppssätt ges i tabellen nedan.

Tabell 9.15. Miljödifferentierade kilometerskattesatser, kr/tonkm

EURO-klasser	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EEV
Motsvarande miljöklass (MK)	Inte indelat i MK	MK 3, 1993-1996	MK 2, 1993-1996	MK 2000	MK 2005	MK 2008	MK EEV
Marginalkostnad per ton och kilometer <sup>A</sup>	0,065	0,060	0,055	0,050	0,045	0,040	0,035
Marginalkostnader redan internaliserade genom diselskattens energiskatt <sup>B</sup>	-0,010	-0,010	-0,010	-0,010	-0,010	-0,010	-0,010
Skatt per ton och kilometer <sup>C</sup>	0,055	0,050	0,045	0,040	0,035	0,030	0,025

<sup>A</sup> Om marginalkostnaderna i denna rad multipliceras med 22 (ton, dvs. typfordonets totalvikt) motsvarar detta ungefär marginalkostnaderna i första raden tabell 9.10 ovan, dvs. marginalkostnaderna för landsbygdskörning.

<sup>B</sup> Denna nedsättning fås genom att anta en genomsnittlig drivmedelsförbrukning om 0,4 liter per kilometer och en energiskatt på 0,733 kr per liter.

<sup>C</sup> Kilometerskatt per ton och kilometer fås då genom att dra energiskatten från marginalkostnaden.

Vilken skattesats som är tillämplig i tabellen ges, som framgått ovan, av fordonets registrerade EURO-klass (miljöklass). Denna skattesats multipliceras sedan med det antal kilometer som ett fordon (eller fordonskombination) kör samt fordonets totalvikt. Skattesatserna är i enlighet med analysen ovan marginalkostnadsbaserade.

EURO 5 (dvs. miljöklass 2008) blir obligatorisk vid nya typgodkännanden den 1 oktober 2009. Detta innebär att om en svensk

kilometerskatt införs före detta datum, kan det vara EG-rättsligt problematiskt att stimulera denna kravnivå genom en differentierad skatteskala. En lösning på detta är att låta EURO 5-fordonen betala kilometerskatt på samma nivå som EURO 4 till dess att EURO 5 blir obligatorisk.

Notera också att det enligt EG-rätten är tillåtet att stimulera fordon som uppfyller avgaskraven för EEV, eftersom detta är ett beslutat och redan gällande frivilligt avgaskrav. Utredningen anser att det finns skäl för att utnyttja denna möjlighet.

#### *Differentiering mellan tätort och landsbygd på lite längre sikt*

För att fullt ut dra nytta av kilometerskattens styrpotential samt få fram pedagogiken i systemet hanteras skillnaderna i marginalkostnader mellan tätort och landsbygd så fort det är juridiskt och tekniskt möjligt. Storleken av den svenska kilometerskatten föreslås då vara olika i tätort respektive på landsbygd. Kilometerskatt vid *landsbygdskörning* ges av

$$\text{Km-skatt} = \text{antal kilometer på det skattebelagda vägnätet} \times \text{totalvikt} \times \text{miljödifferenterad skatt}$$

Denna formel är exakt densamma som ovan. Nivån på kilometerskatten vid landsbygdskörning är dock något lägre än den föreslagna kilometerskatten p.g.a. att den ovan föreslagna baseras på det vägda genomsnittet. Kilometerskatten vid *tätortskörning* bestäms av samma formel för landsbygdskörning, men kompletterad med en "tätortsfaktor", som preliminärt föreslås innebära tre gånger högre kilometerskatt än vid landsbygdskörning.

$$\text{Km-skatt} = \text{antal kilometer på det skattebelagda vägnätet} \times \text{totalvikt} \times \text{miljödifferenterad skatt} \times \text{tätortsfaktor}$$

Detta betyder att kilometerskatten i tätorter beräknas precis som för landsbygdskörning, men att den är tre gånger högre i tätorter, dvs. den genomsnittliga tätortsfaktorn (en tätortsfaktor på cirka fem motsvarar Stockholm).

*Kilometerskattesatser för olika totalvikter och EURO-klasser*

I tabellen nedan visas vad det ovan sagda innebär för några olika viktkategorier samt hur stor differentieringen av kilometerskatten inom dessa viktkategorier blir. Två saker blir då tydliga. För det första halveras kilometerskattekostnaden, om fordon inom de två bästa avgaskraven används jämfört med att framföra ett fordon som bara uppfyller EURO 0. För det andra ökar kilometerskatten med totalvikten.

Skatteskalen i tabellen nedan utgår från det ovan nämnda typfordonet med en totalvikt om 22 ton, se avsnitt nedan för eventuella justeringar av detta förenklande angreppssätt.

Tabell 9.16 Exempel på skatt per fordonskilometer för fordon med olika totalvikt och EURO-klass (miljöklass), kr/fordonskm

Totalvikt (ton)	Miljödifferentierad	Km-skatt	Landsbygd Tätort Vägt genomsnitt		
			Km-skatt	Km-skatt	Km-skatt
A		C	$D=A \times C$	$E=D \times 3$	$F=D \times 0,82+E \times 0,18$
3,5	Euro 0	0,055	0,19	0,58	0,26
3,5	Euro 1	0,050	0,18	0,53	0,24
3,5	Euro 2	0,045	0,16	0,47	0,21
3,5	Euro 3	0,040	0,14	0,42	0,19
3,5	Euro 4	0,035	0,12	0,37	0,17
3,5	Euro 5	0,030	0,11	0,32	0,14
3,5	EEV	0,025	0,09	0,26	0,12
12	Euro 0	0,055	0,66	1,98	0,90
12	Euro 1	0,050	0,60	1,80	0,82
12	Euro 2	0,045	0,54	1,62	0,73
12	Euro 3	0,040	0,48	1,44	0,65
12	Euro 4	0,035	0,42	1,26	0,57
12	Euro 5	0,030	0,36	1,08	0,49
12	EEV	0,025	0,30	0,90	0,41
22	Euro 0	0,055	1,21	3,63	1,65
22	Euro 1	0,050	1,10	3,30	1,50
22	Euro 2	0,045	0,99	2,97	1,35
22	Euro 3	0,040	0,88	2,64	1,20
22	Euro 4	0,035	0,77	2,31	1,05
22	Euro 5	0,030	0,66	1,98	0,90
22	EEV	0,025	0,55	1,65	0,75
40	Euro 0	0,055	2,20	6,60	2,99
40	Euro 1	0,050	2,00	6,00	2,72
40	Euro 2	0,045	1,80	5,40	2,45
40	Euro 3	0,040	1,60	4,80	2,18
40	Euro 4	0,035	1,40	4,20	1,90
40	Euro 5	0,030	1,20	3,60	1,63
40	EEV	0,025	1,00	3,00	1,36
60	Euro 0	0,055	3,30	9,90	4,49
60	Euro 1	0,050	3,00	9,00	4,08
60	Euro 2	0,045	2,70	8,10	3,67
60	Euro 3	0,040	2,40	7,20	3,26
60	Euro 4	0,035	2,10	6,30	2,86
60	Euro 5	0,030	1,80	5,40	2,45
60	EEV	0,025	1,50	4,50	2,04

Som har framgått ovan är de marginalkostnader som presenterats tidigare i detta avsnitt inte exakt överensstämmande med dessa skattesatser. En viktigt förklaring till detta är att kilometerskatten tar hänsyn till att energiskatten på diesel internaliserar en viss del av de externa samhällliga marginalkostnaderna.

#### *Eventuella ytterligare justeringar av kilometerskattesatserna*

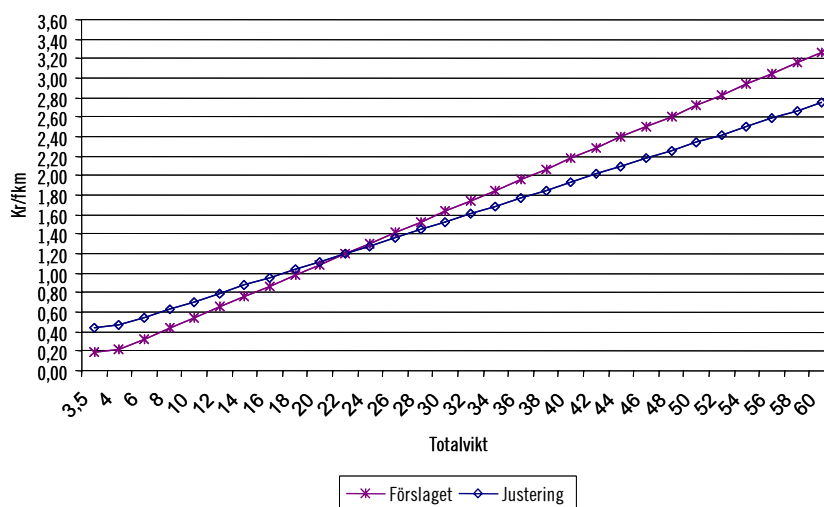
Som tidigare framhållits tar utredningen inte någon slutgiltig ställning till om de uppskattningar av marginalkostnaderna och därmed också de ovan föreslagna kilometerskattesatserna är helt korrekta eller inte. Skattenivåerna i ett slutgiltigt förslag om ett svenskt kilometerskattesystem bör sannolikt justeras.

Utredningen vill emellertid här rikta uppmärksamheten på att ytterligare hänsyn kan behöva tas vid den slutliga utformningen. Valet ovan för beräkning av kilometerskatten är *möjligen* alltför förenklat, och det finns åtminstone två skäl till detta.

*För det första*; förslaget utgår i från ett typfordon med 22 tons totalvikt. Det valda förenklade angreppssättet medför möjligen att lastbilar mellan 3,5 och 16 ton är något underinternaliserade och att fordon över 22 ton är överinternaliserade.

Om hänsyn tas till detta innebär det, att de föreslagna kilometerskattesatserna bör sänkas för de tyngsta fordonen och höjas för den lättare andelen (medan typfordonet på 22 ton i princip har en oförändrad skatt per kilometer). För en fordonskombination med 60 tons totalvikt medför en sådan justering en sänkning med cirka 80 öre per fordonskm för EURO 0- fordon och en sänkning med cirka 20 öre per fordonskm för EEV- fordon (dvs. till ca 80-85 % av den föreslagna skatten oavsett EURO-klass). För ett fordon på 12 ton medför justeringen en höjning mellan 10 och 20 öre per fordonskilometer. En illustration av detta görs i figuren nedan.

Figur 9.2. Jämförelse mellan föreslagen och justerad kilometerskatteskala för en lastbil som uppfyller EURO 3



Den föreslagna kilometerskatten (på det skattebelagda vägnätet) beräknas som ovan framgått genom:

$$\text{Km-skatt (kr/fordonskilometer)} = \text{totalvikt} \times \text{miljödifferenterad skatt}$$

En justerad kilometerskatteskala (den flackare i figuren ovan) beräknas genom<sup>5</sup>:

$$\text{Km-skatt (kr/fordonskilometer)} = 0,3 + 0,75 \times \text{totalvikt} \times \text{miljödifferenterad skatt}$$

En intressant konsekvens är att denna justering kanske är mest angelägen av konkurrensskäl, även om den motiveras av marginalkostnadsskäl. Eftersom de långa transporter främst utförs med de tyngre fordonen, och det är kring dessa det finns störst oro för att svensk produktion missgynnas vid alltför höga kostnadsökningar för godstrafik på väg, kan den ovan nämnda justeringen lindra oron vid ett genomförande.

<sup>5</sup> I den justerade formeln börjar skatteskalen på en högre skattesats, motsvarande 30 öre per fordonskilometer (görs genom termen 0,3), men skatteskalen är flackare än den föreslagna (görs genom en faktor om 0,75, vilken är 1 i den föreslagna skatteskalen).



För *det andra*; förslaget ovan utgår från att alla tunga fordon förbrukar 4 liter diesel per mil. Denna bränsleförbrukning får anses avspegla förbrukningen i de tyngre viktklasserna.

Det går naturligtvis att justera formeln för kilometerskatt med hänsyn till båda dessa faktorer, men det får som effekt att en del av enkelheten vid kilometerskatteberäkningen går förlorad. Vinsten av att göra dessa justeringar är att kilometerskatten kommer närmare de faktiska marginalkostnaderna. Den förenklade ansatsen skall alltså vägas mot målet att komma närmare de faktiska marginalkostnaderna.

En kanske mer pragmatisk lösning, som uppnår ungefär samma sak, är att "kapa" kilometerskatten vid 40 ton. Alltså sätta ett tak där, så att alla fordon med högre vikt betalar skatt som om de hade högst 40 tons totalvikt. Detta torde inte vara omöjligt sett ur ett EG-rättsligt perspektiv. På detta sätt missgynnas dessutom inte heller svenska fordon gentemot utländska. Dessa har ofta en totalvikt som inte överstiger 40 ton. Samtidigt skall det framhållas att det inte finns några formella hinder för utländska åkare att använda 60 tons fordonskombinationer här i Sverige.

## 9.8 Kilometerskatten i förhållande till övriga vägtrafikskatter

### 9.8.1 Jämförelse av de föreslagna skattesatserna med andra länders nivåer

I tabellen nedan framgår det att den föreslagna nivån på den svenska kilometerskatten är jämförbar med skattesatserna i det planerade kilometerskattesystemet i Tyskland och med skattesatserna i Österrike. Vid en aning mer detaljerad jämförelse mellan dessa länder framgår också att de föreslagna nivåerna är *lägre* för de fordon som uppfyller strängare avgaskrav (högre EURO-klasser) och *högre* för de smutsigare fordonen. Det framgår också att de föreslagna svenska skattesatserna har en starkare progression efter vikt än skattesatserna i Österrike och i det planerade kilometerskattesystemet i Tyskland.

De föreslagna svenska skattesatserna ligger dock avsevärt lägre än skattesatserna i Schweiz, med undantag för fordonskombinationen med 60 tons totalvikt. (inte tillåten i jämförelseländerna). Det framgår också tydligt att det i Schweiz införda kilometerskattesystemet och det som utredningen föreslår är jämförbara avseende graden av och typen av differentiering.

Skillnaden är att nivåerna på skattesatserna i Schweiz' kilometerskattesystem är högre och att de inte differentierar mellan de bästa avgasklasserna. Nivåerna i utredningens förslag är således lägre än i Schweiz, men det sker en större differentiering mellan EURO-klasserna. Nivåerna är lägst i det ännu inte realiserade tyska kilometerskattesystemet. Differentieringen på vikt/axlar är också svagast i detta system. Tysklands system baseras inte heller på en marginalkostnadsprissättning. Österrikes system har en starkare differentiering avseende antalet axlar men har ingen differentiering efter motorns avgasegenskaper. Tyskland inkluderar inte fordon under 12 ton, vilket görs i Schweiz och Österrike och också föreslås i det svenska kilometerskattesystemet.

Tabell 9.17. Exempel på skatt per kilometer i några olika länder, kr/fordonskilometer (SEK)

	<i>Sverige</i>	<i>Tyskland</i>	<i>Schweiz</i>	<i>Österrike</i>
<i>EURO 0</i>				
7,5-tonsfordon	0,56	-	0,89	1,18 <sup>C</sup>
18-tonsfordon	1,35	1,18 <sup>A</sup>	2,12	1,18 <sup>C</sup>
40-tonsfordon	2,99	1,27 <sup>B</sup>	4,72	1,65 <sup>D</sup>
60-tonsfordon	4,49	-	-	-
<i>EURO 1</i>				
7,5-tonsfordon	0,51	-	0,74	1,18 <sup>C</sup>
18-tonsfordon	1,22	1,18 <sup>A</sup>	1,78	1,18 <sup>C</sup>
40-tonsfordon	2,72	1,27 <sup>B</sup>	3,97	1,65 <sup>D</sup>
60-tonsfordon	4,08	-	-	-
<i>EURO 2</i>				
7,5-tonsfordon	0,46	-	0,63	1,18 <sup>C</sup>
18-tonsfordon	1,10	1,00 <sup>A</sup>	1,51	1,18 <sup>C</sup>
40-tonsfordon	2,45	1,09 <sup>B</sup>	3,35	1,65 <sup>D</sup>
60-tonsfordon	3,67	-	-	-
<i>EURO 3</i>				
7,5-tonsfordon	0,41	-	0,63	1,18 <sup>C</sup>
18-tonsfordon	0,98	1,00 <sup>A</sup>	1,51	1,18 <sup>C</sup>
40-tonsfordon	2,18	1,09 <sup>B</sup>	3,35	1,65 <sup>D</sup>
60-tonsfordon	3,26	-	-	-

	<i>Sverige</i>	<i>Tyskland</i>	<i>Schweiz</i>	<i>Österrike</i>
<i>EURO 4</i>				
7,5 -tonsfordon	0,36	-	0,63	1,18 <sup>C</sup>
18 -tonsfordon	0,86	0,82 <sup>A</sup>	1,51	1,18 <sup>C</sup>
40 -tonsfordon	1,90	0,91 <sup>B</sup>	3,35	1,65 <sup>D</sup>
60 -tonsfordon	2,86	-	-	-
<i>EURO 5</i>				
7,5 -tonsfordon	0,31	-	0,63	1,18 <sup>C</sup>
18 -tonsfordon	0,73	0,82 <sup>A</sup>	1,51	1,18 <sup>C</sup>
40 -tonsfordon	1,63	0,91 <sup>B</sup>	3,35	1,65 <sup>D</sup>
60 -tonsfordon	2,45	-	-	-

<sup>A</sup> Antagande om högst tre axlar (Tyskland)

<sup>B</sup> Antagande om fyra eller fler axlar (Tyskland)

<sup>C</sup> Antagande om två axlar (Österrike)

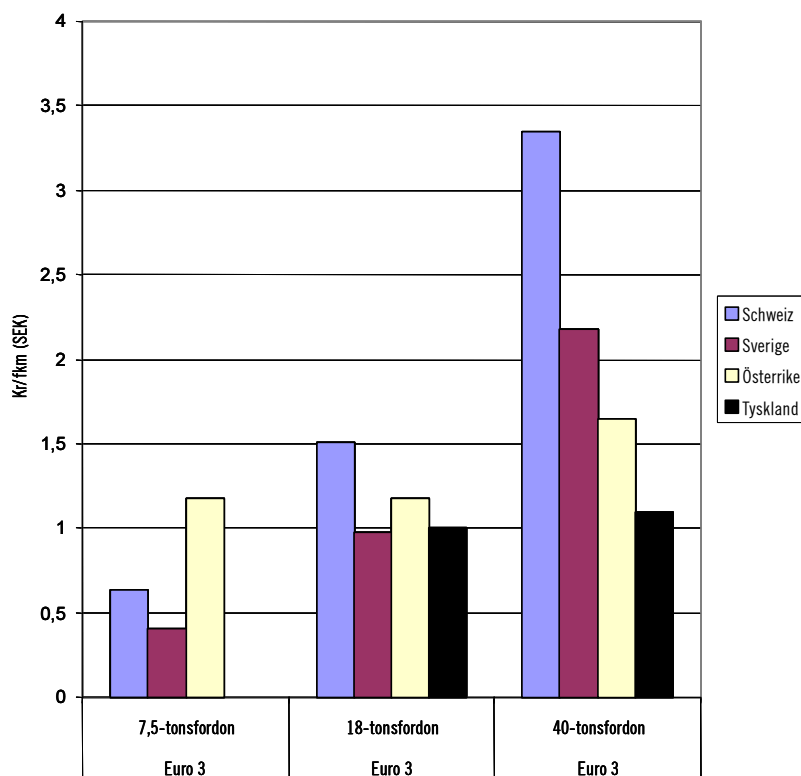
<sup>D</sup> Antagande om tre axlar (Österrike)

\* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 euro = 1,5396 CHF = 9,085 SEK (EUT C 236,2.10.2003 s. 1).

Vid tidpunkten för ett införande av ett svenskt kilometerskattesystem kommer typfordonet i den svenska lastbilsflottan sannolikt att motsvara EURO 3 (miljöklass 2000) eller bättre. I figuren nedan illustreras nivåer på kilometerskatt för EURO 3-fordon för Schweiz, Sverige, Tyskland och Österrike.

Som synes kommer den genomsnittliga nivån på den svenska kilometerskatten att vara avsevärt lägre än den schweiziska. Detta blir tydligast i de högre viktklasserna. Det är också tydligt att den svenska nivån på kilometerskatten för EURO 3-fordon i de högre viktklasserna är betydligt högre än nivån på den tyska och den österrikiska.

Figur 9.3. Exempel på skatt per kilometer i några olika länder jämförd med den för Sverige, kr/fordonskm



### 9.8.2 Hur påverkas kostnaden för lastbilstransporter av kilometerskatten?

Utredningen föreslår, som ovan framgått, att det vägda genomsnittet mellan landsbygdsexternalitet och tätortsexternalitet skall utgöra grunden för kilometerskattuttaget. I tabell 9.18 nedan framgår i kolumnen längst till höger de årliga kostnaderna för kilometerskatt för de olika typtransporterna (EURO 3). De varierar från cirka 8 500 kronor per år för den ”tung” budbilstransporten till cirka 400 000 kronor för en tung transport (totalvikt 62 ton) med en lång årlig körsträcka. Det är alltså fråga om betydande summor för flera typtransporter. I verkligheten kommer dessa summor antagligen att vara betydligt mindre för många

transporter. Två viktiga skäl till detta är dels att hela den årliga körsträckan inte körs på det kilometerskattepliktiga vägnätet (den allt övervägande delen av det enskilda vägnätet är inte belagt med kilometerskatt), dels att hela körsträckan inte alltid körs på det svenska vägnätet.

Ett annan viktig förklaring till att nedanstående kostnader för kilometerskatt blir lägre än vad som framgår av tabellen är incitamentet att använda så rena fordon som möjligt. Mycket tunga fordon med långa körsträckor har ett starkt incitament att byta och använda ett renare fordon. De föreslagna skattesatserna innebär att ett 60-tonsfordon som kör 12 000 mil om året tjänar cirka 50 000 kronor per ”EURO-klassförbättring”. Naturligtvis är detta incitament betydligt lägre för lättare lastfordon med kortare körsträckor.

Det står emellertid ganska klart att kilometerskatten kan vara ett verkningsfullt styrmedel i den svenska transportpolitiken.

Tabell 9.18 Kostnaden för kilometerskatt för olika typtransporter, EURO-3 fordon

Totalvikt (ton)	Typ av transport	Antal kilometer	Landsbygd		Tätort	Vägt	
			Km-skatt (kr/fkm)	Km-skatt (kr/fkm)	Km-skatt (kr/fkm)	Total km- skatt (kr)	Total km- skatt (kr)
18	Anläggningstipptrailer	45 000	0,72	0,98	2,16	32 400	44 064
50	Anläggningstransporter	45 000	2,00	2,72	6,00	90 000	122 400
3,5	Budbil <sup>A</sup>	45 000	0,14	0,19	0,42	6 300	8 568
26	Dragbil inrikestr	120 000	1,04	1,41	3,12	124 800	169 728
18	Dragbil utrikestr	120 000	0,72	0,98	2,16	86 400	117 504
62	Fjärrbilstransporter	120 000	2,48	3,37	7,44	297 600	404 736
62	Jordbrukstransporter	90 000	2,48	3,37	7,44	223 200	303 552
26	Kretsdistribution	45 000	1,04	1,41	3,12	46 800	63 648
15	Lokaldistribution	45 000	0,60	0,82	1,80	27 000	36 720
62	Petroleumtransporter	120 000	2,48	3,37	7,44	297 600	404 736
62	Rundvirkestransporter	120 000	2,48	3,37	7,44	297 600	404 736
24	Tungtransporter	60 000	0,96	1,31	2,88	57 600	78 336

<sup>A</sup> Typtransporten för budbil har en totalvikt om 1,5 ton. Totalvikten 3,5 ton har här i stället använts för att illustrera tyngre budtransporter och/eller andra transporter med lägre totalvikt än övriga typtransporter i tabellen.

Källa: SIKÅ, samt egna beräkningar.

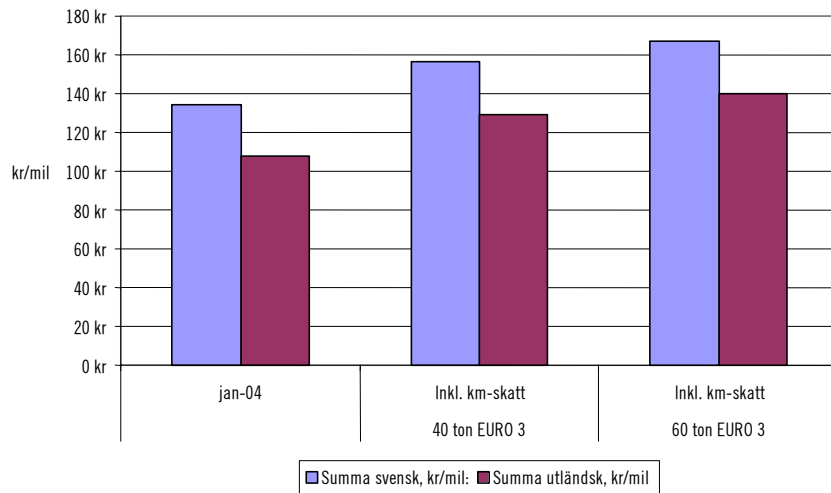
### 9.8.3 Högre kostnader för godstrafik på väg, men större konkurrensneutralitet

Kostnaderna för godstrafik på väg ökar som en följd av ett införande av en kilometerskatt på full internaliseringsnivå. I figur 9.4 och 9.5 nedan illustreras förändringarna av åkerinäringens konkurrenssituation som en följd av en kilometerskatt. Som grund för detta har det antagits att kostnaden för ett svenskregistrerat fordon som betalar svenska skatter (fasta och rörliga fordonskostnader, samt lönekostnad) uppgår till 135 kronor per mil. Det antas också att kostnaden per mil för ett konkurrerande utländskt åkeri bara uppgår till 108 kronor per mil, dvs. 80 procent av de kostnaderna. I figur 9.4 illustreras att kostnaderna per mil ökar lika mycket vid ett införande av en svensk kilometerskatt, vilket innebär att det kvarstår en kostnadsnackdel även efter det att en kilometerskatt införs.<sup>6</sup> I figur 9.5 visas dock att ett införande av kilometerskatt är *konkurrensneutraliserande*, vilket illustreras genom att se till de procentuella ökningarna som en kilometerskatt innebär, jämfört med nuvarande kostnad per mil. Även om kostnaderna per mil ökar lika mycket, får det utländska åkeriet, givet att det i dag har en lägre kostnad per mil, *större* kostnadsökningar än det svenska åkeriet.

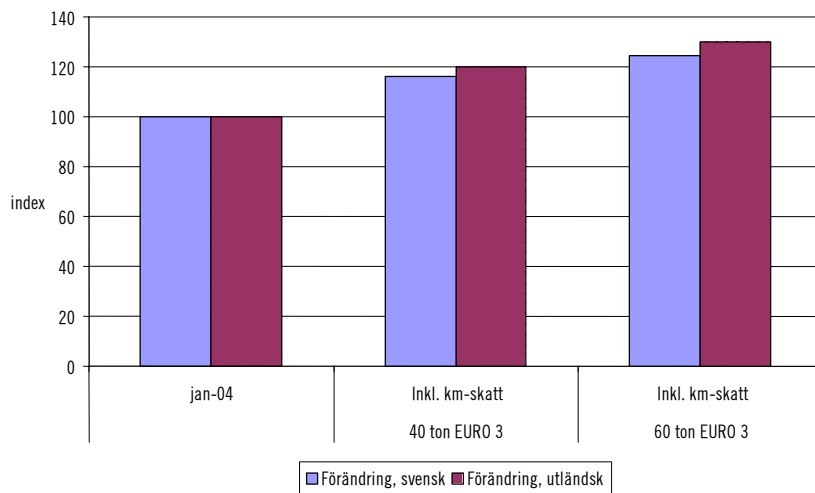
---

<sup>6</sup> I figurerna har hänsyn inte tagits till att svenskregistrerade fordon också får sänkt fordonsskatt och inte längre betalar Eurovinjettavgift.

Figur 9.4. Exempel på kostnad per mil för en svensk och en utländsk åkare, kr/mil



Figur 9.5. Exempel på kostnad per mil för en svensk och en utländsk åkare, januari 2004 index = 100



#### 9.8.4 Slopande av Eurovinjettavgiften

Enligt gällande Eurovinjettdirektiv såväl som i föreliggande förslag<sup>7</sup> till reviderat Eurovinjettdirektiv är det förbjudet för en medlemsstat att ta ut både vägavgift och kilometerskatt annat än för specifika broar, tunnlar eller bergspass. De lastbilar med totalvikt om minst 12 ton, som i dag betalar vägavgift kommer därmed med automatik att slippa denna pålaga när de kör i Sverige. Det innebär en kostnadsänkning på upp till cirka 13 000 kronor per år och fordon. De lastbilar som kör i internationell trafik kommer dock att behöva betala Eurovinjettavgift för de dagar de kör i andra vinjettländer. Huruvida det över huvud taget finns några andra Eurovinjettländer den dag Sverige lämnar systemet är dock oklart. Alla dessa länder har givit någon form av uttryck för att det på lång sikt vore lämpligt att lämna Eurovinjetten och införa kilometerskatter. I sådant fall betalar svenska åkare kilometerskatt också utomlands (se avsnitt 8 för hur utvecklingen i andra länder ser ut avseende kilometerskatter).

#### 9.8.5 Sänkning av fordonsskatten

Eurovinjettdirektivet innehåller också bestämmelser om miniminivåer för fordonsskatter för fordon om minst 12 ton. Minimiskattesatserna varierar med fordonsvikt, axelkonfiguration och eventuell förekomst av luftfjädring. Den högsta minimiskattenivån för fordon mellan 36 och 38 ton, med två plus två axlar (släpvagnen) och utan luftfjädring är på drygt 700 euro eller cirka 6 500 kronor. Dagens svenska fordonsskatter för tyngre lastbilar ligger avsevärt högre än detta. Intervallet slutar över 30 000 kronor per år. Fordonsskatterna kan därför sänkas påtagligt.

Om en ändring av Eurovinjettdirektivet möjliggör ett slopande av fordonsskatten är detta att föredra från transporteffektivitetssynpunkt. Ett slopande verkar dock, efter vad utredningen kan bedöma, för närvarande inte vara EG-rättsligt möjligt i samband med ett eventuellt införande av kilometerskatten. Det torde dock vara fullt möjligt att skapa bredare viktintervall för släpvagnarna, såsom utredningen föreslår för tunga lastbilar och tunga bussar.

---

<sup>7</sup> Kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer. KOM(2003) 448 slutlig.



Bredare viktintervall för släpvagnarna, eller *möjligen* ett slopande, kan lämpligen göras i samband med kilometerskattens införande.

### 9.8.6 Återbetalning av drivmedelsskatt/skild drivmedelsnivå

EU:s nya energiskattedirektiv<sup>8</sup> fastställer minimiskattenivån för dieselolja som används som motorbränsle till 302 euro per 1 000 liter. Vid en växelkurs om 9,085 kronor/euro motsvarar det en skattenivå på 2,74 kronor per liter, vilket kan jämföras med dagens dieseloljeskatt som är 3,33 kronor per liter. En medlemsstat får dock inte sänka dieselskatten till en nivå under den som gällde i aktuell medlemsstat den 1 januari 2003. Skattesatsen den 1 januari 2003 var cirka 3,18 kronor per liter. Detta innebär att det finns möjlighet att sänka dieseloljeskatten i samband med ett införande av kilometerskatt med endast cirka 15 öre per liter, jämfört med dagens situation. Energiskattedirektivet gör det också möjligt att tillämpa skilda skattenivåer för icke-kommersiell respektive kommersiell trafik. Det senare definieras som motorfordon eller fordonskombinationer som är avsedda uteslutande för godstransporter på väg och vars totalvikt är minst 7,5 ton. Viss busstrafik omfattas också av begreppet. Med andra ord skulle det vara möjligt att ha en skattesats som är 15 öre lägre per liter för lastbilar över 7,5 ton än för lättare lastbilar och personbilar. Se också appendix till avsnitt 5 beträffande skattenivåer i EU:s medlemsländer.

### 9.8.7 Räkneexempel: Det samlade uttaget av vägtrafikskatt vid införande av kilometerskatt

Även här används exemplet en dragbil med påhängsvagn med en årlig körsträcka om 12 000 mil som drar 4 liter per mil, varav 90 procent av dieseloljan tankas i Sverige.

I tabellen nedan framgår den avsevärda kostnadsökningen som kilometerskatten medför. Detta trots att kompensation sker i form av slopad Eurovinjettavgift, sänkt fordonsskatt även för de fordon som inte uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven och en återbetalning av drivmedelsskatt ned till dagens nivå (dvs. den som gäller innan utredningens förslag om en höjning om 50 öre per

<sup>8</sup> Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).

liter). Det kraftiga incitamentet för att välja rena fordon framgår också tydligt.

*Tabell 9.19.* Det sammanlagda uttaget av vägtrafikskatt vid införande av kilometerskatt, per fordon och år

	<i>EURO 0</i>	<i>EURO 2</i>	<i>EURO 5</i>
<i>Fordonsskatt</i>			
Dagens fordonsskatt, dragbil + påhängsvagn	23 544	23 544	23 544
Minimiskattesats	4 860	4 860	4 860
Sänkning av fordonsskatt, kr	18 684	18 684	-
<i>Dieselskatt</i>			
Återbetalning av energiskatt på diesel, kr/liter	0,5	0,5	0,5
Dieselanvändning, liter/mil	4,0	4,0	4,0
Årlig körsträcka, mil	12 000	12 000	12 000
Andel tankning i Sverige	0,9	0,9	0,9
Sänkta drivmedelskostnader, kr	21 600	21 600	21 600
<i>Eurovinjettavgift</i>			
Slopande av Eurovinjettavgift (2003)	14 117	11 385	11 385
<i>Kilometerskatt</i>			
Skattesats, kr/fkm	4,64	3,79	2,53
Årlig körsträcka, km	120 000	120 000	120 000
Andel av körsträckan på skattepliktigt vägnät	0,9	0,9	0,9
Betald kilometerskatt	501 120	409 320	273 240
<i>Totalt</i>	<i>446 719</i>	<i>357 651</i>	<i>240 255</i>

### 9.8.8 Sammanfattning – kompensationsbehov

**Utredningens bedömning:** Kostnadsökningar av kilometerskatt kompenseras till viss del av slopande av Eurovinjettavgiften, återbetalning av diesellojleskatt och vissa justeringar av fordonsskatten. Sammantaget finns det dock begränsade möjligheter att inom ramen för vägtrafikskatterna balansera en kilometerskatt på full internaliseringsnivå med sänkningar av andra vägtrafikskatter. En marginalkostnadsbaserad kilometerskatt på full internaliseringsnivå genererar därför sannolikt ett stort ekonomiskt statsfinansiellt överskott trots kompensation, inte minst till följd av intäkter också från utländskt registrerade fordon som trafikerar det svenska vägnätet.

Trots att det kan vara motiverat att införa kilometerskatt och att allmänt sett göra godstransporter på väg dyrare, kan de ovan föreslagna nivåerna anses vara alltför höga. En betydande kompensation för kostnadsökningarna kan därför ske genom återbetalning av dieselskatt för de kilometerskattepliktiga tunga fordonen i samband med införandet av kilometerskatt (där kontroll mot körsträcka kan ge en god och relativt säker kontrollmöjlighet). Hur mycket av dieselskatten som skall återbetalas begränsas av att återbetalning inte får ske under den dieselskattenivå som gällde den 1 januari 2003 (se artikel 7.2 i energiskattedirektivet). Kompensation sker också genom att Eurovinjettavgiften (dvs. dagens vägavgift) slopas och fordonsskatten sänks i den mån det går. En ytterligare möjlighet till kompensation är en sänkning av lönebidkostnaderna i linje med den gröna skatteväxlingen, dvs. en generell skattesänkning på arbete. En sådan kompensation riktar sig således inte specifikt mot åkerinäringen, utan får snarare ses som en kompensation till det svenska näringslivet i allmänhet. Denna kompensation bedöms därför vara marginell sett från åkerinäringens synpunkt.

Möjliga kompensationer kommer av allt att döma inte att fullt ut kompensera kostnadsökningarna för flertalet åkare, utan i slutändan blir det en kostnadsökning för godstransport på väg. Totalt sett bedöms dock dessa förändringar i viss mån stärka de svenska åkarnas konkurrenskraft. Detta genom att kilometerskatten och de övriga förändringarna skapar en större konkurrensneutralitet mellan svenskregistrerade tunga lastfordon och övriga tunga lastfordon som framförs på det skattebelagda

vägnätet samt genom möjligheterna att sänka andra fordonsrelaterade skatter som bara drabbar svenskregistrerade åkare.

Ett införande av kilometerskatt på den nivå som föreslås kommer också att stimulera till att i större utsträckning flytta över godset till järnväg och sjöfart. Med tanke på den stora ökning av godstransporter på väg som har skett de senaste decennierna och givet att man vill minska de negativa effekterna av ökad lastbilstrafik får en sådan utveckling ses som önskvärd. Det finns heller inga skäl till att tro att lastbilstransporterna kommer att minska drastiskt. Erfarenheter från kilometerskatten i Schweiz är att, trots att kilometerskatten är på en avsevärt högre nivå än den som föreslås här, godstransporter på väg inte har minskat.<sup>9</sup> De har däremot ökat långsammare än de annars skulle ha gjort. Det finns alltså goda skäl att misstänka att godstransporter på väg i Sverige fortsätter att öka *trots kostnadsökningar genom införandet av kilometerskatt.*

---

<sup>9</sup> *Fair and efficient. The distance-related Heavy Vehicle Fee (HVF) in Switzerland* (ARE 2002)

## 9.9 Ytterligare om externa marginalkostnader i förhållande till kilometerskatt och dieselskatt

**Utredningens bedömning:** Successiva höjningar av energiskatten på diesel i enlighet med målet om en likformig beskattning av bensin och diesel, som ett led i en harmonisering av drivmedels- och fordonsskatt för lätta fordon, skulle utan justeringar av kilometerskatten för tunga lastbilar innebära avsevärda kostnadsökningar.

Detta avsnitt tydliggör hur förslaget om kilometerskatt förhåller sig till den redan existerande dieselskatten och hur eventuella justeringar av kilometerskatten bör beakta energiskatten på diesel (inklusive fortsatt skatteväxling), omfattningen av ett eventuellt återbetalningssystem samt vägtrafikbeskattningens betydelse för den internationella konkurrenskraften.

Möjligheterna att i framtiden avskaffa ett eventuellt återbetalningssystem är beroende av nivå på EG:s minimiskattesatser; ju högre minimiskattesatser, desto mindre behov av återbetalningssystem. Under ett långt övergångsskede bedöms det dock finnas ett behov av ett återbetalningssystem. Detta för att inte förslagen skall missgynna svenska åkares konkurrenskraft gentemot utländska åkare och svensk produktion i allmänhet.

Det bör dock vara möjligt att vid behov justera ned även kilometerskattesatserna med hänsyn till konkurrensaspekterna.

Utredningen vill i detta avsnitt tydliggöra hur förslaget om kilometerskatt förhåller sig till den redan existerande dieselskatten. I de framtagna, men högst preliminära, kilometerskattesatserna ovan har det tagits hänsyn till att energiskatten bidrar till att internalisera de externa kostnaderna. Utredningen vill här också relatera kilometerskatten till utredningens förslag om höjning av energiskatten på diesel med 50 öre per liter samt till konkurrensituationen för svensk åkerinäring och svensk produktion i allmänhet. I vissa länder inom EU har det införts olika former av särregler som innebär att dieseloljeskatt återbetalas eller reduceras för fordon i yrkesmässig trafik. Sådana undantag bör, enligt våra direktiv, undvikas i Sverige. Möjligheten att balansera dieseloljeskatten med förändringar i vägtrafikbeskattningen i övrigt bör i stället övervägas.

Dagens låga skattenivåer på dieselolja (jämfört med skattenivåerna på bensin) har motiverats med hänsyn till den yrkesmässiga trafikens konkurrenssituation. Utredningen vill här peka på hur nivåerna på kilometerskatten framför allt förhåller sig till dieselskatten. Justeringar av kilometerskatten av konkurrensskäl diskuteras också.

### 9.9.1 Hur har dieselskatten utvecklats de senaste åren?

De senaste åren har energiskatten på dieselolja sänkts i samband med skatteväxlingen, samtidigt som koldioxidskatten höjts i motsvarande mån. Detta innebär att energiskatten i allt mindre utsträckning internaliserar externa kostnader i samband med den tunga lastbilstrafiken. De senaste beräkningarna i *Trafikens externa effekter* (SIKA Rapport 2004:4, tabell 4.9) visar att internaliseringsgraden genom energiskatten ligger på cirka 20 procent av de sammanlagda externa marginalkostnaderna (exkl. koldioxid) för tung trafik på landsbygd och knappt 10 procent i tätorter. Denna andel har alltså *minskat* jämfört med tidigare år som en följd av skatteväxlingen.

Om utredningens förslag om höjningar av skatten på dieselolja (som skall ske genom höjd energiskatt och introduktion av en s.k. miljöklasskomponent) blir verklighet kommer följaktligen internaliseringsgraden via dieseloljeskatten att öka. Denna utveckling bör då, logiskt sett, föranleda justeringar av de föreslagna kilometerskattesatserna.

Vid ett slutgiltigt förslag avseende kilometerskattenivåer bör alltså därför hänsyn tas till i vilken utsträckning de av utredningen föreslagna dieseloljeskattehöjningarna skett samt hur den pågående skatteväxlingen behandlat förhållandet mellan energiskatt och koldioxidskatt.

### 9.9.2 EG-rättsliga begränsningar

Enligt energiskattedirektivet ges inte möjlighet att återbetala dieseloljeskatt till en lägre nivå än den som gällde den 1 januari 2003 (jfr avsnitt 5.3.5). I tabellen nedan visas tre olika relevanta nivåer. Den nivå som bedöms vara mest relevant i sammanhanget är den som rör utredningens primära förslag, nämligen en

skattechöjning med 50 öre per liter dieselolja. Detta gäller för det fall dieseloljeskatten inte höjs ytterligare innan kilometerskatten införs.

Tabell 9.20. Möjligheter till återbetalning av skatt på dieselolja för yrkesmässig trafik enligt energiskattedirektivet, kr/liter

	Dieselskatte- nivåer	Möjlig åter- betalning
Nivå av dieselskatt som inte får underskridas enligt energiskattedirektivet (2003-års nivå i Sverige)	3,178	
Nuvarande svensk dieseloljeskatt	3,331	0,153
Utredningens förslag om höjd svensk dieseloljeskatt	3,831	0,653
Om dieselskatten beskattas efter energiinnehåll och fossilt kolinnehåll	5,551	2,373

### 9.9.3 Vägtrafikbeskattningen i förhållande till marginalkostnader

Kilometerskattesatserna i avsnitt 9.7 är beräknade under förutsättning att energiskatt på dieselolja tas ut till dagens skattenivå.

Detta innebär att vägtrafikbeskattningen, vid nuvarande nivå på skatt på diesel och med föreslagna kilometerskattesatser, skulle internalisera de samhälleliga externa marginalkostnaderna hänförliga till den tunga lastbilstrafiken.

Till detta bör det också läggas att den föreslagna skattechöjningen om 50 öre per liter dieselolja motiverar ytterligare något lägre kilometerskattesatser. I annat fall blir det fråga om överinternalisering. För typlastbilen med 22 tons totalvikt medför en höjning av skatten på dieselolja med 50 öre per liter en sänkning av kilometerskattesatsen med cirka 30 öre per fordonskilometer.<sup>10</sup>

I det fall som ett återbetalningssystem av dieselskatt för yrkesmässig trafik införs och dessa dieselanvändare således inte påverkas av höjningen innebär det naturligtvis att en sänkning av marginalkostnadsskäl inte är motiverad. Nivåerna på dieselskatten och kilometerskatten bör alltså stämmas av mot en eventuell återbetalning av dieselskatt.

<sup>10</sup> Givet att energiskatten på diesel är 0,733 kr/liter och en lastbil antas dra ca 0,4 liter/fkm ger detta till resultat att energiskatten motsvarar ungefär 0,29 kr/fkm, dvs.  $0,90 + 0,33 = 1,23$ .

#### 9.9.4 Kan nedsättning av kilometerskattesatserna motiveras?

De föreslagna kilometerskattesatserna ligger alltså, när nivån på dieselskatten beaktats, i linje med en marginalkostnadsbaserad prissättning av godstransporter. Sammantaget är då de totala vägtrafikskatterna i nivå med marginalkostnaderna.

Full internaliseringsnivå innebär dock stora kostnadsökningar för godstransporter på väg i Sverige, vilka, om de bedöms alltför stora och/eller om de går i alltför stor otakt med omvärlden, kan påverka Sveriges konkurrenskraft. Dessutom innebär de ovan nämnda begränsningarna av möjligheterna till återbetalning av dieseloljeskatt att det kan finnas praktiska skäl att ta hänsyn till kostnadsökningarna genom en nedsatt kilometerskatt.

Allmänt sett är det, som framgått tidigare i betänkandet, ofta problematiskt att beskatta insatsvaror och svensk produktion, om detta också påverkar den svenska konkurrenskraften. Detta är också det huvudsakliga skälet till att industrin i övrigt betalar lägre energirelaterade skatter och/eller lägre fiskalt motiverade skatter än övriga samhällssektorer (men även lägre koldioxidskatter). En eventuell nedsättning av kilometerskatten kan således i detta perspektiv vara motiverad.

I konkurrenshänseende är dock skatten på dieselolja avsedd för transporter troligen mindre problematisk p.g.a. de ovan nämnda minimiskattenivåerna inom EU, vilket hindrar att det sker en icke önskvärd skattekonkurrens avseende drivmedelsskatter. Nivåer på den svenska skatten på dieselolja *långt över* konkurrentländernas kan dock motivera någon form av kompensation. Hur hårt högre drivmedelsskatter slår, varierar beroende på konkurrensutsatthet och transportkostnadernas relation till varuvärdet.

Att beakta konkurrenssituationen vid bestämmandet av skattenivåer (här: dieselskatt och/eller kilometerskatt) kan således innebära att skatten möjligen bör sättas *under* marginalkostnaderna.

Det positiva som en *nedsättning* av kilometerskatten av konkurrensskäl för med sig är att omfattningen av ett eventuellt återbetalningssystem av dieseloljeskatt blir mindre och att godstransporter på svenska vägar inte blir avsevärt dyrare än på andra vägar i Europa. En negativ följd är att EURO-differentieringen blir svagare. Trots en sådan nedsättning är kilometerskatten dock fortfarande *baserad* på marginalkostnader.



I tabell 9.21 nedan visas tre olika kilometerskatter, vilka skiljer sig åt beroende på om hänsyn tas till dieselskatt och hur kilometerskatten förändras om utredningens förslag om en höjning av energiskatten på diesel genomförs. I kolumnen längst till höger visas kilometerskattesatserna om de revideras efter utredningens föreslagna höjning av dieselskatten med 50 öre per liter. I kolumnen näst längst till höger visas utredningens förslag om kilometerskattenivåer om hänsyn tas till *nuvarande* dieselskattenivå. I kolumnen i mitten visas en marginalkostnadsbaserad kilometerskatt, som inte tar hänsyn till energiskattens bidrag till internalisering.

I det fall som risken för att produktion i Sverige missgynnas väsentligt, genom högre kostnader för gods på väg, bedöms som stor finns möjligheten att återbetala dieselskatt eller ytterligare sätta ned kilometerskattesatsen. Denna oro kan möjligen föranleda att införandet av kilometerskatt sker *stegvis* vad gäller de föreslagna nivåerna och att dessa utvärderas innan de externa marginalkostnaderna fullt ut internaliseras genom utredningens förslag. Någon illustration av en sådan nedsättning visas inte i tabellen, eftersom den i stor utsträckning beror av vägtrafikskatterna i vår omvärld.

Det är också viktigt att beakta de skisserade kostnadsökningarna i perspektivet av det arbete som bedrivs i *Godstransportdelegationen 2002*. Det torde vara önskvärt att förändringarna i skattesystemet i linje med kostnadsansvaret, i den mån det är möjligt, sker på gemensam front mellan transportslagen i syfte att nå en bättre total styrning till de mest effektiva transportlösningarna. Om kostnadsökningarna för transporter i Sverige bedöms påverka attraktiviteten att producera varor i Sverige (och därmed påverka sysselsättningen) kan detta vara ett skäl att överväga vissa justeringar av kilometerskattesatserna. Dessa eventuella justeringar bör då naturligtvis ske i en sammantagen bedömning av de förbättringar av den svenska konkurrenskraften som möjliggörs genom sänkt skatt på arbete m.m., se även avsnitt 2.1.3.

Tabell 9.21 Olika skatt per fordonskilometer för fordon med olika totalvikt och EURO-klass, kr/fkm

Totalvikt (ton)	Miljödifferenterad skatt	om det bortses från energiskattens internalisering	Kilometerskatt (vägda genomsnitt):	
			minus energiskatt (0,733 kr/l) (Samma som förslaget ovan.)	minus energiskatt (1,233 kr/l) (Förslaget ovan justerat för 50 öres höjning)
3,5	Euro 0	0,31	0,26	0,21
3,5	Euro 1	0,29	0,24	0,19
3,5	Euro 2	0,26	0,21	0,17
3,5	Euro 3	0,24	0,19	0,14
3,5	Euro 4	0,21	0,17	0,12
3,5	Euro 5	0,19	0,14	0,10
3,5	EEV	0,17	0,12	0,07
-----				
12	Euro 0	1,06	0,90	0,73
12	Euro 1	0,98	0,82	0,65
12	Euro 2	0,90	0,73	0,57
12	Euro 3	0,82	0,65	0,49
12	Euro 4	0,73	0,57	0,41
12	Euro 5	0,65	0,49	0,33
12	EEV	0,57	0,41	0,24
-----				
22	Euro 0	1,94	1,65	1,35
22	Euro 1	1,80	1,50	1,20
22	Euro 2	1,65	1,35	1,05
22	Euro 3	1,50	1,20	0,90
22	Euro 4	1,35	1,05	0,75
22	Euro 5	1,20	0,90	0,60
22	EEV	1,05	0,75	0,45
-----				
40	Euro 0	3,54	2,99	2,45
40	Euro 1	3,26	2,72	2,18
40	Euro 2	2,99	2,45	1,90
40	Euro 3	2,72	2,18	1,63
40	Euro 4	2,45	1,90	1,36
40	Euro 5	2,18	1,63	1,09
40	EEV	1,90	1,36	0,82
-----				
60	Euro 0	5,30	4,49	3,67
60	Euro 1	4,90	4,08	3,26
60	Euro 2	4,49	3,67	2,86
60	Euro 3	4,08	3,26	2,45
60	Euro 4	3,67	2,86	2,04
60	Euro 5	3,26	2,45	1,63
60	EEV	2,86	2,04	1,22

### *Godstransporter och koldioxidskatt*

I princip gäller motiven bakom en eventuell nedsättning av kilometerskattesatserna *av konkurrensskäl* också för koldioxidskatten, vilken har utelämnats i diskussionen ovan. Det kan dock nämnas att om den svenska koldioxidskatten ensidigt höjs och detta driver upp skatten på dieselolja för yrkesmässig trafik (framför allt för den tunga lastbilstrafiken) kan även detta inverka menligt på Sveriges konkurrenskraft *i det fall som transportkostnaderna är av stor betydelse för att svenskproducerade produkter skall komma till den relevanta marknaden*.

Vad gäller möjligheterna att nå uppsatta klimatmål bör framtida överväganden om eventuell nedsättning av koldioxidskatten av konkurrensskäl för yrkesmässig trafik mycket noga beakta vad en sådan nedsättning innebär i *ökade* koldioxidskatter för andra användare.

### **9.9.5 Sammanfattning av diskussion om dieselskatt respektive kilometerskatt**

Utredningens uppfattning är att kilometerskatten i första hand bestäms så att den tillsammans med energiskatten internaliserar de externa marginalkostnaderna. Konkurrenssituationen bör beaktas genom hänsynstagande till nedjustering/avskaffande av andra fordonsrelaterade skatter.

Behövs ytterligare hänsynstagande till Konkurrenssituationen bör detta ske genom nedsättning av (återbetalning) av dieselskatt. Det bör dock även, som ett alternativ till nedsatt dieselskatt, vara möjligt att med hänsyn till Konkurrenssituationen sätta ned kilometerskatten.

En nedsatt kilometerskatt torde vara sämre både ur ett marginalkostnadsperspektiv och ur ett statsfinansiellt perspektiv. Från marginalkostnadssynpunkt möjliggör kilometerskatten ett bättre sätt att uppfylla kostnadsansvaret än med dieselskatten genom kopplingen till fordonsegenskaper (och senare även med hänsyn till skilda marginalkostnader i rum och tid). Ur ett statsfinansiellt perspektiv torde detta också generera mer intäkter, eftersom det är mycket svårt att undvika kilometerskatt, medan det är fullt möjligt för flera dieselanvändare att undvika att tanka i Sverige.

## 9.10 Tekniska lösningar

### 9.10.1 Behovet av ett öppet och flexibelt system

I detta avsnitt redovisas synpunkter på de tekniska frågor som rör kilometerskattesystemet. De funktioner som krävs för att kunna differentiera kilometerskatten efter transportpolitiska mål och möjligheten att med hög säkerhet kunna garantera att rätt skatt också betalas är de viktigaste komponenterna i ett sådant system. En preliminär skiss till en införandeprocess presenteras också. Utredningen anser att det är av stor vikt att processen att införa en kilometerskatt om möjligt skyndas på. En viktig signal kan i detta sammanhang vara en avsiktsförklaring (ett principbeslut) av riksdagen, där ett sjösättande av kilometerskattesystemet betingas av tillgängliga enkla, billiga och pålitliga tekniska lösningar.

En vägledande princip för övervägandena vid valen av tekniska lösningar är att ett svenskt kilometerskattesystem skall innebära så lite merarbete som möjligt för både förare och skattskyldiga. I bästa fall kan betalning av kilometerskatt, efter en viss läroperiod, enkelt inlemmas i befintliga redovisningsrutiner.

Ett svenskt kilometerskattesystem bedöms tidigast kunna vara i drift under år 2008, även vid en relativt snabb beslutsprocess. Med tanke på den snabba tekniska utvecklingen och de redan nu kända och förutsedda förändringarna vad avser tillgängliga tekniska system, finner utredningen att det är olämpligt att *i detalj* föreslå en teknisk utformning av ett svenskt system för kilometerskatt.

Dessutom är det rimligt att anta att systemets framväxt, genomförande och utveckling är en process som kommer att ta flera år. Ett svenskt system skall därför utformas så att det fungerar under de förutsättningarna, vilket innebär ett system som i första hand är uppbyggt av ett antal centrala funktioner som kan utföras med olika tekniska lösningar och också successivt utvecklas. Kilometerskattens införande bör därför ses som en *läroprocess*.

Den tekniska uppbyggnaden av systemet och vilka krav på teknisk funktionalitet som ställs i ett inledningskede påverkar möjligheterna till ytterligare, framtida differentiering av kilometerskatten efter tid och rum. Trots att det är ett stort steg att införa kilometerskatt för tunga fordon baserat på fordonsegenskaper finns det möjligheter att, beroende på teknisk lösning, enkelt införa ytterligare differentieringar (utöver skatt baserad på fordonsegenskaper). En försiktig start kan dock, såsom framhållits i det

föregående, vara viktig för att ”få med alla aktörer på tåget”. Framtida ytterligare differentieringar underlättas om globala satellitnavigationsystem (Global Navigation Satellite Systems, GNSS) tillsammans med cellbaserad radiokommunikation (Cellular Networks, CN) används för vägskatteuttag. Exempel på detta är positionering med GPS och kommunikation över GSM-, GPRS- eller UMTS-nät. Dessa teknologier kan väntas vara stabila inom några år.

Det pågår dessutom ett antal EU-projekt som undersöker hur efterlevnaden och betalningen av kilometerskatt kan fungera (se nedan). Detta betyder att de svenska problemen med detta i viss mån är generella och att det därför finns anledning att både driva på och följa den utveckling som sker på europeisk nivå inom detta område.

### 9.10.2 Förutsättningar för val av tekniska lösningar

Vad avser förutsättningarna för val av tekniska lösningar kan dessa sammanfattas i följande punkter.

- Det är ett relativt begränsat antal berörda fordon som omfattas (inledningsskedet ca 105 000). Detta innebär att det är mycket motiverat att systemkostnaden, såväl avseende investering som drift, hålls på en så låg nivå som möjligt. Kostnaden för systemet *per fordon* får inte bli för stor.
- Skatteplikten omfattar de vägar som registrerats i Kilometerskattedatabasen (KMDB), vilket motsvarar det statliga och kommunala vägnätet samt de enskilda vägar som definieras som gatemark i detaljplan. Sammanlagt omfattar kilometerskatteplikten cirka 150 000 kilometer. Den svenska kilometerskatteplikten omfattar även icke motorvägar. Informationen i den nationella vägdatan hos Vägverket (NVDB) kommer att vara av stor betydelse.
- Kilometerskatten differentieras i inledningsskedet efter fordonets individuella egenskaper. Systemet skall dock vara förberett för differentiering av skatten mellan olika vägtyper, mellan tätort och landsbygd samt för olika tider under dygnet. Redan föreslagna och förutsedda förändringar i beskattningen samt den europeiska utvecklingen motiverar ett system med en *öppen och flexibel struktur*.

- Möjligheten till interoperabilitet med andra system ökar om komplexiteten i skattesystemet minskar. Utformningen av motsvarande avståndsbaserade vägtrafikskatter i andra europeiska länder (främst Schweiz, Österrike, Tyskland och Storbritannien) bör beaktas. Särskild vikt har därvid lagts vid att finna möjligheter för att etablera interoperabilitet mellan ett svenskt system och existerande eller planerade system i vår omvärld. Det skall dock framhållas att det är en minoritet av de kilometerpliktiga fordonen som förväntas trafikera flera olika vägtrafikskattesystem.

#### *Färdskrivare*

I rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter finns bestämmelser om kör- och vilotider. För att åstadkomma en effektiv kontroll av de bestämmelserna finns krav på färdskrivare i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter. Med färdskrivare förstås en utrustning avsedd att installeras i vägfordon med uppgift att automatiskt eller halvautomatiskt lämna detaljerad information om fordonets förflyttningar och om förarnas arbetspass. En färdskrivare registrerar bland annat fordonets tillryggalagda vägsträcka.

Generellt sett omfattar kravet på färdskrivare fordon, eller fordonskombinationer, för godtransporter om totalvikten överstiger 3,5 ton samt bussar. Från huvudregeln finns dock undantag, dels i EG-rättsakterna och dels i nationell lagstiftning. Dessa undantag avser bland annat bussar i kortare linjetrafik (50 km), fordon som används för icke yrkesmässig transport av gods för personligt bruk, bussar för högst 17 personer, fordon som i viss omfattning används uteslutande inom jord- och skogsbruk samt diverse specialfordon och fordon för speciella ändamål (försvaret, polisen, räddningstjänsten, sjukvården, bärgningsfordon, mjölktransporter m.m.).

De färdskrivare som finns i dag är mekaniska med registrering av uppgifter på s.k. diagramblad. Genom rådets förordning (EG) nr 2135/98 av den 24 september 1998 om ändring av förordningen (EEG) nr 3821/85 beslutades om införandet av en ny typ av färdskrivare med en enhet för elektronisk lagring av information (digital färdskrivare). Kravet på den nya typen av färdskrivare gäller

alla nya fordon från och med den 5 augusti 2004. På grund av förseningar i typgodkännandeprocessen är dock hela projektet försenat och EG-kommissionen har i ett brev till medlemsstaterna förklarat att det införs ett moratorium på tolv månader, dvs. till den 5 augusti 2005.

Säkerheten i det nuvarande systemet med mekaniska färdskrivare får sägas vara förhållandevis låg, dvs. uppgifterna kan manipuleras relativt enkelt. De nya digitala färdskrivarna erbjuder därvidlag en betydligt högre säkerhet. Det är dock tveksamt om säkerheten blir så hög som den var i det tidigare kilometerskattesystemet med den typ av räknare som för vissa fordonsslag kunde anslutas direkt till fordonets nav.

Det pågår inom EG arbete med en ny förordning om kör- och vilotider, som således skall ersätta förordningen (EEG) nr 3820/85. Förslaget innebär inte några omedelbara förändringar av de fordon som omfattas av bestämmelserna – och därmed av kravet på färdskrivare – men listan av undantag är delvis förändrad. Oavsett vad slutresultatet blir av förslaget kan antas att den generella beskrivningen av färdskrivarkravet kommer att kvarstå i väsentliga delar. Detta innebär således att en stor del av den tunga trafiken (fordon över 3,5 ton) är utrustad med färdskrivare även om undantagen inte är obetydliga. Det bör också understrykas att undantagen i huvudsak är formulerade med avseende på fordonens användning och inte på hur de är konstruerade. Därmed ökar naturligtvis svårigheterna att utifrån registertekniska uppgifter avgöra om krav på färdskrivare föreligger eller inte.

Sammantaget innebär detta att uppgift om vägsträcka rent tekniskt finns att tillgå genom en färdskrivare men att säkerheten är relativt låg, att en stor del av de tunga fordonen är utrustade med färdskrivare, men att det inte går att avgöra utifrån registertekniska uppgifter om ett fordon är utrustat med färdskrivare eller inte.

### 9.10.3 Slutsatser avseende system i omvärlden

Beträffande systemen i Österrike och Tyskland kan vi sammanfattningsvis konstatera att de endast omfattar motorvägnätet i respektive land och att Österrike och Tyskland har valt helt olika tekniska lösningar. Beträffande systemet i Schweiz kan vi konstatera att det påminner om det tyska men förutsätter bland

annat en direkt koppling till en färdskrivare, vilket avviker från den europeiska normen i diskussionerna om kilometerskatt.

Utredningen gör med dessa förutsättningar bedömningen att inget av de studerade systemen uppfyller förutsättningarna för ett svenskt system. Vi noterar dock att det finns stora likheter mellan kraven på ett svenskt system och det system som förbereds i Storbritannien. Dessa likheter bör beaktas i det fortsatta arbetet. Se också avsnitt 8 för en beskrivning av vägtrafikskattesystem i andra länder.

#### 9.10.4 Interoperabilitet och harmonisering

Under 2003 har EG-kommissionen lagt fram två förslag till direktiv som har direkt koppling till ett svenskt kilometerskattesystem för tunga fordon: förslaget till förändring av Eurovinjettdirektivet samt förslaget till EFC-direktiv, se avsnitt 8.

Dessa förslag till direktiv utgör en viktig del i ett omfattande europeiskt utvecklingsarbete med syftet att etablera interoperabla skatte- och avgiftssystem för tunga lastfordon. Utredningen vill särskilt belysa MIS, CESARE III och VERA2.

##### *MIS*

Den europeiska standardiseringsorganisationen CEN, inom arbetsgrupp TC278 WG1/SG5, skriver en standard för kommunikationsgränssnittet inom vägtrafikskattesystem av GNSS/CN-typ. En mindre del av denna grupp har beviljats särskilda medel från EG-kommissionen för att utveckla en *Minimum Interoperability Specification* (MIS) för Europa. Sverige deltar i arbetet och hävdar den differentiering av funktionalitet som återspeglas i utredningens förslag. Målet är att minimera komplexiteten i systemet och därmed ge bästa förutsättningar för interoperabilitet.

##### *CESARE III / The Stockholm Group*

Stockholmsgruppen är en informell sammanslutning av myndigheter i länder som arbetar för harmonisering av och interoperabilitet mellan skattesystem för tunga lastfordon.



Gruppen tillsammans med medlemmarna i ASECAP (l'Association Européenne des Autoroutes à Peage), den europeiska samarbetsorganisationen för vägtullsoperatörer, har tagit initiativ till projektet CESARE III (Common Electronic Fee Collection System for an ASECAP Road Tolling European System), som syftar till att etablera europeisk interoperabilitet mellan alla vägtrafikskattesystem, helt i linje med EFC-direktivet. CESARE III är inriktat mot procedur- och kontraktsfrågor.

#### VERA2

Det europeiska utvecklingsprojektet VERA2 (Video Enforcement For Road Authorities) är inte specifikt inriktat mot vägtrafikskatter utan har etablerats med syftet att utveckla generella metoder för indrivning av kontrollskatter och (trafikrelaterade) böter över nationsgränserna. Projektet har under 2003 utvecklat en principiell lösning för detta, som har stöd i Europeiska rådets *Draft Framework Decision on the Application of the Principle of Mutual Recognition to Finacial Penalties* (COPEN), vilket sannolikt kommer att medföra att det inom en snar framtid etableras en internationell samverkansform som väsentligen underlättar sådan indrivning.

#### 9.10.5 Nödvändiga funktioner i ett svenskt kilometerskattesystem

Ett svenskt kilometerskattesystem måste kunna hantera följande huvudfunktioner.

1. Registrering av färdväg
2. Beräkning av skatt
3. Betalning av skatt
4. Kontroll av erlagd skatt

##### *Registrering av färdväg*

Tunga lastfordon skall antingen ha en fordonsutrustning som registrerar fordonsrörelser som en kombination av tid och plats, eller också skall fordonet vara tvunget att på annat sätt registrera

färdväg (exempelvis genom att ange färdväg i en Internet-applikation i samband med fordonsrörelsen i Sverige). På längre sikt kan det vara aktuellt att kräva att alla fordon skall ha en fordonsutrustning som registrerar fordonsrörelser.

Utredningen anser inte att en för kilometerskattesystemet specifik fordonsutrustning (hårdvara eller OBU) behöver utvecklas, utan gör bedömningen att det redan i dag finns, eller går att med enkla medel skapa, tillräcklig funktionalitet genom elektroniska körjournaler, transportledningssystem och andra tekniska fordonssystem.

Med färdväg menas i detta sammanhang en tidsangiven färdvägsbeskrivning. En färdväg kan med de svenska förutsättningarna registreras på huvudsakligen två sätt.

- En särskild fordonsbaserad utrustning registrerar fortlöpande fordonets färd. Utrustningen kan utnyttja satellitpositionering (GNSS-teknik) men även positionering genom GSM-nätet kan vara aktuell. Med en förutbestämd periodicitet registrerar utrustningen fordonets position och tidpunkt och lagrar informationen för överföring. Det är också möjligt att fordonet kontinuerligt meddelar sin position, t.ex. till en transportledningscentral, som ställer samman färdvägsregistreringen.
- Färdvägen deklarerar i en fristående applikation i anslutning till dess genomförande. Applikationen kan finnas tillgänglig på Internet (t.ex. på bensinstationer, i anslutning till större rastplatser, gränsövergångar etc.). Också vid deklaration av färdväg definieras tidpunkt för transporten samt det berörda fordonets identitet.

Dessa olika sätt att registrera en färdväg ger (i princip) samma underlag för beräkning av kilometerskatt.

#### *Beräkning och betalning av kilometerskatt*

Registrerade fordonsrörelser "översätts" till en kilometerskattegrundande färdväg. Denna översättning görs av transportören eller av ett av denne anlitat företag. Transportören, eller dennes ställföreträdare, verkställer därefter en inbetalning av den beräknade skatten. För att beteckna den som sköter själva betalnings- och kontrollproceduren å fordonets vägnar och dennes roll har vi valt termen *betalningsförmedlare*. Vanligtvis är detta

åkaren eller ett specialiserat tjänsteföretag. Själva uppgiften sköts automatiskt av en datorapplikation. Betalning kan ske genom kreditinstitut eller bensinbolag, över en internetbank eller någon annan av transportören vald aktör.

Data avseende fordonets egenskaper och tillryggalagd färdväg bearbetas i en applikation för skatteberäkning, som också genom en säkerhetsrutin av integritetsskäl gör färdvägen hemlig. Den registrerade färdvägen utgör underlag för beräkning av skatten, vilken genomförs av betalningsförmedlaren i tre steg.

- Den registrerade färdvägen översätts till en följd av väglänkar enligt KMDB, där varje väglänk är given en skattegrundande längd och eventuella andra skattepåverkande karakteristika (t.ex. tätortsgata, motorväg etc.).
- De egenskaper som påverkar storleken av kilometerskatten (i inledningsskedet totalvikt och miljöklassning) resulterar i en skatt per fordonskilometer
- Skatt per kilometer multipliceras med summa skattegrundande väglängd (per typ av väg vid differentiering) och ger en resulterande total skatt för den aktuella resan.

Skatteberäkningen kan ske i den fordonsbaserade utrustningen (jfr Tyskland), men lika gärna i en applikation utanför fordonet, exempelvis på en server, i en Internetapplikation eller i en användarterminal. Utredningen ser vissa fördelar med att skatteberäkningen görs utanför fordonet. Dels ställs det då väsentligt lägre tekniska krav på den fordonsbaserade utrustningen, dels blir det inte nödvändigt att uppdatera samtliga fordonsenheter med nya versioner av KMDB eller andra instruktioner vid förändringar i prissättningen.

Observera att en skatteberäkning som genomförs utanför fordonet ändå görs på fordonets vägnar. De uppgifter om färdväg som hanteras och lagras kommer inte att användas till något annat än skatteberäkning utan transportörens explicita medgivande. Den utrustning som utför skatteberäkningen behöver inte heller stå under uppbördsmyndighetens kontroll, utan den kan lika gärna hanteras av enskilda åkare eller ett åkeri.

En central uppgift för uppbördsmyndigheten blir att tillhandahålla KMDB samt de specifikationer och instruktioner som krävs för att omsätta en färdvägsregistrering till underlag för en skatteberäkning (tillsammans med data från KMDB).

Skatt anses som betald när den krediterats uppbördsmyndigheten. Utredningen bedömer att det är rimligt att skatt skall vara betald inom 48 timmar efter genomförd fordonsrörelse. En betalning av kilometerskatt innehåller information om

- fordonets registreringsnummer (eller annan unik fordonsidentitet),
- beräknad kilometerskatt,
- beräknad körsträcka i km (för alla fordonsrörelser, inte bara de skattebelagda), och
- digitalt fingeravtryck<sup>11</sup> av väglänkar med kopplade passagetider för registrerad färdväg.

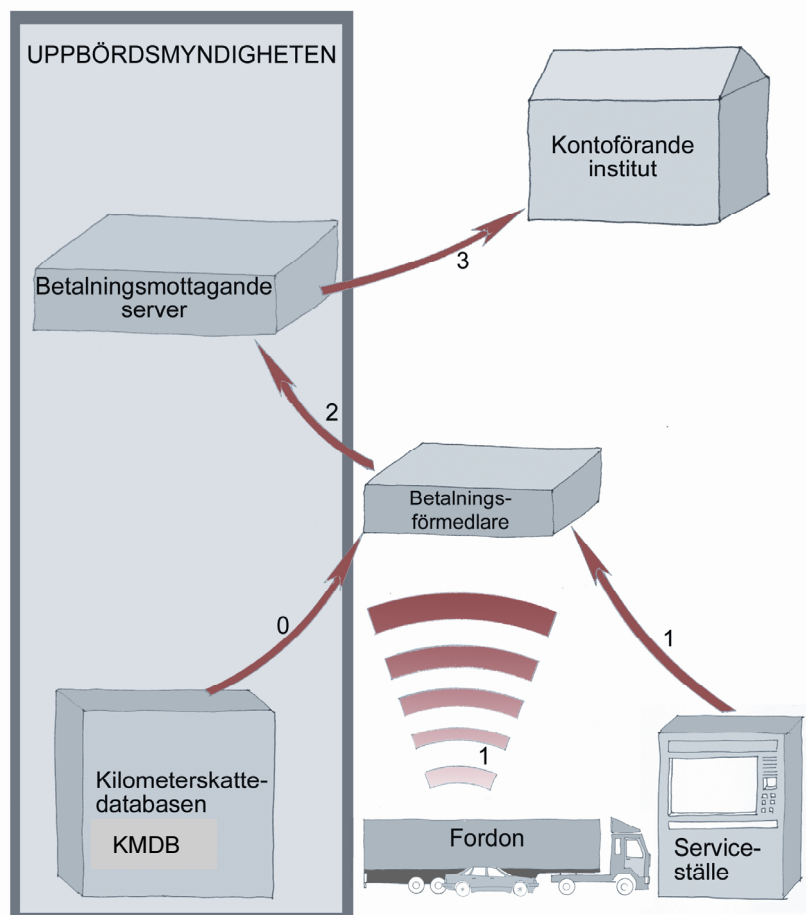
Betalningen av kilometerskatt signeras digitalt av den skattskyldige genom betalningsapplikationen (eventuellt via en betalningsförmedlare), vilket förhindrar att informationen manipuleras av annan part utan upptäckt. Därefter skickas den över en privat förbindelse (till exempel kan IETF:s standard TLS användas<sup>12</sup>) till uppbördsmyndigheten. Uppbördsmyndigheten skickar tillbaka ett digitalt signerat kvitto på betald kilometerskatt. Därmed kan fordonsägaren betrakta betalningen som slutförd.

---

<sup>11</sup> Ett digitalt fingeravtryck har egenskapen att det är enkelt att beräkna för en given datamängd och ger ett i praktiken unikt resultat, men givet endast ett digitalt fingeravtryck är det omöjligt att beräkna den ursprungliga datamängden.

<sup>12</sup> Transport Layer Security (TLS), se <<http://www.ietf.org/html.charters/tls-charter.html>>

Figur 9.6. Betalningsprocedur för kilometerskatt



0) Initiering – genomförs när betalningsförmedlaren skall genomföra en betalning för en position och fordonsenheten befinner sig i en position där kilometerskattesatsen är okänd. Nödvändig betalningsinformation laddas ner från kilometerskattedatabasen.

1) Deklaration av färdväg – Kan göras med hjälp av fordonsutrustning eller vid terminaler i anslutning till bl.a. gränsövergångar.

2) Betalning – En betalningsorder skickas till uppbördsmyndigheten som returnerar ett kvitto.

3) Överföring av medel – Betalningsordern vidarebefordras av uppbördsmyndigheten till det kontoförande institutet som överför medel från den skattskyldiges konto.

Enligt utredningens mening kan därmed informationskedjan från färdvägsregistrering till erlagd betalning ordnas på ett sätt som säkrar informationens tillförlitlighet och äkthet utan att transportföretaget regelmässigt behöver informera om vilka transporter som genomförts. Denna information avslöjas endast som svar på kontrollfråga (se nedan).

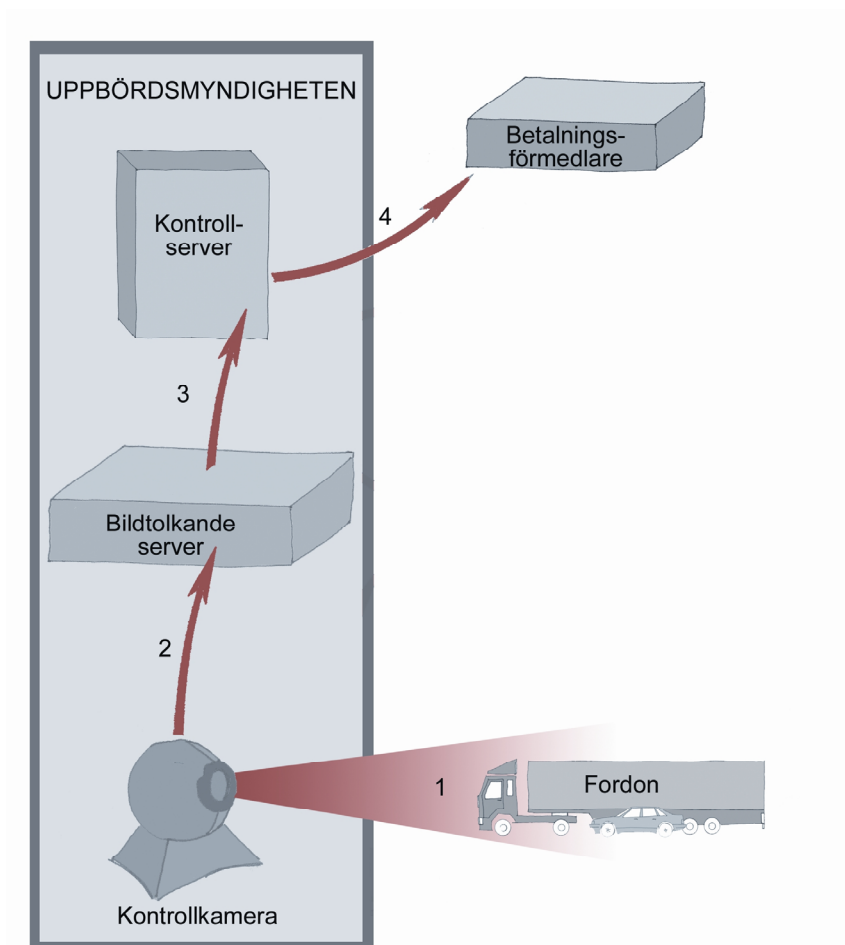
En central uppgift för uppberdsmyndigheten är att även tillhandahålla den programvara och de stödjande system som krävs för att upprätthålla säkerheten i systemet.

Utredningen anser att det i detta sammanhang är av underordnad betydelse vem som genomför inbetalningen av kilometerskatt och ser det som sannolikt och önskvärt att de skattskyldiga använder sig av något kreditinstitut, drivmedelsföretag etc. För tillfälliga besökare i landet, eller för sällananvändare, kan hela informationskedjan från deklaration av transport till erläggande av betalning genomföras i en Internetapplikation vid rastplatser, i anslutning till gränsövergångar e.d.

#### *Kontroll av erlagd skatt*

Kontrollsystemet bygger på observation och registrering av skattepliktiga fordon i vägnätet. Observationer görs dels genom automatiska och bemannade kamerasystem, dels genom olika myndigheters funktion. Kontrollen innebär verifikation av att betalning görs för det aktuella fordonet. Kontroller görs genom att ett skattepliktigt fordon närvaro på en skattepliktig vägsträcka registreras och granskas mot genomförda betalningar. Kontrollen genomförs antingen genom fasta kontrollstationer (jämför Tyskland och Österrike samt system för hastighetskameror) eller genom mobila kontrollstationer. Med mobila kontrollstationer avses bilburen personal, som för med sig nödvändig utrustning och genomför registrering på utvalda platser. Registreringen innebär främst fotografering av fordonets registreringsbeteckning med dokumenterad tid och plats.

Figur 9.7. Kontrollprocedur för kilometerskatt



- 1) Observation – fordonet passerar en kontrollstation som tar en bild av fordonets registreringsskylt.
- 2) Uppgift om tid och plats för observationen skickas tillsammans med bild av registreringsskylten till den bildtolkande servern för utläsande av registreringsnummer.
- 3) Observationsdata – tid, plats och registreringsnummer för observation skickas till kontrollservern.
- 4) Kontrollfråga – Kontrollservern ber om ett kvitto som verifierar att kilometerskatt betalats för observerad körning.

Eftersom skatten kan betalas på olika sätt är systemets kontrollfunktion inriktad mot att kontrollera att betalning skett för en viss fordonsrörelse. Kontroll genomförs i fyra steg.

- Tunga lastfordon under transport registreras genom fotografering av registreringsskylt på skattepliktig del av vägnätet (jfr hastighetskameror) eller genom annan form av myndighetskontroll (t.ex. polisövervakning). Fotografering av registreringsskylt genomförs slumpmässigt och på ett sådant sätt att föraren inte med säkerhet kan upptäcka samtliga tillfällen innan en kontrollfråga ställts.
- Tidigast 48 timmar efter observationen ombeds betalningsförmedlare (kontrollfråga) redovisa kvitto på betald kilometerskatt som omfattar den registrerade fordonsrörelsen (registreringsnummer, kilometerskatt, körsträcka, fingeravtryck av väglänkar med kopplade passagetider) samt de motsvarande väglänkarna. Detta bör kunna skötas per automatik utan inblandning för den skattskyldige, utom i de fall där information om betalning saknas.
- Kontrollmyndigheten verifierar informationens riktighet genom att kontrollberäkna kilometerskatt och körsträcka samt kontrollera att observerad fordonsrörelse omfattas av redovisade väglänkar. Ett återskapat digitalt fingeravtryck säkerställer att transportören inte manipulerat färdvägsbeskrivningen.
- Om informationen inte är fullständig inträder en sanktion i någon form (kontrollavgift, böter e.d.).

Den föreslagna lösningen möjliggör också *tilläggskontroller*. Den sammanlagda körsträckan för varje fordon kan beräknas och avstämmas mot exempelvis trippmätare och färdskrivare i samband med kontrollbesiktning, och också beaktas i samband med exempelvis yrkade avdrag för inbetalda dieselskatter etc.

Den föreslagna lösningen skiljer sig från bland annat den tyska, i och med att kontrollen inte är inriktad mot att säkerställa att eventuell fordonsutrustning fungerar, utan är helt inriktad mot kontroll avseende erlagd skatt.

Eftersom systemet har en inbyggd fördröjning mellan transport och erlagd betalning på 48 timmar, kan inte kravet på redovisning av betalningstransaktion ställas förrän efter denna tid (tidsfristen synkroniseras lämpligen med den föreslagna för trängselskatt).



Detta kan innebära att framför allt utrikes registrerade fordon försöker undgå betalning genom att inom denna tid lämna landet. Utredningen menar därvid att problemet kan lösas på två sätt.

- Fordon registrerade i ett annat EU-land kommer genom de överenskommelser som sluts genom bland annat VERA2-projektet att bli föremål för indrivning i sitt hemland.
- Fordon registrerade i ett annat land är föremål för sedvanlig gränskontroll och kan förvägras inträde i Sverige på grund av oreglerad skatteskuld (inkl. kontrollavgift/böter) vid följande framtida tillfälle.

Sammantaget bedömer utredningen att sanktionsmöjligheterna är tillräckliga för att balansera det beskrivna problemet. En större svårighet kan vara att ha ett tillräckligt finmaskigt kontrollsystem för att registrera sådana fordon som rör sig inom ett mycket begränsat område i en avlägsen del av vägnätet. Just för denna fordonsgrupp torde avstämning mot sammanlagd körsträcka vara av störst betydelse.

#### 9.10.6 Det föreslagna systemets tekniska lösning

Utredningens förslag till systemlösning är utformat för att erbjuda stor flexibilitet, låg komplexitet och för att möjliggöra ett successivt införande av tekniska system. Utredningen har också särskilt beaktat ett önskemål från fordonsindustrin att i största möjliga utsträckning arbeta för en lösning som inte kräver att en elektronisk fordonsenhet skall monteras i fordonet på det sätt som den tyska lösningen kräver. Med utredningens förslag kan transportföretaget själv välja vilken teknisk lösning som skall användas, och marknaden för elektronikkomponenter stimuleras härigenom att utveckla lösningar för olika behov. Systemmässigt omfattar förslaget tre tekniska delsystem: tillgång till Internet, fordonsutrustning och betalningsapplikation.

##### *Tillgång till Internet*

Internet kommer att vara en viktig komponent i systemet. Dels kan alla olika moment i beskattningssystemet genomföras över Internet, som därmed blir mycket betydelsefullt i synnerhet för

tillfälliga besökare i landet. Dels används Internet för att tillhandahålla systemmoduler för exempelvis skatteberäkning, framställning av digitala fingeravtryck etc. till användarna.

Av säkerhetsskäl är det tänkbart att viss informationsöverföring i systemet inte går över Internet i egentlig mening utan över ett verksamhetsspecifikt fjärrnät.

#### *Fordonsutrustning*

För det stora flertalet fordon är det relevant att använda elektroniska stödsystem för att registrera färdväg medan fordonet kör. Utredningen anser det inte nödvändigt att föreskriva ett särskilt val av teknisk lösning för färdvägsregistrering utan anser att GSM-systemets allt mer utvecklade positioneringssystem, och de satellitbaserade positioneringssystemen GPS och Galileo (planerad drift för det sistnämnda under 2008) erbjuder tillfredsställande lösningar. Det är inte heller nödvändigt att ange någon särskild metod för att kommunicera den registrerade färdvägen från fordonet till vägsides funktioner. Utredningen är tveksam till att införa ett system baserat på en obligatorisk fordonsutrustning av den typ som lanserats i Tyskland. Tekniken blir snabbt föråldrad och möjligheten att utveckla systemet är mycket begränsad.

#### *Betalningsapplikation*

Betalningsapplikationen är ett datorsystem och skall omvandla färdvägsregistreringen till betalningsinformation. Den måste därför innehålla all information som krävs för skatteberäkningen och kunna använda specifika rutiner som utvecklats av uppbördsmyndigheten. Betalningsapplikationen kan vara integrerad i fordonsutrustningen, men utredningen bedömer det som mest sannolikt att betalningsapplikationen återfinns i transportföretagets/den skatteskyldiges kontorssystem eller av en bestämd betalningsförmedlare. Betalningsapplikation tillhandahålls av uppbördsmyndigheten.

*Andra överväganden kring tekniska system*

Särskilt under införandefasen kommer många fordon att sakna registrerande fordonsutrustning, och det kan därför vara nödvändigt att skapa särskilda terminallösningar för att registrera färdväg (deklarerad färdväg) och genomföra betalningar. Dessa terminallösningar kan utnyttja befintliga teknikplattformar (t.ex. persondatorer), men dessa behöver konfigureras så att högt ställda krav på användarvänlighet och driftsäkerhet uppfylls. Terminallösningarna kan förväntas finnas i anslutning till gränsövergångar, servicestationer, bensinstationer, större rastplatser, m.m.

*Ett exempel på implementering*

Givet ovan definierade huvudfunktioner och tekniska delsystem, kan ett exempel på systemlösning för ett fordon beskrivas enligt följande.

I fordonet finns en vanlig handdator med ansluten GPS monterad på instrumentpanelen. Vid arbetspassets slut tar föraren med sig handdatorn (som också innehåller körorder och annan företagsinformation) och ”dockar” den till en PC för överföring av färdvägsregistreringen från körpasset till åkeriet (som genom betalningsapplikationen ser till att kilometerskatten betalas).

Åkeriet har via Internet laddat ner KMDB och nödvändiga algoritmer till en rutin som beräknar skatten och producerar det korresponderande digitala fingeravtrycket. I en särskild applikation, tillhandahållen av uppbördsmyndigheten, beordrar åkeriet betalningen och ansluter fingeravtrycket, den sammanlagda körsträckan för betalningen samt fordonets identitet.

Uppbördsmyndigheten svarar med att kvittera den erlagda betalningen.

Om fordonet registreras i en kontroll mottar åkeriet (tidigast 48 timmar efter fordonsrörelsen) som registrerad ägare till fordonet en kontrollfråga. Kontrollfrågan innebär att åkeriet skall redovisa vilken betalning som korresponderar mot en observation av fordonet på en bestämd plats vid ett bestämt tillfälle. Denna hantering förväntas ske med viss automatik utan betungande inblandning från de skattskyldiga.

Åkeriet identifierar den färdvägsregistrering och övrig information (bland annat det mottagna kvittot) som använts som underlag för att betala för den aktuella transporten och skickar

informationen som svar på kontrollfrågan. Uppbördsmyndigheten kan då kontrollberäkna ett nytt digitalt fingeravtryck på samma underlag och verifiera att färdvägsregistreringen är korrekt och att den omfattar närvaro på den vägsträcka och vid den tidpunkt som observationen skedde.

### 9.10.7 Tre möjliga typfall

Hur ser utredningens förslag till systemlösning ut i praktiken? Följande tre typfall illustrerar att lösningen kan utformas på olika sätt beroende på tillgång till utrustning i fordonen. De visar också att kilometerskattefunktionen kommer att vara integrerad med andra IT-baserade tillämpningar, såsom t.ex. transportstyrning, ruttplanering, navigering, hastighetsanpassning, behörighetskontroll och trafikinformation. Genom att använda ”elektroniska körkort” är det också möjligt att lägga in individanpassade restriktioner (t.ex. alkolås).

#### *Långväga utrikestransporter*

Fordon som kör långa sträckor, vilket bland annat gäller för internationella fjärrtransporter, är ofta relativt nya. Detta innebär därför att de också är fordon med bra miljöklass och att det finns befintligt teknik (t.ex. Dynafleet). Åkerierna använder tekniken för fordonsuppföljning och transportstyrning, men också för fordonspositionering med GPS och kommunikation med GSM. Funktionaliteten hos denna teknik kan användas som bas för den svenska kilometerskatteapplikationen, vilket innebär att dessa fordon inte behöver någon extra hårdvara i lastbilen.

Denna relativt avancerade, men befintliga, teknik kan med fördel också via åkeriets ledningscentral ge information till föraren om trafiksituationen i realtid och om vilka vägsträckor som man får åka med farligt gods (föraren slipper då att hålla reda på alla lokala föreskrifter om var man får åka med vilket gods), samt ha beredskap i nödsituationer. Via denna teknik är det också möjligt att snabba på behandlingen av orderbekräftelser, hjälpa föraren att hålla hastighetsgränser, beräkna ankomsttider samt underlätta kontroller genom elektronisk identifikation vid infartskontroller på exempelvis färjor.

### *Distributionstrafik*

Distributionstrafiken kännetecknas av något lättare lastbilar och kortare körsträckor inom ett begränsat geografiskt område. Det bedöms som mindre vanligt att det finns avancerad telematik-utrustning i fordonen innan kilometerskatten införs. Eftersom distributionstrafiken innebär komplicerade och ständigt förändrade körningar torde automatisk rapportering av kilometerskatten vara ett realistiskt alternativ att föredra för många företag.

För att kunna automatisera betalningen krävs då en investering i en fordonsdator, som förutom att innehålla en kilometerskatte-applikation även kan stödja ordermottagning och ge förarstöd i form av bland annat navigering. Detta gör det också möjligt att på ett enkelt sätt administrera tilläggsorder för åkeriföretaget. Liksom för den internationella trafiken är det möjligt att, i samarbete med Vägverket som levererar restidsdata till Vägverkets regionala trafikledningscentral, få trafik- och infrastrukturinformation i realtid som man kopplar till ruttplaneringen (t.ex. information om trafikolyckor och trafikstockningar). Från teknisk synpunkt torde det också vara fullt möjligt att ordna så att betalning av lokala avgifter (t.ex. broavgifter, trängselskatter m.m.) sker per automatik inom ramen för samma tekniska lösning.

### *Lokala och regionala transporter*

För många tunga lastbilar är behovet av avancerade tekniska lösningar litet. Kilometerskatten gör det också mer attraktivt att installera digitala färdskrivare i äldre fordon. Det är då möjligt att koppla sin mobiltelefon, som har en tilläggsapplikation för positionering, till färdskrivaren. Den information som behövs för kilometerskatten registreras på förarkortet. Denna information kan också användas som underlag vid fakturering. Sedan kan nödvändig betalningsinformation skickas via Internet från ett anvisat konto. Genom denna lösning kommer användare att ”märka” kilometerskatten bara genom kontoutdraget. Angående färdskrivare, se avsnitt 9.10.2.

### 9.10.8 Övriga systemfrågor

Den föreslagna systemlösningen bygger på att de skattskyldiga registreras hos uppbördsmyndigheten. Registrering säkerställer att varje skattepliktigt fordon ges en unik elektronisk identitet, som i alla sammanhang skall användas för att knyta en betalningstransaktion till ett visst fordon.

Det föreslagna systemet kräver ingen direktkontakt mellan det specifika fordonet och beskattningssystemet utan bygger på att varje fordon representeras av någon som verkställer betalningar.

För tillfälliga besökare som använder färdvägsdeklaration genom Internetapplikationen etableras en tillfällig identitet (registrering) genom att brukaren anger fordonets registreringsbeteckning i samband med deklarationen. Det är också möjligt att etablera en mellanform, liknande den schweiziska lösningen, där frekventa användare kan identifiera sig genom särskilda elektroniska kort. På sikt är det möjligt att den inom EU normerade elektroniska färdskrivarens fordonskort kan användas för denna funktion.

Många mindre åkare kommer att efterfråga ett system som är certifierat att uppfylla myndigheternas krav, även om ett sådant system inte föreskrivs. Utredningen föreslår att uppbördsmyndigheten också etablerar ett system för att certifiera produkter och procedurer som uppfyller systemets krav.

### 9.10.9 Införandestrategi

Kilometerskatten inkluderar så gott som samtliga tunga lastbilar och hela det allmänna vägnätet. Samtliga tunga lastfordon som trafikerar det svenska vägnätet kommer sannolikt att genomföra skattepliktiga transporter. Enstaka fordon kommer möjligen att genomföra transporter som helt försiggår på skattefritt vägnät men dessa är undantag. När hela transportarbetet registreras som underlag för skatteberäkning och ingår i redovisad färdväg möjliggör detta också eventuella system för kompensation. Utredningens slutsats är därför att ett svenskt kilometerskattesystem för tunga lastfordon skall utformas utifrån förutsättningen att samtliga (skattepliktiga) fordon åläggs att redovisa sitt transportarbete på *hela* vägnätet, alltså även det enskilda. En sådan lösning medför väsentligt ökade möjligheter till en effektiv kontroll

av ett eventuellt återbetalningssystem för dieselskatt. Kilometerskatt tas dock givetvis ut endast på det skattebelagda vägnätet.

### *Centrala moment i införandet*

Det svenska systemet innehåller inte som i Tyskland föreskriven fordonsutrustning utan utgår från att många olika system (också befintliga) kan användas för färdvägsregistrering med tillräcklig precision. Det är av stor vikt att kraven på färdvägsregistreringen klargörs tidigt (precision, periodicitet etc.) och att faciliteter för att testa och utprova utrustning gentemot systemet finns tidigt tillgängliga.

Det är också viktigt att leverantörer och köpare av fordonsutrustning har tillgång till en certifieringsmekanism för fordonsutrustning tidigt i införandeprocessen

En grundsten i systemet och en förutsättning för sådana tester är tillgång till KMDB genom uppbördsmyndigheten. I ett första skede, när samma pris gäller på hela det skattepliktiga vägnätet, kan KMDB ha en enklare utformning.

Systemets mest komplexa del är uppbyggnaden av betalningsapplikationen och procedurer för att beräkna digitala fingeravtryck. Samma procedur återfinns i princip i kontrollsystemet och skall i sin helhet tillhandahållas av uppbördsmyndigheten

### **9.10.10 Tidsplan för införandeprocessen**

Utifrån förutsättningen att beskattning genom systemet skall påbörjas under januari 2008 är följande milstolpar i en tänkt genomförandeprocess för det tekniska systemet realistiska.

- Principbeslut av riksdagen så snart som möjligt om att införa ett svenskt kilometerskattesystem, när ovan nämnda funktioner är tillgängliga och rimliga systemkostnader kan förväntas.
- Utveckling av KMDB inleds i januari 2005 och skall vara avslutad under 2005.
- De grundläggande kraven på färdvägsregistrering i fordonsenheter skall vara tillgängliga i juli 2005.
- Utveckling av en testbädd för fordonsenheter och centralsystem inleds i januari 2005.

- Under januari 2006 öppnar centralsystemets testbädd för provning av fordonsenheter.
- Under januari 2006 inleds ett specifikationsarbete för betalningsrutiner, vilka görs tillgängliga för kreditinstitut m.fl. i juni 2006.
- Under juli 2006 påbörjas utvecklingen av betalningsrutiner.
- Under september 2006 påbörjas upphandling av installationer för kontrollsystemet.
- Under september 2006 etableras en certifieringsmöjlighet för fordonsutrustning.
- Under september 2006 genomförs ett första test av systemets samtliga moduler.
- Under september 2006 påbörjas utvecklingen av en Internet-applikation för deklaration av färdväg och betalning.
- I januari 2007 driftsätts samtliga stödsystem och centrala applikationer, och systemet blir då tillgängligt för tester och verifikation.
- I januari 2007 påbörjas installation av kontrollsystemet i vägnätet.
- I juni 2007 ansluts de första fordonen till systemet och dessa börjar leverera data.
- I juni 2007 driftsätts användarterminaler för deklarerad färdväg och Internetapplikationen blir publik.
- Systemet är i full drift i juni 2007.
- Beskattningen inleds i januari 2008.

Tidplanen illustreras schematiskt i figuren nedan



Figur 9.8. Tidsplan för genomförande

	2005	2006	2007	
Riksdagsbeslut, nov 2004	*			
Utveckling KMBD	■			
Kravspec fordonsenhet	■			
Testbädd system	■			
Specifikation betalnings-system		■		
Upphandling kontrollsystem			■	
Första test			*	
Utveckling internet-applikation			■	
Systemet öppet för test			*	
Installation kontrollsystem			■	
Anslutning av fordon				*
Driftsättning internet-applikation				*
Full drift				*
Beskattning påbörjas, jan 2008				*

Även om tidplanen är ungefärlig visar den tydligt att driftsättning under 2008 förutsätter beslut om genomförande under 2004 eller under början av 2005. Processen måste sedan inledas snarast efter ett principbeslut. Ytterligare riksdagsbeslut krävs i fråga om systemets närmare utformning, skattesatser m.m.

#### *Vissa ytterligare villkor för en framgångsrik införandeprocess*

Till att börja med måste naturligtvis det EG-rättsliga läget ge möjligheter för Sverige att införa en kilometerskatt som ligger i linje med svensk transportpolitik.

För att inte processen skall stanna upp anser utredningen det angeläget att en *styrgrupp* etableras så fort ett principbeslut tagits av riksdagen (jämför Kilometerskattenämnden i det tidigare svenska kilometerskattesystemet). Styrgruppens huvudsakliga uppgift i

inledningskedet är att garantera ansvarsfördelningen i förhållande till tidplanen. Detta innebär att det framför allt måste ske en samordning av den fortsatta beredningen av en svensk kilometerskatt. Detta arbete inkluderar författningsarbete, upphandling av teknik, uppdateringar och kvalitetssäkring av marginalkostnader samt samarbete och samordning på det europeiska planet. Utredningen bedömer att styrgruppen bör bestå av åtminstone cirka 3–5 personer. Formellt kan den tillhöra, exempelvis, Skatteverket.

## 9.11 Kostnader förknippade med kilometerskattesystemet

Vi redovisar här de kostnader som är förknippade med den specifika uppberedningsmetod som ett svenskt kilometerskattesystem medför. Det skall inledningsvis konstateras att beräkningarna är översiktliga och förenade med viss osäkerhet. Det skall dock betonas att det har funnits en strävan att inte underskatta kostnaderna.

### 9.11.1 Kostnadskomponenter

I detta avsnitt redovisas uppskattade kostnader för respektive kostnadskomponent för investering och drift. Vidare ges underlag för gjorda bedömningar. Kostnaderna för investering och drift av ett färdvägsbaserat kilometerskattessystem för lastfordon i Sverige fördelar sig på följande kostnadskategorier.

- Centralsystem
- Fordonsutrustning
- Betalningsapplikation och betalningsförmedlare
- Information och betjäning på serviceställen
- Kontrollsystem
- Transaktions- och kommunikationskostnader

### 9.11.2 Centralsystem

Centralsystem komplett med utrustning bedöms kosta 300 miljoner kronor i investering samt 30 miljoner kronor per år i utvecklingskostnad och reinvestering. Detta omfattar all nödvändig utrustning för vägavgiftssystemets drift som ligger *utanför*

fordonet. Nödvändiga komponenter är bland annat servrar, databaser, kommunikationsutrustning och krypterings-/dekrypteringsutrustning. Systemet kommer med all sannolikhet att knyta an till befintliga rutiner för skatteinbetalning hos Skatteverket och Vägverket när det gäller användande av vägtrafikregistret. Vissa kostnader tillkommer dock beroende på hanteringen av betalningarna, inte minst gäller detta de utländska fordonen som kräver vissa nya rutiner. Centralsystemet bemannas med 10 personer till en antagen kostnad av 7 miljoner kronor per år.

Tabell 9.22. Kostnader för investering och drift av centralsystem

Kostnadspost	Antal	Investering mnkr	Drift mnkr/år
Centralsystem	----	300	30
Bemannning	10 pers	---	7
<i>Totalt</i>		<i>300</i>	<i>37</i>

### 9.11.3 Fordonsutrustning

Även om systemet inte föreskriver någon fordonsutrustning och det inte är självklart att uppborndsmyndigheten skall bära kostnaderna för dessa, så är det rimligt att beakta nödvändiga investeringar i fordonsutrustning som en del av systemkostnaden.

Varje fordon skall på något sätt, exempelvis genom en handdator, kunna ta emot och skicka nödvändig betalningsinformation. Fordonsutrustningen registrerar färdvägen och kommunicerar denna för vidare behandling hos betalningsförmedlaren och i centralsystemet. Detta görs genom mobila kommunikationssystem, dockning, eller på annat sätt.

Kostnad för fordonsutrustningens hård- och mjukvara bedöms till 4 000 kronor och kostnaden för procedurer samt installation av fordonsenhet till 1 000 kronor. Ingen kostnad för lastfordonets ev. stilleståndstid för installation av utrustning har beaktats.

Det kan vara rimligt att inköp av nödvändig fordonsutrustning upp till 5 000 kronor avräknas mot debiterad kilometerskatt. Detta innebär att de som löser den tekniska delen billigare får mellanskillnaden som en rabatt på kilometerskatten. De som köper en fordonsutrustning till ett högre pris än 5 000 kronor får själva stå för denna kostnad. Detta torde också verka som en stimulans att finna den billigaste tekniska lösningen. Utredningens

uppfattning är dock att denna kostnad möjligen är något i överkant, men har valts av försiktighetskäl.

Tabell 9.23. Skattepliktiga fordon och investeringskostnad för fordonsutrustning

<i>Fordonstyp</i>	<i>Antal</i>	<i>Investering mnkr</i>	<i>Drift mnkr/år</i>
Tunga fordon 3.5–12 ton	30 000	150	6
Tunga fordon > 12 ton	75 000	375	15
<i>Totalt</i>	<i>105 000</i>	<i>525</i>	<i>21</i>

#### 9.11.4 Betalningsapplikation

Betalningsapplikationen inkluderar de procedurer och rutiner som krävs för skatteberäkning, förmedling och verkställande av betalning, dvs. någon form av datorsystem. I vilken utsträckning kostnaderna för utveckling och drift av t.ex. betalningsrutiner över en Internetbank skall bäras av uppborgsmyndigheten är inte klarlagt, men kostnaden bör beaktas i kalkylen.

Tabell 9.24. Kostnader för betalningsapplikationen

<i>Kostnadspost</i>	<i>Antal</i>	<i>Investering mnkr</i>	<i>Drift mnkr/år</i>
Betalningsapplikation (datorsystem)	5 000	50	5
–mjukvara	---	25	5
<i>Totalt</i>		<i>75</i>	<i>10</i>

Märk att antalet betalningsapplikationer är färre än antalet åkeriföretag (ca 11 000 åkeriföretag plus utländska). Detta innebär att åkeriföretagen låter någon annan än själva åkeriföretaget (betalningsförmedlare) ansvara för att rätt belopp av kilometerskatt når uppbördsmyndigheten.

### 9.11.5 Kontrollsystem

#### *Dimensionering av kontrollfunktion för kilometerskattesystemet*

Avgörande för systemets driftskostnad är utformningen av kontrollfunktionen. Utredningen har valt att dimensionera ett kontrollsystem, där "risken för upptäckt" vid fusk står i proportion till väglänkens utnyttjande. Det innebär att omfördelning av trafik mellan olika typer av väglänkar bör medföra att kontrollsystemet successivt omformas. Vi har också valt att utgå från att kontrollsystemet (inkl. nivå på böter/sanktionsavgift) skall vara så effektivt att fusk inte lönar sig. Sanktionen vid upptäckt tillsammans med sannolikheten för upptäckt skall vara avskräckande.

- Alla tunga fordon (>3.5 ton) antas köra i genomsnitt cirka 6 000 mil per år eller cirka 25 mil per dag motsvarande cirka 2,5 transporter med en körsträcka i medeltal på 10 mil.
- Kontrollsystemet dimensioneras så att en kontrollpunkt etableras på var 50:e kilometer av hela det skattepliktiga vägnätet. På detta sätt matchar kontrollfunktionen den genomsnittliga körsträckan om 100 kilometer för transporter med tunga fordon. Beroende på frekvensen av användningen av olika delar av vägnätet (trafikarbetet) etableras fasta kontrollpunkter i permanent och slumpmässig drift samt mobila kontrollenheter, så att antalet kontroller på olika delar av vägnätet anpassas till trafikflödet.
- På det kommunala vägnätet etableras kontrollpunkterna med större inriktning på att täcka en stor del av trafiken, dvs. i anslutning till centrala genomfartsgator, i anslutning till industriområden etc.
- Kontroller på det enskilda vägnätet hanteras endast genom mobila kontroller.

Tabell 9.25. Kontrollsystemets principiella uppbyggnad

Del av det vägnätet	Väglängd i km	Trafikarbete - miljoner fordonskm <sup>1</sup>	Antal kontrollpunkter	Kontrollfunktion	Antal kontroller per dag
Eurovinjettvägnätet	4 184	727+420	80	Fasta installationer, permanent kontroll	62 800
Övrigt huvudvägnät	22 303	842+487	400	Fasta installationer, slumpmässig drift var 5:e dag = 80 aktiva kontrollpunkter	14 600
Sekundärt vägnät	71 513	431+249	1 350	Mobila kontrollenheter som aktiverar kontrollpunkter var 30:e dag = 45 aktiva platser	1 200
Kommunalt vägnät	37 000	600 <sup>2</sup>	600	Fasta installationer, slumpmässig drift var 5:e dag = 120 aktiva kontrollpunkter	20 000
Enskilt vägnät inom detaljplanelagt område	---	---	1 350	Mobila kontrollenheter som aktiverar kontrollpunkter var 30:e dag = 45 aktiva platser	1 200

<sup>1</sup> Trafikarbete baserat på statistik från tunga lastfordon > 12 ton med uppskattat tillägg för trafikarbete för fordon mellan 3.5 och 12 ton med samma medelkörsträcka per år och fördelning av trafikarbete på vägnätet.

<sup>2</sup> Underlag saknas, uppskattat med viss säkerhetsmarginal.

Kostnadskalkylen för de mobila kontrollenheterna utgår från att 10 mobila enheter hela tiden roterar på det lågtrafikerade (sekundära + enskilda) vägnätet och etablerar kontrollstationer. Dessa genomför ungefär 2400 kontroller per dag, eller 240 per enhet. Detta betyder att det därmed också finns utrymme för kontroller på riktigt lågtrafikerade vägar.

Tabell 9.26. Sammanställning av investeringskostnader för att etablera kontrollsystemet

Del av statliga vägnätet	Vägtyp, antal körfält	Väglängd i km	Typ av installation/kontrollenhet	Kostnad per enhet, tkr	Antal installationer/kontrollenheter	Kostnad i mnkr
Huvudvägar	2+2 kf 2+1 kf	2 382	Portal <sup>1</sup>	2 000	50	100
Huvudvägar	1+1 kf	24 105	Kameraskåp	200	500	100
Sekundärvägar	1+1 kf	71 513	Mobila enheter (5 x 2 pers+ fordon +utrustning etc.)	1 000 + 2 000/år	5	5
Kommunala vägar	1+1 kf	37 000	Kameraskåp	200	600	120
Enskilt vägnät inom detaljplanlagt område	1+1 kf	-	Mobila enheter (5 x 2 pers+ fordon +utrustning etc.)	1 000 + 2 000/år	5	5
<b>Totalt</b>		<b>135 000</b>			<b>1150+10</b>	<b>330</b>

<sup>1</sup> Med portal avses en fast installation vid huvudvägar.

### Driftskostnader för kontrollsystemet

Med den föreslagna kontrollfunktionen antas följande.

- Dagligen registreras 80 000 fordon för kontroll i systemet.
- 20 000 kontroller måste bearbetas manuellt (25 %).
- 120 kontroller kan hanteras per timma för en person.
- Tre procent (2 400) av kontrollerna behöver hanteras manuellt och tar vardera 5 minuter i genomsnitt att åtgärda.

Kontroll av betalning sker normalt automatiskt i systemet. Erfarenhetsmässigt brukar system för nummerplåtsavläsning klara cirka 90 procent. Lastbilar har dock extra smutsiga skyltar. En relativt stor andel utrikes fordon är också en försvårande faktor. En sammanvägd bedömning gör att vi landar kring 75 procent. På lång sikt kommer teckentydningsalgoritmerna att bli bättre och med säkerhet kunna identifiera fler bilar. I nuvarande skede verkar det dock klokt att utgå från föga förbättring fram till systemets införande. Utredningen bedömer därför att 75 procent av inkomna fordonsregistreringar sker automatiskt och att 25 procent måste bearbetas manuellt. För detta arbete behövs cirka 70 personer för uppgiften till en årlig kostnad av cirka 35 miljoner kronor. Denna kostnad kan dock som ovan indikerats förväntas sjunka över tid.

Därtill kommer kostnaden för 20 personer som i tio grupper svarar för mobila kontroller på det sekundära vägnätet (20 mnkr/år).

#### *Information och betjäning på serviceställen*

Serviceställen förses med terminaler för åtkomst till systemet och antas omfatta 500 serviceställen till en kostnad per terminal av 20 000 kronor som avskrivs på två år. Driftkostnaderna uppskattas till 10 000 kronor per enhet eller totalt 5 miljoner kronor per år.

#### **9.11.6 Transaktionskostnaden**

Om varje fordon betalar den skatt som ackumulerats under dagen innebär detta ungefär 24 miljoner betalningstransaktioner per år (80 000 fordon á 300 dagar). Transaktionskostnaden antas vara 2 kronor per transaktion inklusive kommunikationskostnad. Transaktionskostnaden utgör bland annat den ersättning som går till det kontobärande institut som är anslutet till kundens betalning.



### 9.11.7 Sammanställning av kostnader för investering och drift

Tabell 9.27. Sammanställning (miljoner kronor)

<i>Del av systemet</i>	<i>Investering initialt</i>	<i>Avskrivningstid, år</i>	<i>Avskrivning per år 1 och 2</i>	<i>Drift per år</i>
Centralsystem	300	5	60	37
Fordonsutrustning	525	5	105	21
Betalningsapplikationer	75	3	25	10
Fasta installationer på vägnätet	320	3	107	33
Mobila kontrollenheter	10	2	5	20
Insamling och kontroll av betalning				35
Kostnader för indrivning, poliser etc.				20
Information och betjäning, serviceställen	10	2	6,25	5
Transaktionskostnad				48
Kostnader för lansering	50			
<i>Summa</i>	<i>1 290</i>		<i>(308)</i>	<i>229</i>

Siffrorna i tabellen ovan är av nödvändighet ungefärliga. Till exempel beror kostnaderna för upphandling m.m. i stor grad på beslut som ännu inte tagits. För att vara mer precisa måste vi göra antaganden som både kan visa sig vara felaktiga eller som i värsta fall påverkar själva beslutsprocessen och därmed minskar den flexibilitet som vi vinnlagt oss om att ha i detta dokument. I sammanhanget bör påpekas att viss framtida ledning för uppskattning av investeringskostnaderna kan fås genom den pågående introduktionen av ett system för trängselskatt i Stockholm.

#### *Analys med räkneexempel*

Om vi antar att 95 procent av de tunga lastfordonens trafikarbete sker på skattepliktigt vägnät och att den genomsnittliga skatten för tunga lastfordon är 1 kr/fordonskm, blir den samlade intäkten i kilometerskattesystemet omkring 4,6 miljarder kronor per år.

Vi uppskattar ovan kostnaderna för investering och drift till cirka 540 miljoner kronor per år under de första två åren, vilket motsvarar cirka 12 procent av intäkterna. Kostnaderna sjunker därefter något.

Utredningen bedömer att kalkylen är rimlig. Den kan jämföras med den uppskattade kostnaden i Tyskland som är cirka 23 procent av intäkterna. Uppgifter från Schweiz anger den årliga driftskostnaden till cirka 16 miljoner euro (145 mnkr) och den totala kostnaden för skatteuppbörd till 4–6 procent av intäkterna. Beaktat att skatten är ungefär dubbelt mot den som använts i den kalkyl som redovisas för Sverige ovan styrker detta rimligheten i den gjorda uppskattningen. Driftskostnadskalkylen för Sverige är snarlik den som redovisas för Schweiz.

### 9.12 Åkerinäringens konkurrenssituation vid införande av ett kilometerskattesystem i Sverige<sup>13</sup>

Som framgått av redovisningen ovan är åkerinäringens konkurrenssituation avseende *vägtrafikskatter* beroende av det samlade skatteuttaget av fordons-, drivmedels-, kilometerskatt, samt Eurovinjettavgift. Som också nämnts tidigare är åkerinäringens konkurrenssituation *också* beroende av andra skatter, inte minst lönebikostnaderna. En höjning av vägtrafikskatterna som påverkar alla tunga lastfordon, svenska såväl som utländska, samtidigt som det ges möjlighet att sänka andra skatter (en generell sänkt skatt på arbete, möjlig återbetalning av dieselskatt m.m.) förbättrar i viss mån den svenska åkerinäringens konkurrenssituation jämfört med nuvarande skatteuttag.

Kilometerskatten för den tunga trafiken ger goda möjligheter att fördela kostnadsansvaret efter principen att den som orsakat skadan skall stå för kostnaden. Hur påverkar detta åkerinäringens konkurrenssituation? Ett kilometerskattesystem innebär att alla tunga fordon, oavsett i vilket land det enskilda fordonet är registrerat, skall betala vägtrafikskatter efter samma principer. Genom kilometerskatten skapas därmed en större konkurrensneutralitet än med dagens vägtrafikskatter. Ett införande av kilometerskatt medför att den icke-svenskregistrerade tunga trafiken kommer att betala för de avgiftsrelevanta externa marginal-

---

<sup>13</sup> Avsnitt 9.12 och 9.13 är delvis baserade på *Kilometerbaserade vägskatter – miljöeffekter och andra konsekvenser* (Institutet för transportforskning, TFK), Naturvårdsverkets rapport 5273.

kostnader som de orsakar i Sverige. Detta medför också att den icke-svenskregistrerade tunga trafiken kommer att få betala mera för att transportera gods på svenska vägar än med Eurovinjettavgiften.

Vid ett införande av en svensk kilometerskatt måste Eurovinjettavgiften avskaffas. Fordonsskatten för tunga fordon är då redan sänkt ned till EG:s minimiskattesatser för de lastbilar som uppfyller vissa högre avgaskrav. En sänkning av fordonsskatten är då aktuell även för de lastbilar som inte uppfyller de högre avgaskraven. Denna styrning bör i stället ske genom kilometerskatten. Sammantaget får detta de önskvärda effekterna att

- skatten kommer närmare användandet,
- den svenska tunga trafiken missgynnas inte av vägtrafikrelaterade svenska skatter i förhållande till trafiken med fordon som är registrerade i konkurrentländerna. En sänkning av fordonsskatten och släpvagnsskatten ned till nivån för EG:s minimiskattesatser ökar konkurrensneutraliteten mellan svenska och utländska åkare ytterligare.

Så länge den svenska dieselskatten inte är nämnvärt högre än i de närmaste grannländerna och/eller under förutsättning att det finns ett återbetalningssystem för dieselskatt för tung trafik utsatt för internationell konkurrens, kommer effekterna av skattekonkurrens mellan länders dieselskatter inte att bli större än i dag. I samband med att EU:s nya medlemsstater blir tvungna att uppfylla EG:s minimiskattesatser på diesel kommer detta att innebära att problemen med skattekonkurrens på drivmedelsområdet minskar vid ett bibehållande av svenska drivmedelsskatter och kanske t.o.m. tillåter en viss höjning. Det bör dock nämnas att skatten på exempelvis polsk och lettisk diesel är väsentligt lägre än den svenska i dag. Polsk och lettisk diesel skall beskattas enligt en övergångsordning i energiskattedirektivet med minst 245 euro per kubikmeter (ca 2,23 kronor per liter) från den 1 maj 2004.

#### *Konsekvenser för transportnäringen*

Det totala godstransportarbetet förväntas öka med cirka 30 procent från 2001 till 2010 utan ytterligare statliga styringrepp. Institutet för transportforskning (TFK) redovisade, på Naturvårdsverkets uppdrag (Naturvårdsverkets rapport 5273), konsekvenserna för

näringslivet av att införa en kilometerskatt i *Kilometerbaserade vägsatser – miljöeffekter och andra konsekvenser*. Effekterna av en kilometerskatt som uppgår till 1,90 kr/fordonskm för lastbilar över 12 ton medför en överföring med 15 procent från väg till sjö/järnväg, vilket betyder att godstransporterna på väg ändå kommer att öka med 12 procent. En högre nivå på kilometerskatt medför å ena sidan således att lastbilsåkerinäringen får en lägre godsvolymökning. Å andra sidan betyder detta ökade transportvolymerna för sjöfartsnäringen och järnvägstransportföretagen.

Under senare år har det framför allt varit konkurrensen från utländska åkerier som diskuterats<sup>14</sup>. Svensk åkerinäring har framfört att kostnadsnivån på grund av statliga skatter och regleringar är högre för svenska åkerier än utländska och att utländska åkerier tar en allt större del av transporterna i Sverige.

Ett införande av kilometerskatt skulle påverka såväl utländska som svenska åkerier. Eftersom transporternas externa effekter till stor del är grundade på körsträcka är det relevant att internalisera dessa kostnader så mycket som möjligt som rörliga transportskatter (bland annat kilometerskatt) och minska de fasta transportkostnaderna. Införande av kilometerskatt på full internaliseringsnivå ger visst utrymme att minska andra statliga skatter (bland annat sänkt skatt på arbete) som nu gäller för svenska åkerier. Denna förbättring av konkurrenssituationen för svenska åkerier är dock antagligen marginell på grund av att det inte är möjligt att avgränsa skattesänkningar på arbete till, exempelvis, endast yrkesmässig trafik, .

En annan förväntad konsekvens är att fyllnadsgraden per transportkilometer ökar. I rapporten *Transportsamordning Nord – Resultat ruttflödesanalys & dagens retusandel*<sup>15</sup> pekas också på möjligheten att genom ökad samverkan över företagsgränser kunna minska fraktkostnaderna genom att minska ”tomtransporter” ytterligare.

---

<sup>14</sup> Se avsnitt 8 i *Vissa vägtrafikskattefrågor* (SOU 2002:64).

<sup>15</sup> Forsberg, Mattias (2003). *Transportsamordning Nord – Resultat Ruttflödesanalys & Dagens Returandel*. Resultat nr 12, 2003, Skogforsk.

### 9.13 Förväntade effekter för näringslivet i övrigt

För de flesta näringsbranscher är transportkostnaderna små – under två procent – i förhållande till det transporterade godsets varuvärde.

Det är framför allt i fråga om rundvirke och järnmalm samt i viss mån olja/kol, jord/sten, oljeprodukter och trävaror som transportkostnaderna är mer än tre procent av varuvärdet och kostnadsökningar till följd av kilometerskatt kan få betydelse. För rundvirke och järnmalm är nivån 15–20 procent men i övrigt under sju procent. Av dessa varuslag transporteras redan i dag järnmalm, olja/kol och oljeprodukter främst med sjöfart och järnväg. För näringsbranscher som kan föra över sina godstransporter från väg till sjöfart/järnväg slår inte vägtransportkostnaderna fullt igenom som kostnadsökning, utan det sker en anpassning/godsöverföring som minimerar kostnadsökningarna. Det är av denna anledning som en kilometerbaserad vägtrafikskatt är ett signifikant styrmedel för att åstadkomma en överföring av gods från väg till andra transportslag och minska miljökonsekvenserna från transportsektorn.

Det är varukategorierna rundvirke och jord/sten som har relativt höga transportkostnader, och där det är svårt att föra över godset till sjöfart/järnväg. Å andra sidan sker en betydande del av dessa transporter på det icke skattebelagda vägnätet. Näringsbranscherna skogsindustrin och byggnadsindustrin verkar ändå vara de enda branscher som signifikant kan drabbas negativt av transportkostnadsökningar genom förhöjda rörliga kostnader för vägtransport. För att kunna värdera vilka konsekvenser detta kan ge bör även dessa branschers konkurrensutsatthet vägas in. Internalisering på rätt marginalkostnadsnivå bidrar till samhällsekonomisk effektivitet, men en konkurrensutsatt näringsgren kan drabbas särskilt om samma kostnadsförändringar inte sker för näringen i konkurrerande länder. Byggnadsindustrin är i den här meningen ingen särskilt konkurrensutsatt näring, men däremot kan transportkostnadsökningar av rundvirke påverka skogsindustrins konkurrenskraft med andra länder. För att närmare kunna bedöma om detta är fallet behöver skogsindustrins totala transportkostnader i förhållande till varuvärdet studeras. Rundvirkestransporter är enbart en del av skogsindustrins transporter.

Vilka särskilda regionala effekter kan uppträda av att basera kilometerskattenivån på en kombination av landsbygds- och

tätortsexternaliteter? Några studier av regionaleffekterna av ökade rörliga vägtransportkostnader har vi inte kunnat finna. Enligt ovan drabbas de flesta näringsbranscher marginellt av en kilometerskatt uppemot två kronor per fordonskilometer med undantag av skogsindustrin och byggbranschen. Skogsindustrin är en viktig näring i glesbygd och norra Sverige men några särskilda konsekvenser för glesbygd eller någon del av Sverige är det dock svårt att dra slutsatser om. Eventuella regionalekonomiska effekter av kilometerskatter bör analyseras ytterligare i samband med den fortsatta beredningen av detta ärende.

Skogsindustrins betydelse för Sverige skall dock understrykas och stora negativa effekter som drabbar denna bör i linje med det ovan sagda undvikas. Samtidigt skall en eventuell kostnadsökning för lastbilstransporter inte överskattas. En viss överflyttning till sjöfart och järnväg kan förväntas, vilket skulle dämpa en del av kostnadsökningarna på transportsidan. I sammanhanget kan det också nämnas att övriga åtgärder som skattemässigt stimulerar användande av biobränsle (t.ex. befrielse från energiskatt i drivmedelsbeskattningen, stimulans till produktion av förnyelsebara drivmedel) också gynnar skogsindustrin, som sannolikt får fördelar av dessa övriga åtgärder genom att priset på skogsprodukter troligen stiger framöver som en följd av ökad efterfrågan.

## 9.14 Vissa övriga effekter av kilometerskattesystemet

### 9.14.1 Kilometerskatten i förhållande till trängselskatt

Här åsyftas den trängselskatt som planeras för Stockholms kommun, se propositionen *Trängselskatt* (prop. 2003/04:145). Lagen är utformad så att den kan tillämpas i olika tätorter men kommer inledningsvis endast att tillämpas på försök vid passage av vissa angivna betalstationer i Stockholms innerstad. Utlandsregistrerade fordon omfattas inte av skatteplikt och bussar med totalvikt av minst 14 ton är inte heller skattepliktiga enligt det generella lagstiftningsförslaget. Essingeleden skall för närvarande inte omfattas av de skattebelagda passagera. Den generella lagen om trängselskatt skall träda i kraft den 1 januari 2005, medan regeringen skall bestämma den dag då bilagan till lagen, som avser Stockholms kommun, skall träda i kraft. Stockholms kommun har, enligt uppgift, bedömt att försöket kan börja löpa fr.o.m. den

12 juni 2005 och gälla t.o.m. den 31 juli 2006. Det planeras att genomföras en rådgivande folkomröstning i Stockholms kommun under hösten 2006 om den fortsatta hanteringen av systemet i kommunen.

Trängsel- och kilometerskatt har delvis olika syften, men samtidigt kan det diskuteras om dubbelbeskattning skall tillåtas. I beräkningar av kilometerskattenivåer i denna utredning ingår inte internalisering av trängsel. Om det finns önskemål om att tunga lastfordon inte skall påföras både trängsel- och kilometerskatt, kan det principiellt ske på två olika sätt.

En lösning är att trängselskatt inte påförs kilometerskattepliktiga fordon. En annan lösning är att kilometerskattepliktiga lastbilar inte påförs kilometerskatt när de passerar en skattebelagd betalstation in till innerstaden för att sedan påföras kilometerskatt igen då de passerar en betalstation ut från innerstaden. Om kilometerskattepliktiga fordon endast kör i innerstaden (de passerar ingen betalstation) uppkommer dock problem om hur dessa skall beskattas, eftersom de då inte betalar någon trängselskatt. Många av dessa transporter har dock färre alternativ än långväga transporter till andra transportlösningar (t.ex. överflyttning till järnväg och sjöfart). Dessutom kan, beroende på nivån, kilometerskatteplikt innebära en lockelse för tunga lastfordon att välja vägen genom innerstaden i syfte att undvika kilometerskatt. Om däremot trängselskatt inte påförs kilometerskattepliktigt fordon uppkommer en ökad likställighet med fordon registrerade i utlandet, som enligt nuvarande lagstiftning inte skall betala trängselskatt. Eftersom trängselskatterna i Stockholms kommun är en försöksverksamhet är det därför för tidigt att nu slutgiltigt bestämma utformningen av ett kilometerskattesystem i förhållande till ett system med trängselskatt. Även den planerade och önskvärda differentieringen av kilometerskatten mellan tätort och landsbygd kan medföra anpassningar av kilometerskatten i tätorter med eventuell trängselskatt.

#### **9.14.2 Kilometerskatten i förhållande till handel med utsläppsätter**

Kilometerskatten är alltså tänkt att redan på kort sikt differentieras med avseende på totalvikt och EURO-klass (miljöklass) och då ta hänsyn både till vägsträcka och till fordonets utsläppsegenskaper.

Även en differentiering mellan tätort och landsbygd bedöms, såsom framgått av det föregående, som motiverad och möjlig att införa på relativt kort sikt. På längre sikt kan kilometerskatten differentieras ytterligare för att komma ännu närmare de faktiska marginalkostnader som beror på exempelvis vägtyp och olika trafiksäkerhetshöjande tekniker, buller och trängsel m.m. Genom kilometerskatten har man alltså möjlighet att få till stånd en internalisering i linje med kostnadsansvaret för en mängd externa kostnader.

För att hantera de externa kostnader som är förenade med koldioxidutsläppen från transportsektorn är det dock fortfarande att föredra att dessa internaliseras antingen genom drivmedelsskatter eller genom att ersätta alla nuvarande bränsleskatter med ett system för *handel med utsläppsrätter*. I FlexMex2-delegationen betänkanden (SOU 2003:60 och 2003:120) föreslås att transportsektorn lämnas utanför handeln med utsläppsrätter i ett inledningskede. Det finns emellertid möjlighet att senare inlemma transportsektorns utsläpp inom handelssystemet.

Om kombinationen av ett system för handel med utsläppsrätter och ett kilometerskattesystem kan internalisera nämnda externa kostnader på ett effektivt sätt behövs ur kostnadsansvarsperspektiv inte någon drivmedelsskatt, utöver möjligtvis en skatt differentierad efter svavelinnehållet i bränslet (alt. bränslekvalitén genom miljöklasskomponenten som den beskrivs i avsnitt 6).

Det bör dock framhållas att det ur ett fiskalt perspektiv är av avgörande betydelse att intäkterna från dagens drivmedelsskatter i stället fås in genom *försäljning/auktionering* av utsläppsrätter till de verksamheter som hanterar drivmedel inom den handlande sektorn.

Om drivmedelsskatterna sänks eller slopas är det från klimatpolitisk synpunkt av vikt att styrningen mot lägre koldioxidutsläpp inte blir svagare. Detta torde dock inte bli fallet, eftersom taket för koldioxidutsläppen gäller för en större andel av utsläppen. Om transportsektorn behöver öka sina utsläpp måste utsläppsrätter köpas från andra aktörer inom andra sektorer (som då naturligtvis måste minska sina i lika stor utsträckning). Om FlexMex2-delegationens förslag om gratis tilldelning också skulle gälla drivmedel torde det därför inte klimatpolitiskt sett vara problematiskt att slopa drivmedelsskatterna. Det kan, som sagts, dock medföra betydande fiskala effekter, om ett ensidigt slopande av drivmedelsskatterna sker utan att dessa intäkter tas in på annat sätt.



### 9.14.3 Kilometerskatten bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsnormer

Konsultföretaget Transek (2003) har i sin studie *Differentierad kilometerskatt för tung trafik – Studie av E6-Gårda* analyserat i vilken utsträckning en svensk kilometerskatt för tunga fordon kan bidra till möjligheterna för vissa tätorter att uppfylla miljö kvalitetsnormer. Transek har mot bakgrund av detta utfört en översiktlig analys av i vilken utsträckning en tidigareläggning av fordonsbyten till högre EURO-klass påverkar utsläppen från den tunga trafiken utmed en vägsträcka i centrala Göteborg. Transekstudien har gjorts i samarbete med Trafikkontoret i Göteborg och även i samråd med sekretariatet i Vätrafikskatteutredningen.

Den logiska grunden till att differentiera kilometerskatten efter avgaskraven är den stora skillnaden mellan olika avgasklasser. Skillnaden mellan kategorierna beträffande utsläpp av kväveoxider uppgår till 85 procent minskade utsläpp för EURO 5 jämfört med EURO 0. Liknande förhållanden gäller för partiklar. Mindre förbättringar sker avseende bränseffektiviteten, men även i detta avseende är nya fordon att föredra framför äldre.

Partikelutsläppen minskar mycket kraftigt med nyare årsmodeller på fordonen. De två äldsta kategorierna av fordon står här för en stor del av utsläppen, och ett fordon från sent 90-tal har som exempel 85 procent lägre partikelutsläpp än ett fordon från sent 80-tal.

Genom att fordonsparken förnyas och nya modeller med högre avgaskrav och lägre utsläppsnivåer introduceras minskar emissionerna från den tunga trafiken. Minskningen sker i takt med att äldre fordon med höga utsläppsnivåer tas ur bruk eller används till andra typer av uppdrag med kortare körsträckor.

Utsläppsminskningar som sker genom naturlig föryngring är i sig avsevärda. År 2015 beräknas utsläppen av kväveoxider vara 30 procent av nivån för år 2000 och utsläppen av partiklar vara 10 procent av nivån för år 2000 vid den förväntade trafikmängden 2005.

Vid beräkning av effekterna av byten till fordon som uppfyller högre avgaskrav *som en följd av införande av kilometerskatt* har ett antagande om 2,2 procent årlig trafik tillväxt använts i analysen. Denna är gjord så att de kilometerskattebetingade utsläppsreduktionerna jämförs med de utsläppsreduktioner som sker genom en naturlig föryngring. Därför skall nedan redovisade reduktioner ses i ljuset av att dessa uppnås genom kilometerskatten trots ökade trafikmängder *och* utöver utsläppsreduktioner som följer av den

naturliga föryngringen. I det fall kilometerskatten medför ett byte till transportlösningar som innebär färre lastbilstransporter är utsläppsreduktionerna nedan underskattade. Kilometerskattesatser har givits från Vägtrafikskatteutredningen och är baserade på SIKA Rapport 2003:6 och Naturvårdsverkets (PM 2003-09-26) uppskattningar av marginalkostnader för tung trafik.

Tabell 9.28 Procentuell reduktion av kväveoxider och partiklar vid införande av kilometerskatt, utsläppsreduktion till 2015

	<i>Landsbygdnivå</i>	<i>Vägt genomsnitt</i>	<i>Tätortsnivå</i>
	jfrt med år 2005	jfrt med år 2005	jfrt med år 2005
Kväveoxider	2 %	5 %	15 %
Partiklar	6 %	15 %	38 %

Transek pekar på de osäkerhetsfaktorer som kan påverka utsläppsreduktionerna i tabellen ovan. Dessa inkluderar tidpunkt för införande av kilometerskatt, ruttvalseffekter, byte av transportslag, driftskostnader, pris för fordon, antaganden om avskrivningsperioder m.m. En slutsats om att kilometerskatten ändå bidrar till att minska utsläppen av kväveoxider och partiklar verkar dock mycket rimlig. Detta trots att *andra* faktorer kan göra att utsläppen totalt sett ökar (t.ex. högre trafikmängd än förväntat). Om detta blir fallet är kilometerskatten dock ett verkningsfullt instrument, genom exempelvis differentiering mellan tätort och landsbygd, att påverka trafikmängderna.

#### *En fördel om olika styrmedel harmoniseras*

Harmonisering av styrmedel är allmänt sett önskvärd. Utredningen vill peka på fördelen med att harmonisera bestämmelserna om miljözoner för den tunga trafiken och den ovan skisserade svenska kilometerskatten.

I de centrala delarna av Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund finns i dag miljözoner i vilka särskilda miljökrav ställs på dieseldrivna tunga lastbilar och bussar. Syftet med miljözonerna är främst att förbättra miljön där många människor bor och vistas. Kommunerna kan med stöd i förordningen (2001:527) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft begränsa trafik med mindre

rena, dieseldrivna lastbilar och bussar med totalvikt över 3,5 ton, som inte tillhör en viss miljöklass.

Utredningen ser positivt på att bestämmelserna om miljözoner baseras på EURO-klass (eller motsvarande svensk miljöklass). Genom en sådan harmonisering skulle en svensk kilometerskatt och arbetet med miljözonerna i tätorter dra åt samma håll och på ett verkningsfullt sätt förbättra miljön i de tätortsområden som ingår i miljözonen. En harmonisering underlättar också besluten för dem som på olika sätt påverkas av miljözoner och kilometerskatt.

# 10 Vissa legala frågor kring ett kilometerskattesystem i Sverige

## 10.1 Inledning

Vi har i de två föregående avsnitten redogjort för hur en eventuell utformning av ett svenskt kilometerskattesystem kan se ut. I anslutning till införandet av ett sådant system krävs att vissa spörsmål av mer juridisk/teknisk karaktär diskuteras. Utredningen gör inte här anspråk på någon fullständig analys av de problem som kan komma att behöva behandlas i detta hänseende. Av stor relevans är dock frågan om hur pass tillgängliga fordonens uppgifter om EURO-klass är, respektive frågan om den legala avgränsningen av det kilometerskattepliktiga vägnätet. Dessa frågor tas därför upp särskilt här.

## 10.2 EURO-klassning av fordon

Den föreslagna miljödifferenteringen av fordonsskatten för tunga fordon bygger på det svenska miljöklasssystemet. Detta bygger i sin tur på de inom EU beslutade avgasnivåerna, de s.k. EURO-klasserna. I den praktiska hanteringen av t.ex. ett kommande kilometerskattesystem (se avsnitt 8–9) kommer det att bli av stor vikt att det enskilda fordonets miljöklass (EURO-klass) kan urskiljas. Denna uppgift skall framgå av ett fordons typgodkännandedokumentation med stöd av bestämmelserna i ramdirektivet 70/156/EEG<sup>1</sup> och särdirektivet 88/77/EEG<sup>2</sup>. För de fordon som är registrerade i uppördssystemet för kilometerskatt torde det inte vara några svårigheter att få in uppgifterna om EURO-klasser, då

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGTL 42, 23.02.1970).

<sup>2</sup> Rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon (EGT L 36, 9.2.1988, s. 33), senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/27/EG (EGT L 107, 18.4.2001, s. 10).

dessa regelmässigt får krävas in i samband med en fordonsanmälan. För de fordon som inte är registrerade i systemet, exempelvis tillfälliga användare, gäller dock att uppbördsmyndigheten inte har tillgång till uppgifter om dessa fordonens EURO-klass. Det blir i dessa fall den enskilde användaren som får uppge vilken EURO-klass fordonet tillhör. För att verifiera denna uppgift kan fordonets registreringsbevis behöva nyttjas. Ett problem med detta är dock att uppgiften om EURO-klass är frivillig i dessa (jfr Bilaga 1, punkten VI i direktiv 1999/37/EG<sup>3</sup>). Detta är även ett problem i de fall någon är registrerad av uppbördsmyndigheten, men blir föremål för kontroll ute på fältet. Vi har för närvarande inte någon klar uppfattning om i vad mån detta i praktiken kommer att utgöra ett problem. Utredningen noterar emellertid att även t.ex. Tyskland har valt EURO-klasser för att differentiera kilometerskatten och att den nu nämnda frågeställningen inte synes ha berörts särskilt där. Utredningen utesluter dock inte att Närings- och Finansdepartementen kan komma att behöva driva denna fråga på EU-nivå, exempelvis genom att agera för en ändring av direktivet 1999/37/EG för att göra uppgiften om EURO-klass obligatorisk i fordonens registreringsbevis.

### 10.3 Den legala avgränsningen av det skattepliktiga vägnätet

Såsom framgår av avsnitt 9.4 är vår mening att kilometerskatt i princip skall tas ut över hela det allmänna vägnätet. För att åstadkomma detta krävs att det finns en hållbar juridisk definition av detta vägnät. I avsnittet nedan behandlas därför hur en sådan definition kan utformas.

#### 10.3.1 Inledning

Enligt 8 kap. 3 § regeringsformen skall föreskrifter om skatt till staten meddelas genom lag. Sådana föreskrifter hör sålunda till det obligatoriska lagområdet och omfattar inte enbart de materiella reglerna utan också regler som avser grunderna för taxerings- och uppbördsförfarandet. Regeringens möjlighet att meddela före-

---

<sup>3</sup> Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

skrifter är begränsad till verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 13 § första stycket 1 regeringsformen.

I fråga om en kilometerskatt är utgångspunkten att skatten bland annat skall bero av den sträcka som fordonet framförs, dock endast på "skattebelagda" vägar. Utifrån de krav som regeringsformen ställer om lagform, är det givet att det i lag måste bestämmas och preciseras vilka vägar som ingår i skatteunderlaget. Detta skulle teoretiskt kunna ske genom att varje väg anges med vägnummer (motsvarande) och ändpunkter, eventuellt i förening med karta. En sådan lösning – som tillämpats beträffande vägavgifter för utländska fordon – är dock närmast genomförbar för den omfattning som nu är aktuell. Förändringar i vägnätet skulle dessutom göra det praktiskt omöjligt att hålla lagen à jour med verkligheten. Författningsregleringen måste i stället utgå från att beskriva vägarna i generella termer.

### 10.3.2 Vägnätet

Vägverket har följande indelning av vägnätet.

- Statliga vägar (98 000 km)
- Kommunala vägar och gator (37 000 km)
- Enskilda vägar med statsbidrag (74 000 km)
- Enskilda vägar utan statsbidrag (210 000 km)

Samtliga statliga vägar – dvs. de allmänna vägarna – bör ingå i kilometerskattesystemet. Detsamma bör gälla de kommunala gatorna. Därmed skulle systemet omfatta samtliga vägar/gator där det allmänna har huvudmannaskapet.

### 10.3.3 Enskilda vägar inom tätbebyggda områden

Ett problem i sammanhanget är att det inom detaljplanelagt område förekommer vägar (gator) som kommunen inte ansvarar för utan som har ett enskilt huvudmannaskap. Bakgrunden är följande.

I 5 kap. 3 § plan- och bygglagen (PBL) sägs att det i en detaljplan bland annat skall redovisas, och till gränserna anges, allmänna platser såsom gator, vägar, torg och parker. Enligt 4 § skall det i detaljplanen anges om kommunen inte skall vara huvudman för de allmänna platserna. I vissa kommuner har möjligheten att föreskriva

om enskild väghållning använts, exempelvis i Ekerö och Vallentuna samt Bergs kommun i Jämtland. Den enskilde trafikanten ser som regel ingen skillnad mellan gata med kommunalt huvudmannaskap och en ”gata” med enskilt huvudmannaskap.

I fråga om ett kilometerskattesystem torde det rent författningsmässigt vara enklare att inte ta med dessa vägar med enskilt huvudmannaskap. Alla andra skäl talar dock för motsatsen. En annan lösning skulle vara att ta med alla vägar, även de enskilda. Därvid skall beaktas att ungefär 150 000 km av de enskilda vägarna är s.k. skogsbilvägar för vilka det rimligen saknas anledning att ta ut en kilometerskatt. Vad som är en skogsbilväg är inte heller givet i mer juridisk mening, och begreppet torde inte kunna användas som avgränsning för skatteuttag. Även i övrigt finns en stor mängd enskilda vägar som, i likhet med skogsbilvägarna, saknar betydelse för den allmänna samfärdseln och därför inte bör omfattas av en kilometerskatt.

En preliminär bedömning är att kilometerskatten bör omfatta samtliga vägar och gator som har statligt eller kommunalt huvudmannaskap samt de gator/vägar inom detaljplanelagt område, där kommunen bestämt att det skall vara enskilt huvudmannaskap. Frågan är hur detta skall lösas författningsmässigt.

#### 10.3.4 Vägbegreppet

Det finns inte någon allmängiltig definition av väg. Begreppet förekommer dock i ett flertal författningar.

I förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, som bland annat tillämpas i trafikförordningen (1998:1276), definieras begreppet väg i första hand som en sådan väg, gata, torg eller annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon. Detta vägbegrepp är således vidsträckt i den meningen att det är den faktiska förekomsten av motorfordonstrafik som konstituerar att det är en väg, inte huruvida det är en anlagd väg eller på annat sätt faktiskt avsedd för trafik.

I väglagen (1971:948) finns bestämmelser om allmänna vägar. Staten är som huvudregel väghållare för dessa och Vägverket handhar väghållningen för statens räkning. I vissa fall kan en kommun vara väghållare inom kommunen.

I ett mer generellt vägbegrepp ligger i viss mån även begreppet gata. Gemensamt för väg och gata är att de är kommunikations-

leder som är avsedda för trafik med vägfordon. Med gata förstås enligt plan- och bygglagen – utan att begreppet är uttryckligen definierat – områden för fordons- och gångtrafik i en sådan detaljplan där det skall vara kommunalt huvudmannaskap för allmänna platser.

Enskilda vägar är i princip de vägar som inte är allmänna och inte heller gata.

### 10.3.5 Överväganden och förslag

Om skatteuttaget i nu aktuellt sammanhang bestäms utifrån den färd som sker på allmän väg (dvs. enligt väglagen) och på gata (dvs. inom detaljplanelagt område) faller de nämnda gatorna med enskilt huvudmannaskap utanför. Vad som sägs i 5 kap. 3 § PBL måste dock förstås så, att planen alltid skall redovisa de allmänna platserna även om kommunen samtidigt bestämmer ett annat huvudmannaskap än det kommunala. Den fastställda planen innehåller således uppgifter om de gator och vägar som kilometerskatten skulle omfatta. Därmed skulle skatteuttaget avse

- vägar som är allmänna enligt väglagen, och
- gator och vägar som är redovisade i en fastställd detaljplan enligt PBL.

Frågan är om en sådan lösning är förenlig med regeringsformen.

Utgångspunkten är att grunderna för skatten bestäms i lag i huvudsak enligt ovan. Det förutsätts inte att verkställighetsföreskrifter närmare skall ange innebörden av vägar och gator. Därmed uppfylls regeringsformens krav samtidigt som skatteuttaget är beroende av den närmare innebörden av begrepp och hänvisningar i lagen. Vad det handlar om är ett slags normutfyllnad som inte regleras i regeringsformen.

Allmänt sett är detta en vanlig metod. Ofta använder en lag begrepp vilkas innebörd bestäms i andra författningar som inte står i något närmare samband med lagen. Det kan också vara fråga om en hänvisning till en annan författning. En sådan ordning kan visserligen framstå som grundlagsstridig men den är samtidigt praktiskt nödvändig. Den fråga som måste ställas är om metoden i det enskilda lagstiftningsärendet kan anses förenlig med grundtankarna bakom regeringsformens regler om normgivningsmakten.



Det får anses vara ett kringgående av reglerna om normgivningsmaktens fördelning, om en lag hänvisar till en förordning. Däremot finns inte motsvarande betänklighet, om en lag hänvisar till en annan lag. En sådan kedja kan naturligtvis förlängas ytterligare genom att även den senare lagen innehåller normutfyllnad, och tveksamheter kan uppstå om på vilken nivå reglerna i praktiken beslutas. Det finns knappast skäl att fördjupa sig ytterligare i den generella problematiken, utan mer att ha denna i åtanke vid bedömningen av den nu aktuella regleringen.

En väg blir allmän i huvudsak genom de beslut som Vägverket meddelar enligt väglagen. Även andra åtgärder, som har samband med plan- och bygglagen, påverkar omfattningen av de allmänna vägarna. Detta kan inge betänkligheter, eftersom normgivningskedjan kan sägas sluta i ett myndighetsbeslut, men även här är det en metod som är vanligt förekommande och som rimligen inte kan undvikas. Avgörande torde vara att det i lagform finns ett regelverk som är tillräckligt preciserat med avseende på vad som i realiteten utgör grunderna för skatten.

Från den utgångspunkten bör begreppet allmän väg enligt väglagen anses vara tillräckligt klarläggande för att kunna avgränsa ett skatteuttag. Väglagen innehåller således detaljerade bestämmelser för byggande av allmän väg och för förändringar från allmän till enskild och vice versa. Motsvarande bedömning görs när det gäller PBL. Sammantaget innebär detta att det torde vara möjligt att i en lagstiftning om kilometerskatt hänvisa till väglagen och PBL i enlighet med vad som sagts ovan.

#### 10.4 Övriga frågor

Förutom de nu berörda frågorna kommer ett stort antal ytterligare rättsliga och därmed beslätade överväganden att behöva göras innan det går att realisera ett svenskt kilometerskattesystem. Det rör sig dels om förfarandefrågor, såsom t.ex. frågan om uppbördsmyndighet, omprövning, överklagande m.m., dels om andra frågor, som t.ex. frågan om den enskildes integritet samt olika kontrollfrågor inbegripet eventuella sanktionsavgifter osv. Utredningen vill härigenom påtala att dessa och andra frågor får ses över i samband med den fortsatta beredningen av utredningens nu lämnade generella underlag.

# 11 Vissa ytterligare vägtrafikskattefrågor

## 11.1 Inledning

I detta avsnitt läggs inga konkreta förslag, men utredningen pekar på möjligheterna till ytterligare skattemässiga åtgärder som bedöms kunna bidra till att nå högt ställda klimat- och trafiksäkerhetspolitiska mål. Utredningen vill således lyfta fram vissa frågor som bedöms vara av betydande vikt för att nå ett effektivare vägtransportssystem. Framställningen bör således diskuteras vidare och frågorna eventuellt utredas mera i detalj. Därvid bör bland annat det europeiska perspektivet på en del av hithörande frågekomplex uppmärksammas.

Enligt utredningens direktiv skall utredaren studera det samlade vägtrafikskatteuttaget och beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter. Det är i huvudsak en omläggning av fordonskatten och drivmedelsbeskattningen samt för- och nackdelar med en kilometerskatt som utreds. Som framgått tidigare i betänkandet bedömer utredningen att det med dessa tre nämnda skatter går att förbättra styreffekterna i vägtransportsystemet, men att vissa frågor inte finner sin slutliga lösning inom ramen för dessa tre skatter. Det är fullt möjligt att, som också framgått tidigare i betänkandet, förändra nivåerna i de föreslagna systemen i linje med de miljö- och transportpolitiska målen. Trots möjligheter till nivåjusteringar, vilka inte skall underskattas, finns det skäl att överväga kompletterande åtgärder. Det är också detta som är den huvudsakliga anledningen till detta avsnitt. Här beskrivs kompletterande åtgärder i syfte att *ytterligare* förbättra den samlade styreffekten; framför allt i syfte att nå högt ställda klimatmål med hjälp av en bränslesnålare fordonsflotta och att även nå en fordonsflotta med goda trafiksäkerhetsegenskaper.

## 11.2 Ytterligare styrmedel som kan användas för att nå ökad trafiksäkerhet och lägre bränsleförbrukning (koldioxideffektivitet)

### 11.2.1 Vissa fordonsegenskaper eller vissa fordonstyper?

Utredningen vill här kort beskriva de samhälleliga problem som den senaste tidens ökning av terrängbilar, även kallade stadsjeepar eller SUV:ar (Sports Utility Vehicles), ger upphov till. Se också avsnitt 4.5.2 och bilaga 5 för viss ytterligare behandling av denna fråga. Dessa fordon har blivit alltmer populära och används också i allt större utsträckning som "vanliga" personbilar. Det bör också understrykas att utredningen inte har för avsikt att peka ut några speciella fordonstyper, utan utredningen inser att det finns olika behov, vilket förutsätter olika fordonstyper. Utredningen vill *emellertid* understryka att om vissa fordonstyper som har vissa typer av *egenskaper*, fortsätter att öka i antal medför detta stora svårigheter att nå de miljö- och transportpolitiska målen.

I det följande lyfts *egenskaperna* avseende trafiksäkerhet och bränsleeffektivitet fram för de nämnda stadsjeeparna. Det är dock inte några vattentäta skott mellan dessa stadsjeepar och de mer ordinära personbilarna. Det finns således relativt bränslesnåla och trafiksäkra stadsjeepar samtidigt som det finns vanliga personbilar som har såväl dålig bränsleeffektivitet som dåliga trafiksäkerhets-egenskaper.

*Vad gäller trafiksäkerhet* orsakar stadsjeepar genom sin storlek och höga frontstruktur en kraftigt ökad skaderisk för motpartens passagerare. Många stadsjeepar väger dessutom nästan dubbelt så mycket som övriga personbilar. Vikten i kombination med den höga fronten gör dem mer aggressiva och sätter mindre bilars säkerhetssystem ur spel. Stadsjeepens design ökar också skade- och dödsrisken för oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklister, eftersom dessa medtrafikanter tenderar att slungas ned i gatan i stället för att landa på motorhuven. Resultat från verkliga olyckor i USA visar att dödsrisken är 3,4 gånger högre för personer i en vanlig personbil vid en krock med en stadsjeep än vid en kollision med en annan personbil i samma viktklass. Vid frontalkrockar är dödsrisken hela 6,4 gånger högre. Det är inte heller så att stadsjeepar har en högre egen säkerhet än övriga personbilar, snarare tvärtom. I krockprov (Euro NCAP) får stadsjeepar generellt sämre resultat vid frontalkollisioner än vad vanliga

personbilar får. Stadsjeeparnas bättre säkerhet i en kollision sker alltså främst på bekostnad av motparten. Singelolyckor står generellt sett för över hälften av alla olyckstyper. Vid denna typ av olyckor skall bilens egen säkerhet verka. Resultat från USA visar en högre dödsrisk i singelolyckor för stadsjeepar än för övriga personbilar. Det beror till stor del på att deras högre tyngdpunkt ger en ökad vältningsrisk.<sup>1</sup>

Vad gäller *bränsleeffektivitet* ger stadsjeeparna genom sin generellt sett högre vikt och större motorer upphov till högre utsläpp av koldioxid än vanliga personbilar. Sveriges fordonsflotta har länge varit den mest bränsletörstiga i Europa. De senaste åren har stadsjeeparna dessutom blivit allt vanligare i Sverige. Deras andel av nyregistreringen har ökat från 0,5 procent 1994 till 8,6 procent under januari februari 2003.<sup>2</sup> I *Bilar, bränsleförbrukning och vår miljö*, som ges ut av Konsumentverket (2003) i samarbete med Naturvårdsverket och Vägverket, återfinns de vanligaste personbilarna på den svenska marknaden 2003. Där återfinns 1 617 modellvarianter uppdelade på 37 bilmärken. Av dessa bedöms 143 modellvarianter vara stadsjeepar (uppdelade på 19 bilmärken). En jämförelse av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen ger vid handen att stadsjeepar släpper ut cirka 42 procent mer koldioxid per kilometer än genomsnittet (277 gram CO<sub>2</sub>/km för den genomsnittliga stadsjeepen jämfört med 194 gram CO<sub>2</sub>/km för genomsnittet för de 20 vanligaste personbilarna). Från klimatpolitisk synpunkt är detta ett problem, eftersom en allt bränsletörstigare svensk fordonsflotta också använder en allt större del av det svenska "klimatutrymmet". Om koldioxidutsläppen exempelvis ökar genom att det används allt fler tunga fossilbränsle-drivna bilar med låg bränsleeffektivitet måste utsläppen minska någon annanstans i Sverige. Detta betyder att andra sektorer i stället måste bidra med utsläppsreduktioner (genom exempelvis köp av utsläppsrätter, ökad energieffektivisering, minskad energi-användning i bostadssektorn), varav en del sannolikt måste ske i konkurrensutsatta branscher.

Dagens nivå på fordonsskatten bedöms, som också framgått i avsnitt 4, inte vara tillräckligt hög för att av ekonomiska skäl minska nyrekryteringen av bränsletörstiga fordon till den svenska fordonsflottan. För detta krävs sannolikt mycket stora höjningar.

<sup>1</sup> Folksam Rapport *Hur säker är bilen?* (2003).

<sup>2</sup> Vägverkets publikation 2003:117 *Åtgärder för att uppnå vägtrafikens koldioxidmål*. Per Kågeson.

Det finns inte några skattetekniska hinder för att faktiskt föreslå radikala höjningar av fordonsskatten. Svårigheten består snarare i att avgränsa en höjning av fordonsskatten till vissa typer av fordon (t.ex. stadsjeepar). En annan aspekt av starkare koldioxidstyrning har att göra med en eventuell progressivitet i fordonsskatteskalen. Vid utformningen av en progressiv fordonsskatteskala är det möjligt att bestämma vid vilka specifika koldioxidutsläpp, som man önskar att skatteskalans lutning skall öka. Frågan är var detta skall ske samt vilka nivåskillnader som är acceptabla.

### 11.2.2 Differentierad registreringskatt (försäljningsskatt)

Under utredningens arbete har det kommit in ett flertal skrivelser osv. med synpunkter av olika karaktär. En hel del belyser utvecklingen mot en allt tyngre fordonsskatta och därmed också svårigheten att nå de ambitiösa målen vad beträffar miljö och trafiksäkerhet. Det gäller dels lägre specifik bränsleförbrukning (se avsnitt 3.5.4 för fordonsindustrins frivilliga överenskommelse om genomsnittliga utsläpp om 140 gram koldioxid per kilometer fr.o.m. år 2008), dels behovet av en fordonsskatta som minskar risken för allvarliga trafikolyckor.

#### *Fordonsskatten räcker inte som styrmedel*

Bakgrunden till att här diskutera ett eventuellt införande av en differentierad registreringskatt är behovet av att hitta nya medel för att stimulera trafiksäkra och bränsleeffektiva fordon. Detta är framför allt viktigt då marknaden inte själv klarar av att driva utvecklingen åt det håll som samhället i stort bedömer som önskvärt.

Avsnitt 4 i betänkandet beskriver en varsam omläggning av fordonsskatten till att vara baserad på bränsleeffektivitet (fordonsskatten skall baseras på fordonets specifika utsläpp av koldioxid per kilometer). Nivån på fordonsskatten bedöms dock inte vara (eller kunna göras) tillräckligt hög för att stimulera en *tillräcklig* ökning av registreringar av *nya* bränsleeffektiva lätta fordon, utan har främst en viktig informativ effekt som en del i den samlade miljöstyrningen. Något konkret trafiksäkerhetsmoment föreslås inte införas i den reformerade fordonsskatten. Däremot kan vissa

indirekta effekter av förslagen förväntas för trafiksäkerheten, eftersom beskattningen av de äldsta (och från trafiksäkerhetssynpunkt minst lämpliga) skärps något. Det är dock motiverat att ytterligare se över möjligheterna att förbättra fordonsflottans trafiksäkerhetsegenskaper.

Utredningens uppfattning är att det är motiverat att ha speciella styrmedel som påverkar vilken typ av fordon som *rekryteras* till fordonsflottan, dvs. egenskaperna hos de nyregistrerade fordonen, eftersom dessa fordon kommer att ägas av flera personer innan de 10–15 år senare skrotas. Behovet av extra ekonomiska incitament vid val av nybilsköp förklaras främst av två saker. (1) Nybilsköpare har ofta höga inkomster och/eller står inte själva för hela kostnaden för den nya bilen (exempelvis genom systemet med förmånsbilar), och (2) människor tenderar i allmänhet att låta framtida kostnader väga lättare än kostnader i dag; dvs. styreffekten av ett ekonomiskt incitament är större ju närmare i tiden det kan antas påverka den enskilde.

#### *Behov av försäljnings-/registreringskatt?*

Sverige har tidigare haft en försäljningsskatt (den s.k. bilaccisen) på motorfordon men avskaffade denna p.g.a. att den motverkade en förnyelse av fordonsparken, vilket också är negativt från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Vid ett eventuellt återinförande av en försäljningsskatt bör således vid utformningen beaktas hur den kan stimulera till renare, samt mer trafiksäkra och bränsleeffektiva fordon.

Bränsleeffektiviteten, och därmed också utsläppen av koldioxid, hos fordonsparken bestäms i avgörande utsträckning av nybilsförsäljningen. Av de nya bilarna utgör en betydande del förmånsbilar. Utbudet på nybilsmarknaden bestämmer också utbudet på andrahandsmarknaden för, i huvudsak, privatkunder. I vilken utsträckning detta är ett marknadsmisslyckande – dvs. nybilsköparens hänsyn till efterfrågan på begagnatmarknaden – är en empirisk, obesvarad, fråga. Klart är emellertid att nybilsköpare generellt sett har högre inkomst och är mindre priskänsliga än bilköpare på begagnatmarknaden.

En försäljningsskatt (registreringskatt) leder till en äldre fordonspark genom minskad skrotning och minskad försäljning av nya, förhoppningsvis mer koldioxideffektiva, fordon. Samtidigt

skall nämnas att en försäljningsskatt har en större styreffekt för köp av *nya* fordon än fordonsskatten vid val av koldioxideffektiva fordon. För begagnade fordon får fordonsskatten anses vara mera styrande men givetvis beroende av utformning och nivå på skatten.

En ren försäljningsskatt motverkar alltså en förnyelse av fordonsparken. Detta främst beroende på att individer tenderar att lägga större vikt vid vad som händer i en nära framtid än vad som händer i en mer avlägsen framtid, dvs. individer tenderar att diskontera framtiden. Härifrån skall skiljas en differentierad registreringskatt som diskuteras i det följande.

*Andra fordon, inte färre fordon, genom en differentierad registreringskatt*

Det finns alltså beaktansvärda skäl att *inte* återinföra en generell registrerings-/försäljningsskatt. Även Trafikbeskattningsutredningen har i sitt slutbetänkande *Bilen, miljön och säkerheten* (SOU 1999:62) anfört att en generell och viktrelaterad försäljningsskatt motverkar förnyelse av bilparken, vilket får anses negativt från såväl miljö- som trafiksäkerhetssynpunkt. Nedanstående diskussion skall skiljas från erfarenheterna av den tidigare försäljningsskatten. Här beskrivs i stället möjligheten att ytterligare styra mot en bränsleeffektivare och/eller trafiksäkrare fordonspark genom en *differentierad* registreringskatt. Det bör tydliggöras att en differentierad registreringskatt inte har som syfte att påverka valet att ha, eller att inte ha, bil.

En differentierad registreringskatt är motiverad när det sker färre eller mindre investeringar i vissa tekniker (t.ex. bränsleeffektivitet och trafiksäkerhetshöjande egenskaper) än vad som är samhälleligt önskvärt.

Incitament bör i dessa fall, utifrån ett effektivitetsperspektiv, i första hand inrikta sig på nybilsförsäljningen samt på sådant som inte har en naturlig marknad. Detta är skälet till att det kan vara samhällsekonomiskt motiverat och i linje med transportpolitikens kostnadsansvar att komplettera den styrning som sker med fordons- och drivmedelsskatter.

*Vilka egenskaper bör en differentierad registreringskatt ha?*

En differentierad registreringskatt skall stimulera vissa investeringar och har inte några fiskala motiv. Utredningen vill peka på att användandet av fordon med låg bränsleeffektivitet och användandet av fordon med egenskaper som medför en större fara för medtrafikanter innebär kostnader för samhället. T.ex. mer produktion och import av biodrivmedel för att kompensera för användandet av fordon med låg bränsleeffektivitet, investeringar i passiv säkerhet för att kompensera för ökat krockvåld, och mer sjukvård genom allvarigare hälsoeffekter p.g.a. trafikfarliga fordon. Dessa anpassningskostnader skulle möjligen kunna vara en utgångspunkt för bestämmande av nivån på skatten/avgiften. Utredningen ser åtminstone två principiellt olika utformningar.

*En möjlighet* är att helt enkelt sätta registreringskatten till noll kronor för de fordon som har de bästa egenskaperna och att låta de fordon som har höga utsläpp av koldioxid, dvs. låg bränsleeffektivitet, alternativt inte uppfyller vissa grundegenskaper avseende trafiksäkerhet betala registreringskatt. En ny skatt ger intäkter. Dessa intäkter kan, liksom andra skatteintäkter, användas till något som samhället finner berättigat. Eftersom intäkterna dock inte är motivet bakom en differentierad registreringskatt och för att understryka detta kan intäkterna exempelvis finansiera tillfälliga utskrotningskampanjer.

*En annan möjlighet* är att utforma ”registreringskatten” som en kombination av en avgift vid försäljning av nya fordon och en rabatt (återbetalning) för trafiksäkra och/eller bränsleeffektiva fordon. Ett sådant (fee-bate-) system skulle vara självfinansierande och ligga utanför statsbudgeten. Summan av registreringsavgifterna omfördelas då mellan de skatt-/avgiftsskyldiga vid årets slut. Detta kan göras på olika sätt; i proportion till de *återförsäljare* som säljer flest av de fordon som är samhällligt önskvärda, eller till de *fordonsägare* som köpt de mest bränsleeffektiva och/eller trafiksäkra fordonen. Avgiftens storlek bör vara tillräckligt hög för att påverka valet av *typ* av bil.

Av klimat- och trafiksäkerhetsskäl är en utveckling mot en lättare och mera homogen fordonspark önskvärd på längre sikt, oavsett hur en eventuell skatt slutgiltigt utformas. Den senaste utvecklingen mot större fordon med högre bränsleförbrukning (t.ex. stadsjeepar) måste därför ur detta perspektiv ses som högst oönskad. Det kan också ifrågasättas om denna utveckling är



motiverad av lastkapacitets- eller framkomlighetskäl. Det skall dock, liksom ovan, framhållas att det i vissa situationer och för vissa individer kan finnas ett behov av dessa fordon och att vissa personer också uppskattar egenskaper såsom fyrhjulsdrift, hög frigång, prestanda m.m. Den differentierade registreringskatten tillåter dessa val, men tydliggör den samhälleliga kostnaden på ett annat sätt än i dag.

#### *Potentiella problem med en differentierad registreringskatt*

EG-kommissionen framhåller i meddelandet *Beskattning av personbilar i Europeiska Unionen – möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå* (KOM(2002) 431 slutlig) att en försäljningskatt är negativ sett ur perspektivet om fri rörlighet av fordon mellan de olika medlemsländerna i EU. I det fall som medborgare permanent flyttar mellan medlemsstater och därmed behöver omregistrera sina fordon innebär detta en dubbelbeskattning i de fall som båda länder tar ut registreringskatt. Dessutom medför stora skillnader på registreringskatter i olika länder en påverkan på personbilarnas pris före skatt. Detta gör det attraktivt att köpa fordonet i en medlemsstat med hög registreringskatt, eftersom priset före skatt i regel är lägre i dessa medlemsstater. I dag tar tio medlemsstater ut någon form av registreringskatt.

### **11.2.3 Förmånsbeskattning/bilförmåner**

#### **Gällande bestämmelser**

Reglerna om värdering av bilförmån finns i 61 kap. 5–11 och 18–19 b §§ inkomstskattelagen (1999:1229), IL. Av 22 kap. 7 § andra stycket IL följer att uttag i form av användande av bil som ingår i näringsverksamhet skall värderas enligt samma regler.

Huvudregeln innebär att värdet av bilförmån exklusive drivmedel för ett helt kalenderår skall bestämmas till 0,3 prisbasbelopp med tillägg av ett ränterelaterat och ett prisrelaterat belopp. Det ränterelaterade beloppet skall beräknas till 75 procent av statslåneräntan vid utgången av november månad andra året före taxeringsåret multiplicerat med nybilspriset för bilmodellen. Det prisrelaterade beloppet skall för en bil med ett nybilspris för

bilmodellen som uppgår till högst 7,5 prisbasbelopp beräknas till 9 procent av nybilspriset. Överstiger nybilspriset 7,5 prisbasbelopp skall det prisrelaterade beloppet bestämmas till 9 procent av 7,5 prisbasbelopp med tillägg av ett belopp motsvarande 20 procent av den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp. Till nybilspriset för bilmodellen skall i förekommande fall – med ett undantag – läggas anskaffningskostnaden för extrautrustning. Undantaget gäller bilar som är sex år eller äldre, där nybilspriset i vissa fall skall beräknas på ett särskilt sätt. För den som har kört minst 3 000 mil i tjänsten med förmånsbilen under ett kalenderår skall förmånsvärdet bestämmas till 75 procent av det värde som skulle följa av reglerna ovan. Den nu beskrivna huvudregeln gäller vid inkomsttaxeringen samt vid beräkning av skatteavdrag och arbetsgivaravgifter.

Enligt förarbetena (prop. 1986/87:46 och 1977/78:40) uppkommer bilförmån när en skattskyldig för privat bruk i mer än ringa omfattning använder bil som tillkommer honom på grund av anställning, uppdragsförhållande eller annan liknande grund. Skatteplikt föreligger även i de fall arbetsgivaren tillhandahåller bil genom leasing eller förmånligt hyresavtal.

## Förmånsbeskattning av miljövänliga bilar

### *Bakgrund*

Under år 1999 gjordes inom Regeringskansliet en översyn av förmånsbeskattningen av s.k. miljöbilar. Resultatet av översynen redovisades i departementspromemorian *Förmånsbeskattning av miljöbilar* (Ds 1999:34) där vissa förändringar i förmånsbeskattningen föreslogs. Syftet bakom förslagen var bland annat att underlätta introduktionen av miljöbilar på bilmaknaden och på så sätt skapa förutsättningar för att beståndet av förmånsbilar blir miljövänligare.

Förslagen följdes upp i propositionen 1999/2000:6 (bet. 1999/2000:SkU7, rskr 1999/2000:66) och infördes att gälla från och med 2000 års taxering. De nya reglerna innebär att särskilda regler om justering av värdet av bilförmån skall tillämpas för den som innehar en miljöbil. Reglerna, som återfinns i 61 kap. 19 a § inkomstskattelagen (1999:1229), betyder att om bilen – helt eller delvis – är utrustad med teknik för drift med miljövänligare

drivmedel än bensin och dieselolja, eller med elektricitet, och nybilspriset därför är högre än nybilspriset för närmast jämförbara bil utan sådan teknik, skall förmånsvärdet justeras nedåt till en nivå som motsvarar förmånsvärdet för den jämförbara bilen.

I budgetpropositionen för år 2002 (prop. 2001/02:1 s. 191) gör regeringen bedömningen att justeringsregeln för den som innehar en miljöbil bör bli förmånligare. Från att motsvara förmånsvärdet för närmast jämförbara bil utan miljövänlig driftsteknik bör justering göras till 60 procent av detta värde för bilar med miljömässigt klara fördelar. Som motiv bakom förändringen anför regeringen att många av miljöbilarna har en begränsad räckvidd och att vad gäller gasbilarna, så tar gastanken upp en stor del av bilens lastutrymme. Vidare är tillgången på tankställen för alternativa drivmedel begränsad. Värdet av förmånen kan av dessa skäl anses vara mer begränsat än av en förmånsbil som drivs med konventionella drivmedel, vilket borde komma till tydligare uttryck i värderingsreglerna.

I propositionen 2001/02:45 föreslog regeringen, enligt ovan, en lättnad i förmånsbeskattningen av miljöbilar, bland annat för att på så sätt öka andelen mer miljöanpassade bilar på marknaden. I propositionen anför regeringen finner det angeläget att ytterligare underlätta för en introduktion av miljöbilar på bilmarknaden. Lättnaderna bör gälla för förmånsbilar med klara miljömässiga fördelar. Detta är angeläget inte minst för att nå regeringens klimatmål om minskade utsläpp av växthusgaser. Utsläppen av sådana gaser ökar i dag mest på transportområdet. Marknaden för förmånsbilar är strategisk för introduktionen av miljöbilar, eftersom en betydande del av nybilsförsäljningen avser förmånsbilar. Om ett genombrott sker på denna marknad kommer den också i ett senare skede att slå igenom på andrahandsmarknaden för privatkunder. I dag försvåras introduktionen av miljöbilar av att biltillverkare, bränsledistributörer och utvecklare av alternativa bränslen uppträder avvaktande i väntan på att det skall uppstå en tillräckligt stor mängd av miljöfordon, distributionskanaler och bränslen så att marknaden blir kommersiellt intressant. En förändring av förmånsreglerna kan användas som ett medel för att tämligen snabbt nå upp till en sådan tillräcklig mängd miljöbilar. Regeringens förslag i propositionen är att justeringen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar skall utgå från förmånsvärdet för den närmast jämförbara bilen utan miljöanpassad teknik. Vad gäller de olika typer av miljöanpassade bilar som i dag

finns på marknaden konstateras i propositionen att elbilarna har ett avsevärt högre inköpspris än konventionella bilar. Elbilarna har en påtagligt bättre miljöprestanda än andra fordonstyper som tillverkas i dag. Även elhybridbilarna, dvs. sådana bilar som har dubbla drivsystem genom en kombination av elmotor och bensinmotor, kostar betydligt mer i inköp än konventionella bilar men bidrar till en oftast rejäl sänkning av energiåtgången jämfört med motsvarande bensindrivna bilar. Regeringen föreslog därför i propositionen att för el- och elhybridbilar skall en justering nedåt göras till 60 procent av förmånsvärdet för närmast jämförbara bil utan sådan miljövänlig driftsteknik. Nedsättningen får dock inte överstiga 16 000 kronor per år. För bilar som drivs med alkohol eller med annan gas än gasol skall justering göras till 80 procent av förmånsvärdet för den jämförbara bilen. Nedsättningen får i dessa fall inte överstiga 8 000 kronor per år. Reglerna skall tillämpas under en begränsad tid. För el- och elhybridbilarna skall reglerna tillämpas vid 2003–2005 års taxeringar. För de bilar som drivs med etanol eller med annan gas än gasol skall reglerna tillämpas vid 2003–2006 års taxeringar. Förslaget om sänkt förmånsvärde för miljöbilar beräknades medföra en årlig nettobudgetförsvagning om 40 miljoner kronor.

De nya reglerna i inkomstskattelagen (1999:1229 trädde i kraft den 1 januari 2002.

*Regeringens uppdrag om uppföljning och utvärdering av förmånsbeskattningen av vissa miljöanpassade bilar*

I förarbetena till regelförändringen den 1 januari 2002 uttalade regeringen att reglerna medför stora förändringar för beskattningen av miljöbilarna och att det är lämpligt att dessa gäller under en begränsad period. Under den tiden skall tillämpningen av reglerna och resultaten av dem följas noggrant. Likaså skall en utvärdering av regelförändringen göras och vara klar före tre- respektive fyraårsperioden utgång (prop. 2001/02:45 s. 40).

Regeringen har genom beslut den 26 september 2002 lämnat ett uppdrag till Riksskatteverket (numera Skatteverket) att göra en uppföljning och en utvärdering av reglerna om miljöanpassade bilar. Uppföljningen skall avse tillämpning och vissa effekter av de tidsbegränsade regler som trädde i kraft den 1 januari 2002. Utvärderingen skall omfatta en granskning av de konsekvenser som

den aktuella regelförändringen har föranlett i ekonomiskt och administrativt hänseende.

Enligt uppdragsbeskrivningen bör följande frågor belysas:

1. Om försäljningen av miljöanpassade bilar och drivmedel samt tillgången på mer miljöanpassade drivmedel har ökat och om detta kan sättas i samband med regelförändringen.
2. Vilka skatteeffekter för det allmänna och resursmässiga konsekvenser för skatteförvaltningen som regelförändringen har inneburit.
3. Effekterna på miljön och deras kostnadseffektivitet.
4. Effekterna på bilmarknaden i form av påverkan på utbud etc.

Uppdraget skall beträffande punkterna 1,3 och 4 ske i samverkan med Naturvårdsverket och Vägverket. I uppdraget om utvärderingen av regelförändringar ingår som en del även att lämna förslag till de lagändringar på skatteområdet som bedöms nödvändiga.

#### *En första uppföljning 2003-06-23*

I en första rapport har Riksskatteverket gått igenom antalet ärenden om justering av förmånsvärdet för miljöbilar. Det framgår att det under år 2002 gjordes 352 justeringar avseende miljöbilar, varav 191 har avsett bilar som drivs med alkohol och 111 bilar som drivs med gas (inte gasol). De två dominerande grupperna, tillsammans 302 ärenden, avser således bilar som justeras ned till 80 procent av förmånsvärdet för närmast jämförbara bil. Ärenden om justering av el- och hybridbilar har endast varit 47. Siffrorna skall ses mot bakgrund av att det under år 2002 påfördes totalt 196 955 bilförmåner i Sverige. Under det första halvåret 2003 (januari–maj) har det totala antalet ärenden varit 753. Fortfarande gällde de flesta justeringarna miljöbilar som drivs med alkohol och gas, totalt 695. El- och hybridbilar har under perioden uppgått till 55. Verket konstaterar att antalet justeringsärenden dittills varit mycket få, även om det kunna märkas en ökning under år 2003. Den övervägande delen av justeringarna har skett i Stockholm och Göteborg.

#### 11.2.4 Möjligheter till reformering av förmånsbeskattningen

Det förs i olika sammanhang fram synpunkter på hur förmånsbeskattningen skall kunna reformeras. Ett par infallsvinklar redovisas nedan. Därefter följer utredningens sammanfattande bedömning av förmånsbeskattningen som ekonomiskt styrmedel.

##### *Förmånsbeskattningen och trafiksäkerheten*

Som framkommer på flera ställen tidigare i betänkandet (avsnitt 2.6.9, 4.7.2, bilaga 5 samt tidigare i detta avsnitt) pekar utredningen på ett samhälleligt behov av ett ökat användande av trafiksäkerhets-höjande fordonstekniker. Möjligheten för samhället att stimulera en sådan utveckling är i viss mån beroende av ett etablerat ramverk. Ju större samsyn mellan intressenter (konsumenter, fordons-industri, myndigheter och stater) och koppling till faktiska olycksrisker som ett sådant ramverk åstadkommer, desto bättre. Det är emellertid högst osannolikt att ett idealt ramverk kan skapas inom en överskådlig framtid. Detta behöver dock inte hindra myndigheter att aktivt hjälpa till att skapa en efterfrågan, där en naturlig sådan saknas, på bra tekniklösningar genom att ställa funktionskrav.

Beroende på typen av de styrmedel det är frågan om och vad man vill uppnå kan kraven som ställs på ett sådant ramverk variera. Att utredningen i avsnitt 4 avskriver införande av en trafiksäkerhetskomponent i fordonsskatten, i ett inledningsskede, utesluter inte att det genom andra ekonomiska incitament är möjligt att skapa en efterfrågan på trafiksäkerhetshöjande fordonstekniker. I detta sammanhang är förmånsbeskattningen av stort intresse. Skälen till detta är åtminstone två. *För det första* är de möjliga nivåerna och därmed differentieringsgraden av de ekonomiska incitament som bedöms vara aktuella för en ändamålsenlig styrning tillräckliga i förmånsbeskattningen. *För det andra* är förmånsbeskattningen väl lämpad att påverka *nyrekryteringen* av fordon till den svenska fordonsflottan. Genom att påverka nybilsförsäljningen kommer man också att påverka utbudet på andrahandsmarknaden, där de flesta förmånsbilarna förr eller senare hamnar.

Utredningen har också, genom underhandskontakter med Näringsdepartementet, erfarit att dessa tankar inte står i strid med den kommande trafiksäkerhetspropositionens skrivningar om vilka

strategier som kan vara lämpliga för införande av ny teknik. Det är snarare så att förmånsbeskattningen möjligen kan användas för att påskynda och förbättra utvecklingen av fordon med goda trafiksäkerhetsgenskaper (t.ex. alkolås, bältespåminnare, en ökad kompabilitet i krockhänseende mellan fordon m.m.).

### *Förmånsbeskattningen och miljön*

I Vägverkets rapport *Varför är Sverige sämst i klassen?* (nr 2004:14)<sup>3</sup>, som tar upp och behandlar den svenska fordonsflottan i ett europeiskt perspektiv, anförs bland annat följande angående förmånsbeskattningen.

Förmånsskattereglerna är en av förklaringarna till varför Sverige har så stora och bränsleslukande bilar. Att jämföra förmånsreglerna i olika länder är inte lätt, och kanske behövs inte heller en sådan jämförelse. Man torde kunna utgå från att behovet av bil i tjänsten inte skiljer sig påtagligt mellan länderna. Om landet är tät- eller glesbefolkat förefaller t.ex. vara av underordnad betydelse. Det är för övrigt inte i första hand i glesbygden som förmånsbilarna finns. Förmånsbilar är vanliga i storstadsområdena och i allmänhet knutna till personer med inkomster över genomsnittet. /.../ År 2002 registrerades i Sverige 77 365 nya personbilar (inklusive privatimporterade) av juridiska personer som företag, förvaltningar och organisationer. Det motsvarar 28 procent av alla nyregistrerade bilar. Av dessa förefaller ca 46 000 ha utnyttjats som förmånsbilar. Det skulle i så fall innebära att förmånsskattereglerna påverkar sammansättningen av ungefär 17 procent av den svenska personbilsparken. Övriga bilar registrerade på juridiska personer används som tjänstebilar och taxi eller som hyrbilar. Företagens och förmånstagarnas preferenser har således ett betydande inflytande över hur den framtida svenska fordonsparken kommer att se ut. /.../ Från samhällsekonomisk utgångspunkt finns det ingen anledning att beskatta förmånen till ett lägre värde än det faktiska, eftersom detta innebär att riksdagen subventionerar bilismen på bekostnad av mera angelägna utgiftsområden. Vid en förändring av förmånsbeskattningen kan man överväga att differentiera beskattningen med hänsyn till hur stor drivmedelsförbrukningen är.

På uppdrag av Naturvårdsverket har Inregia och WSP (2004) i *Bilförmånsreglernas effekt på utsläpp av koldioxid från bilar* utvärderat effekter av förändringar i skatteregler för förmånsbilar. Man har också studerat möjligheterna och effekterna av att ha en

---

<sup>3</sup> Vägverkets publikation 2004:14, *Varför är Sverige sämst i klassen?* Den svenska fordonsflottan i ett europeiskt perspektiv, Per Kågesson, 2004-01-08.

starkare relation mellan ett fordons koldioxidutsläpp och dess förmånsvärde.

Inregia och WSP redovisar Storbritanniens system för en koldioxidrelaterad förmånsbeskattning som infördes år 2002. Detta innebär att *innehavet* av förmånsbil medför en beskattningsbar årlig förmån på 15–35 procent av den nya bilens inköpspris, inkl. skatter. Den beskattningsbara förmånen är lägst (15 %) för fordon med lägst specifik bränsleförbrukning, och högre (upp till 35 %) för de med högre bränsleförbrukning. För dieselmotorer tillkommer tre procentenheter för att kompensera för de högre utsläppen av lokala luftföroreningar. Under de tre första åren skärps också skalan varje år genom att skatteklasserna förändras. För den lägsta skatteklassen innebär detta att den är 165 gram koldioxid per kilometer första året till 145 det tredje året. I och med skärpningen av den koldioxidrelaterade skatteskalen ökar förmånsvärdet. Utöver beskattningen av innehav beskattas också *fritt bränsle som förmån*. Denna uppgår till 15–35 procent av ett bestämt belopp som år 2002/2003 uppgick till 14 400 pund ( $\approx 186\,000$  kronor). Den brittiska skatteförvaltningen (Inland Revenue) skall vara klar med en officiell utvärdering av systemet under hösten 2004, men preliminära utvärderingar pekar på att dieselandelen har ökat fort och att denna effekt är allra tydligast för försäljningen av stora bilar. På kort till medellång sikt förväntas koldioxidutsläppen från transportsektorn, genom ökad bränsleeffektivitet och val av mindre bilar, minska med 1,5 till 3 procent per år som en följd av den koldioxidrelaterade förmånsbeskattningen (Inland Revenue, 2000).

Inregia och WSP (2004) skisserar också hur det brittiska systemet kan anpassas till svenska förhållanden. I deras slutsatser och rekommendationer kring hur tidigare regelförändringar har påverkat förmånstagarnas beteende säger man bland annat följande.

Sammanfattningsvis kan sägas att det har blivit fler förmånsbilar, att parken har blivit något yngre, att det har skett vissa byten från bensin till diesel och att såväl den genomsnittliga som den totala körsträckan har minskat. Detta har lett till en nettoreduktion i förmånsbilarnas koldioxidutsläpp. Den intressanta slutsatsen är att förmånstagarnas beteende uppenbarligen kan påverkas genom ändrade förmånsregler, framförallt har separeringen av drivmedelsförmånen gett tydliga incitament till reducerad körsträcka.

Vid en omläggning av reglerna för förmånsbeskattning till att likna Storbritanniens system skriver man:



Dessa förändringar skulle leda till en reduktion i vissa emissioner medan andra emissioner skulle öka. CO<sub>2</sub>-utsläppen skulle minska liksom utsläppen av HC, CO och SO<sub>2</sub>. Utsläppen av NO<sub>x</sub> och partiklar skulle däremot stiga. Detta trots att alltfler dieslbilar skulle uppfylla kraven för MK2005. Resultaten understryker vikten av att fortsätta att förbättra dieslbilarnas emissionsegenskaper. Samhälls-ekonomiskt skulle de reducerade utsläppen vägra tyngre än de ökade utsläppen, åtminstone om vi tillämpar de kalkylvärden som SIKA och trafikverken använder i sina kalkyler. Systemet skulle med andra ord leda till en samhällsekonomisk nettovinst sett från ett miljöperspektiv. Denna nettovinst skulle emellertid kunna vara större eftersom systemet endast är anpassat för att reducera koldioxidutsläppen. Notera att partikelutsläppen skulle öka. Om syftet med ett nytt förmånssystem är att reducera koldioxidutsläppen kan ett system likt det som har genomförts i Storbritannien vara att föredra. Om syftet är att uppnå maximala miljövinster totalt sett bör systemet också beakta andra utsläpp än koldioxid. Differentieringen i förmånsvärdena skulle således beräknas på andra grunder. Ett regionalt differentierat system som beaktar såväl de globala som de lokala och regionala utsläppen skulle då vara att föredra.

### 11.2.5 Utredningens sammanfattande bedömning avseende förmånsbeskattningen

**Utredningens bedömning:** Enligt vår bedömning utgör förmånsbeskattningen ett verkningsfullt ekonomiskt styrmedel, framför allt beroende på de nivåer som denna ligger på. När det gäller frågan mot vad förmånsbeskattningen skall styra lämnar vi inte något förslag utan konstaterar att detta får bli föremål för politiska och andra överväganden. Klart torde emellertid vara att förmånsbeskattningen bör användas för att styra mot trafik-säkerhet och bättre miljö (och då i sistnämnda hänseende främst mot bättre bränsleeffektivitet).

Såsom vi redovisat ovan ingår det inte i vårt uppdrag att föreslå några förändringar i förmånsbeskattningen. Vi finner det ändå angeläget att ta upp och i någon mån diskutera detta styrmedel.

Förmånsbeskattningen är obestridligen av större betydelse för den enskildes ekonomi än t.ex. fordonsskatten. Detta innebär att det ekonomiska incitamentet kan göras större i förmånsbeskattningen än i fordonsskatten för att styra i önskvärd riktning. Denna möjlighet bör naturligtvis tas till vara när det gäller att

uppfylla de miljö- och/eller transportpolitiska målen. Beträffande en eventuell styrning mot *trafiksäkerhet* har utredningen beträffande fordonsskatten konstaterat att denna för närvarande inte lämpar sig för detta. Skälen härtill är bland annat att det just nu, utifrån de förutsättningar som fordonsskatten utgår ifrån, saknas system med godtagbara och stabila parametrar kring vilka skatteuttaget kan byggas. Även om motsvarande resonemang torde kunna föras kring förmånsbeskattningen rör det sig om en annorlunda uppbyggd skattebas än fordonsskatten. Det kan därför finnas möjlighet att även styra mot ökad trafiksäkerhet genom förmånsbeskattningen. Detta får emellertid bli föremål för särskilda överväganden.

Vad sedan gäller en eventuell styrning för att uppfylla *miljökvalitetsmålen* kan vi först konstatera att den möjlighet till justering av förmånsvärdet som finns för miljöbilar ännu inte tycks ha fått avsedd effekt. Det återstår emellertid ännu utvärderingar av denna förändring i förmånsbeskattningen. Vid beaktande av förmånsbeskattningen av miljöbilar tar den sikte på att byta ut fordon som kan drivas med konventionella drivmedel mot fordon som kan drivas med alternativa drivmedel. Den tar däremot inte sikte på att även få till stånd en högre bränsleeffektivitet hos majoriteten av förmånsbilar, dvs. de som drivs med bensin och diesellojla. För att kunna göra detta krävs en generell omläggning av förmånsbeskattningen. Denna skulle då t.ex. kunna utgå ifrån fordonens koldioxidutsläpp, liksom utredningens förslag beträffande fordonsskatten, eller fordonens bränsleförbrukning. En sådan utformning skulle påverka hela kollektivet av förmånsbilar i avsedd riktning och inte endast ta sikte på en mindre del av fordonsflottan. En sådan utformning utesluter inte att miljöbilarna även fortsättningsvis gynnas inom ett sådant system.

I vilken utsträckning som en eventuellt reformerad förmånsbeskattning kan bidra till att uppfylla de miljö- och transportpolitiska målen är i viss mån också beroende av andra styrmedel. Genom att använda och utveckla befintlig konsumentinformation (t.ex. Euro NCAP och bränsleekonomimärkning) ökar möjligheterna att på ett än bättre sätt stötta individer i deras val av fordon. Utredningen noterar också, när det gäller den allmänna strävan efter en ökad kompatibilitet mellan fordon (i syfte att minska det totala krockvåldet), att *en styrning mot mer trafiksäkra och bränsleeffektiva fordon går hand i hand*. Denna ”dubbla” vinst gäller i synnerhet om man lyckas stävja utvecklingen

mot flera stadsjeepar i den svenska fordonsflottan. Detta förutsätter dock, p.g.a. dessa fordons höga vikt och höga markfrigång, att förmånsbeskattningen på något sätt tar hänsyn till vikt, geometri och deformationsegenskaper i sin utformning.

Mot bakgrund av det ovan sagda menar utredningen att det finns all anledning att ta ett samlat grepp på förmånsbeskattningen i syfte att göra den mer styrande och utforma den så att den används som ett medel att rekrytera fordon med önskvärda fordonsenskaper från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt.

### **11.3 BNP-omräkning av energi- och koldioxidskattesatser?**

#### **11.3.1 Allmän bakgrund**

Det är i dag inte konstigt att Sverige, och många andra länder, inflationsjusterar (indexomräkning efter prisutveckling) punktskatter. Det finns åtminstone två skäl till detta; (1) att bibehålla det reala skatteuttaget så att inte skattebasen urholkas och (2) att bibehålla styreffekten.

*Vilka indexomräkningar av skattesatser görs i dag?*

Från och med år 1994 infördes en realvärdesäkring av de intäktsmässigt mest betydande punktskatterna genom en årlig omräkning med konsumentprisindex (KPI). Tobaks- och alkoholskatterna är dock undantagna från denna realvärdesäkring sedan den 1 augusti 1998. I nuläget omräknas enbart energi- och koldioxidskattesatser. Exempelvis räknas inte svavelskatten om trots att det är en energirelaterad skatt. Övriga miljö- och fordonsrelaterade skattesatser räknas inte heller om. Omräkningsproceduren genomförs enligt följande. För nästkommande kalenderår (2005) skall skattesatsen räknas om med ett belopp som motsvarar nuvarande skattesatsen (år 2004) multiplicerat med jämförelsetal i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad (år 2003) och prisläget i juni (år 2004).

*Varför BNP-omräkning?*

Motivet till att komplettera nuvarande KPI-indexering med en BNP-indexering av energi- och koldioxidskattesatser efter reala inkomstökningar är att detta skulle kunna vara ett sätt att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökade koldioxidutsläpp (och andra externa effekter) som en följd av användning av fossila bränslen. Detta uppmärksammades av Klimatkommittén i *Förslag till Svensk Klimatstrategi* (SOU 2000:23, s. 352–355), som ansåg att regeringen borde utreda om den nuvarande KPI-indexeringen också skall beakta förändringar i BNP.

Motivet bakom BNP-omräkning är generellt. Styrmedel som syftar till att lösa miljöproblem med miljöskatter (och möjligen andra effektivitetsbetingade skatter) bör ta hänsyn till både pris- och inkomsteffekter för att behålla den reella styreffekten. Den centrala frågan är om det räcker med att miljöskatten är rätt beräknad (avspeglar ett värde som är lika med den marginella skadekostnaden) vid tidpunkten för implementering av miljöskatten.

Åtminstone tre hänsyn bör tas. (1) Om vi blir rikare värderar vi också vanligen en god miljö högre. Den logiska följderna blir då att miljöskatter bör öka när inkomster ökar, givet oförändrade utsläppsnivåer. (2) Om vi blir rikare och konsumerar mer av vissa varor (t.ex. energi) kan detta innebära ökade utsläpp och därmed ökade skador på miljö och hälsa, och det kan därför vara motiverat att justera den effektivitetsbetingade skatten. (3) Om utsläppen minskar över tid samtidigt som vi blir rikare (t.ex. som en följd av en framgångsrik miljöpolitik) är den ekonomiska tillväxten inte ett problem för möjligheten att uppnå miljömål, snarare tvärtom.<sup>4</sup>

I vissa fall, där miljöproblemet är på väg att klaras upp, kan miljöskatten sänkas eller tas bort, eftersom lägre utsläpp leder till lägre miljöskador, och då följer att värderingen av miljöproblemet sannolikt sjunker. Det kan emellertid vara befogat att skatten ligger kvar, om det finns skäl att tro att utsläppen skulle öka om incitamentet att hålla nere utsläppen försvinner. Det som gör att omräkning av energi- och koldioxidskattesatser efter inkomstförändringar är relevant är att det befintliga sambandet mellan ekonomisk tillväxt och de externa effekter som följer av för-

---

<sup>4</sup> I sammanhanget är det värt att nämna att SIKAs uppskattningar av avgiftsrelevanta marginalkostnader inom trafiken, som skall spegla konsumenters värderingar av miljö och hälsa, har justerats för reala förändringar i BNP (SIKA Rapport 2003:1, s. 77–86), med undantag av "koldioxidvärderingen".

bränning av fossila bränslen (framför allt utsläpp av koldioxid) inte har brutits. I detta avsnitt fokuserar vi därför på energi- och koldioxidskatterna.

*Skall bara energi- och koldioxidskattesatser inom transportsektorn omfattas av BNP-omräkningen?*

Allmänt sett bör det vara samma skatt per kg koldioxidutsläpp oavsett i vilken *sektor* som det fossila bränslet används i. Det får därför anses tveksamt att införa speciella justeringar av de koldioxidrelaterade skatterna endast inom transportsektorn. Ett bredare anslag, som inkluderar all användning av fossila bränslen är därför allmänt sett att föredra, dock med ett fortsatt behov av att särbehandla konkurrensutsatt verksamhet. Eftersom ett välavvägt förslag om en eventuell BNP-indexering bör ta hänsyn till *all* fossil energianvändning i Sverige är det naturligt att denna fråga behandlas i ett sammanhang och inte endast inom ramen för drivmedelsskatterna. Detta ligger dock utanför ramen för utredningens arbete.

I detta sammanhang bör det också understrykas det önskvärda i att även *andra länder* har en ambitiös klimatpolitik. Från kostnadseffektivitetssynpunkt är det ideala att ha samma skatt per kg koldioxidutsläpp oavsett i vilket *land* som det fossila bränslet används i.

#### *Några empiriska samband*

Användandet av ekonomiska styrmedel är allmänt sett ett kostnadseffektivt sätt att nå uppställda utsläppsmål. Hur ser då relationen mellan pris och konsumtion ut för diesel och bensin? I figur 11.1 och 11.2 nedan visas tidsserier över pris och konsumtion för bensin respektive diesel.

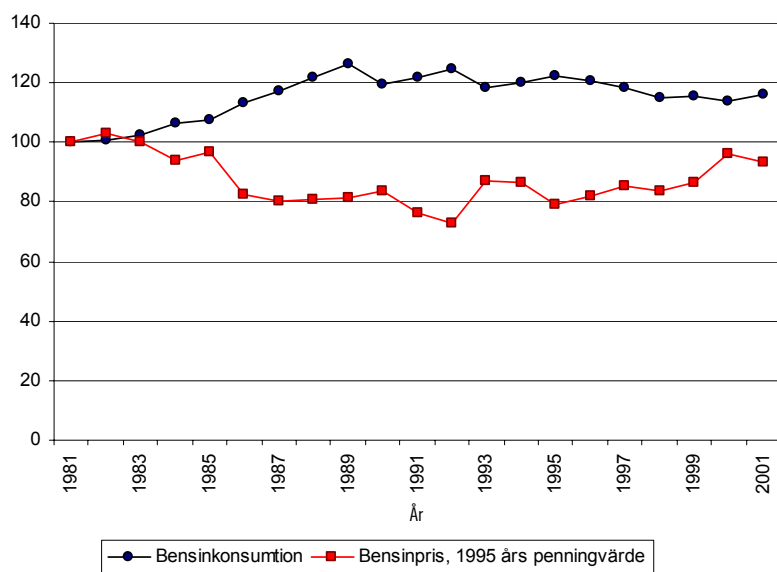
Det kan ganska tydligt utläsas att när priset på bensin sjunker, så ökar konsumtionen. Det är också relativt tydligt att konsumtionen av bensin minskar när priset ökar.

Motsvarande mönster går inte att lika tydligt hitta för dieselolja, även om ett visst samband kan skönjas. Det svagare sambandet är inte helt oväntat med tanke på att användningsområdet för dieselolja är bredare och att statistiken som ligger till grund för

analysen kan vara en aning tveksam när det kommer till att analysera relationen pris och konsumtion av diesel i transportsektorn. Det kan dock också vara så att konsumenterna av dieselolja helt enkelt är mindre priskänsliga, i förhållande till bensinkonsumenterna.

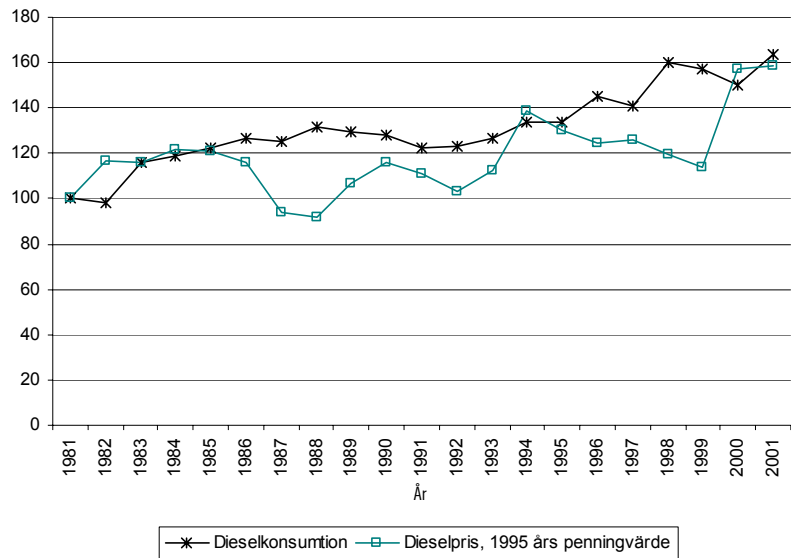
Det kan också utläsas att priset på bensin i reala värden har hållit sig ganska konstant de senaste 10 åren. Bränsleskattehöjningar under denna tid har alltså inte ökat drivkraften för ökad effektivisering utan endast fått priset att hålla jämn takt med inflationen.

Figur 11.1. Indexserie pris och konsumtion av bensin, 1981–2001



Källa: Energimyndigheten *Energiläget i siffror 2002* samt egen bearbetning.

Figur 11.2. Indexserie pris och konsumtion av diesel, 1981–2001

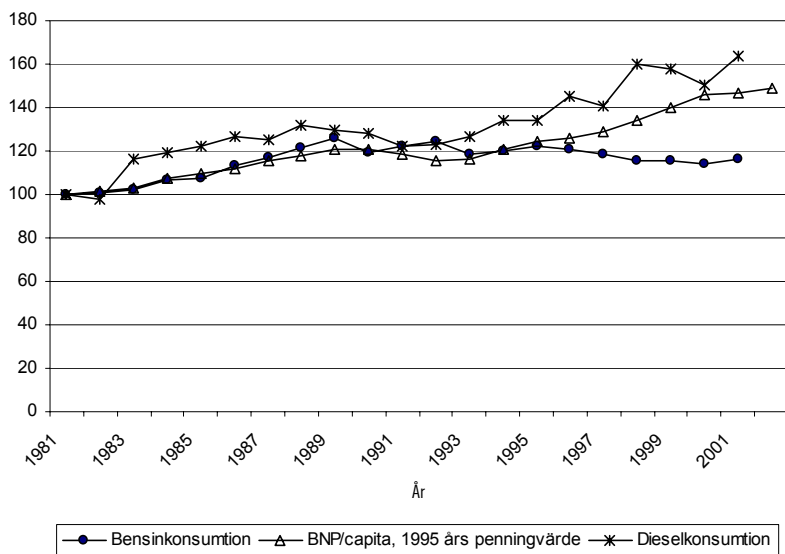


Källa: Energimyndigheten *Energiläget i siffror 2002* samt egen bearbetning.

Det behöver inte vara tillräckligt att priset ”fungerar” som styrmedel; det är av lika stor vikt att nivån är tillräckligt hög för att nå utsläppsmålen.

Är det möjligt att med större säkerhet ha rätt nivåer på energi- och koldioxidskattesatser om dessa räknas om efter BNP-utvecklingen? I figur 11.3 nedan kan det utläsas att det är ett tydligt samband mellan bensin- och diesellojkekonsumtion å ena sidan, och BNP-utveckling å andra sidan. I slutet av tidsserien ser vi också att den minskande bensinkonsumtionen ”kompenseras” av en ökad diesellojkekonsumtion.

Figur 11.3. Indexserie BNP och konsumtion av diesel och bensin, 1981–2002



Källa: Energimyndigheten *Energiläget i siffror 2002* och SCB, samt egen bearbetning.

En omräkning av energi- och koldioxidskattesatserna efter inkomstökning (BNP-utveckling) verkar därför vara ett möjligt styrmedel för att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökade koldioxidutsläpp från transporter.

### 11.3.2 Vissa allmänna svårigheter med koldioxidskatter

Svårigheterna att värdera koldioxidutsläpp är det grundläggande skälet till att koldioxidskatten bestäms av klimatpolitiska mål och ambitioner – dvs. att koldioxidskatten ses som det ”skuggpris” som behövs för att nå ett visst utsläppsmål.

Metodologiska problem med att värdera utsläppen behöver dock inte medföra oöverstigliga svårigheter att reglera koldioxidutsläppen från transporter. Man vet att inkomstökningar i form av reala BNP-ökningar har ett starkt positivt samband med ökade transporter och ökade koldioxidutsläpp; ju rikare vi blir desto mer drivmedel konsumeras. Eftersom drivmedelskonsumtionen ökar



med stigande inkomster finns det uppenbara svårigheter att nå uppställda utsläppsmål vid en hög ekonomisk tillväxt. Av klimat-skäl är det därför motiverat att se till så att inte klimatpolitiken blir verkninglös p.g.a. att vi blir rikare.

Märk väl att detta inte skall ses som ett argument för att det är bra att vara fattig ur ett klimatpolitiskt perspektiv, utan bara som ett påpekande att det finns ett klimatpolitiskt problem så länge inkomstökningar också innebär ökad användning av fossila energikällor. Det faktum att bensin och dieselolja är ”normala” varor innebär en högre konsumtion av dessa vid inkomstökningar, varför det kan vara motiverat att anpassa koldioxidskatten så att inte den avsedda styreffekten äts upp av inkomstökningar.

Möjligheten att komma nära uppsatta utsläppsmål är relativt god, eftersom det finns många studier som uppskattar hur stora prisökningar på bensin som krävs för att förbrukningen skall nå vissa utsläppsmål.

### 11.3.3 Hur skulle omräkningen gå till?

En enkel tillämpning av BNP-omräkning av energi- och koldioxid-skattesatserna kan ske genom en komplettering av den befintliga ”indexparagrafen”. Formeln för omräkning av energi- och koldioxidskattesatser efter KPI och BNP kan då formuleras enligt följande<sup>5</sup>:

$$\text{Skatt2005} = \text{Skatt2004} \times (1 + \text{KPI} + \text{BNP})$$

Skillnaden gentemot nuvarande KPI-indexering är endast BNP-termen, vilken gör att den totala styreffekten (både pris- och

<sup>5</sup> I Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande *Bilen, miljön och säkerheten* (SOU 1999:62) gjordes en översikt av ekonomiska styrmedel, där bland annat den ekonomiska litteraturen kring drivmedelsskatters effekter på konsumtionen redovisades. Det som är relevant i detta sammanhang är bensinefterfrågans inkomstelasticitet, dvs. hur efterfrågan på bensin förändras när inkomsten ökar. Översiktsstudier (Espey 1988, Dahl och Sterner 1991, och Graham and Glaister 2002) som sammanfattar hundratals studier kring bensinefterfrågan visar att de långsiktiga inkomstelasticiteterna ligger mellan 0,88–1,2 Detta betyder att en 10-procentig real inkomstökning leder till ungefär 8,8–12 procent högre bensinkonsumtion (och därmed också 8,8–12 procent högre koldioxidutsläpp). För att konkretisera tankegångarna i detta sammanhang och för att göra det hela enkelt kan vi anta att den långsiktiga inkomstelasticiteten är 1,0, dvs. om BNP ökar med 1 procent så ökar de långsiktiga koldioxidutsläppen (och andra externa effekter förknippade med fossil förbränning) med 1 procent. Vid detta antagande kan vi då ”bortse” från inkomstelasticiteten i BNP-omräkningen.

inkomsteffekter) bibehålls. På så sätt regleras koldioxidutsläppen på ett verkningfullt sätt. Om vi antar att inflationen för 2004 är 1 procent och att BNP-tillväxten i fasta priser för 2004 är 2,5 procent så innebär detta att bensinskatten för år 2005 blir:

$$\text{Bensinskatt}_{2005} = 4,79 \times (1 + 0,01 + 0,025) = 4,79 \times 1,035 = 4,96$$

En nackdel är att BNP kan variera kraftigt från år till år. Risken för stora variationer i inflation (KPI) är dock mindre med nuvarande penningpolitik. Om justeringen bygger på BNP ett år bakåt i tiden kan skattesatsen ge felaktiga effekter. Enligt vad som framförs i Klimatkommitténs arbete (SOU 2000:23, s. 355) kan det för att undvika ryckighet vara lämpligt att knyta skatten till den långsiktiga, eller trendmässiga förändringen av BNP. Att ta fram det rätta statistiska måttet för långsiktiga BNP-förändringar kan möjligen vara en svårighet i sammanhanget. Därför bör det kanske av pedagogiska skäl och enkelhetsskäl göras på liknande sätt som vid den KPI-justering som beskrivs ovan.

#### 11.3.4 Vilka problem kan det finnas med att justera energi- och koldioxidskattesatser efter BNP-utveckling?

*Är skatten på rätt nivå idag?*

Eftersom det är svårt att, exempelvis, värdera effekten av ytterligare ett kg koldioxid skall nivån snarare bedömas efter hur nära vi bedöms vara att nå klimatmålen med rådande skattenivåer. Sannolikt bör nivån höjas för att nå målen. Efter det att den är satt på rätt nivå, kan eventuella BNP-omräkningar av koldioxidskatten vara ett viktigt styrmedel för att kontrollera koldioxidutsläppen.

*Vad händer om klimatmålen ändras?*

Vid nya utsläppsmål krävs nya skattenivåer. Priset justeras med hjälp av skatten så att den nya "rätta" nivån förväntas nås med skatten. Därefter sker justering efter real BNP-förändring.

*BNP-omräkning vid ett eventuellt tekniksprång?*

Vid stora tekniksprång som förväntas ha effekter på samhällsliga mål bör skattesystemen allmänt ses över. Detta gäller i synnerhet de effektivitetsbetingade skatterna, såsom exempelvis koldioxid-skatter och andra miljöskatter. I ett mycket teknikoptimistiskt perspektiv, där utsläppen minskas fort och radikalt, bör BNP-omräkningen sannolikt ses över eller t.o.m. avskaffas. I ett scenario där det sker kontinuerliga teknikförbättringar kan dessa snarare ses som den förväntade och önskvärda effekten av de effektivitetsbetingade skatterna.

*Medför en BNP-omräkning av energi- och koldioxidskattesatser en fara för en god tillväxt och för Sveriges välfärd?*

När det i allmänna ordalag talas om vikten av god ekonomisk tillväxt är det BNP-måttet som avses. Det mesta av forskningsarbetet – både inom länder, mellan länder och över tid – visar att BNP-tillväxt är korrelerad med positiva faktorer, såsom låg barnadödlighet, antal läkare per invånare, hög utbildningsnivå m.m. BNP är samtidigt inget välfärdsmått utan ett mått på den samlade ekonomiska aktiviteten under ett år; måttet säger mindre om Sveriges och svenskarnas egentliga välbefinnande.

Högre drivmedelsskatter gör transporter dyrare och kan allmänt sett sägas påverka BNP-tillväxten negativt, eftersom handel förutsätter ett visst mått av transporter (som i många fall också är långa och fossilbränslekrävande). Det är dock viktigt att understryka att syftet bakom koldioxidskatten inte är att minska möjligheten att transportera varor och människor, utan att påverka transporterna att bli mer effektiva (genom exempelvis högre lastfaktor, ökad bränsleeffektivitet, mer distansarbete, andra pendlingsmönster, mer ”sparsam körning” etc.). På detta sätt möjliggörs ett bibehållande av transportflöden (eller till och med ökning), men med mindre klimatpåverkan. Mycket av det motstånd till höjningar av drivmedelsskatter som finns är emellertid lätt att förstå, eftersom man på kort sikt sällan har några direkta valmöjligheter/alternativ (genom exempelvis byte av bil, förändrade arbetstider, effektiviseringar av logistiksystem etc.).

Det skall också i sammanhanget påpekas att BNP-omräkningar av energi- och koldioxidskattesatser gör att skatten sjunker vid

recessioner (negativa tillväxttal), vilket är motiverat både ur klimatpolitiskt perspektiv (givet att skatterna i utgångsläget är på den nivån så att klimatpolitiska mål uppnås) och som en expansiv åtgärd som stimulerar till ökade transporter.

*Bör Sverige vänta med att BNP-justera energi- och koldioxidskattesatser tills EU gör samma sak?*

Om Sverige avviker mycket från konkurrentländers skattenivåer, vilket skulle bli fallet vid en hög BNP-tillväxt och om bara svenska energi- och koldioxidskattesatser räknades om efter BNP-utvecklingen, innebär detta fördyringar för svenska transporter och för svensk produktion. Detta talar för en viss försiktighet. Det hade därför underlättat om det i energiskattedirektivet ingick en indexparagraf som inkluderar BNP-förändringar. På så vis hade kostnadsförhållandena avseende transportlösningar förändrats efter samma principer i alla EU-länder. Detta hade sannolikt minskat oron inom svensk industri och transportnäring för risken med högre kostnader än i konkurrentländerna.

#### *Regionalpolitiska aspekter*

Vad händer om BNP-utvecklingen skiljer sig kraftigt åt mellan olika regioner i Sverige? Om detta är fallet kommer landsdelar med sämre ekonomisk utveckling dessutom att få högre bensin- och dieselpriiser. Denna fördelningsaspekt är viktig att ta hänsyn till. En eventuell kompensation till vissa regioner för att kostnaderna för transporter i vissa regioner ökar relativt mycket bör möjligen ske genom *andra* åtgärder, såsom exempelvis resebidrag för arbetsresor, bidrag till näringspolitiska expansiva åtgärder, högre barnbidrag i vissa regioner etc.

Miljöpolitik är inte motiverad av fördelningspolitiska grunder och miljöpolitik är sannolikt inte heller det bästa sättet att förändra inkomstfördelningen i ett samhälle. Det skall dock framhållas att miljöpolitik så gott som alltid har fördelningspolitiska *effekter*. Utredningens utgångspunkt är dock att en eventuell BNP-omräkning inte skall ta hänsyn till regionala obalanser i en eventuell utformning av indexomräkningen, men att effekterna av en BNP-omräkning möjligen bör kompenseras på andra sätt i syfte att ta

hänsyn till de fördelningspolitiska effekterna. En nackdel med t.ex. kompensation genom regionala skattesatser är att det kan skapa ”gränshandel” inom Sverige, vilket bör undvikas i möjligaste mån.

## 12 Författningsteknisk översyn

### 12.1 Utredningens uppdrag

#### 12.1.1 Inledning

I utredningens uppdrag ligger att se över förfaranderegler i fordonsskattelagen (1988:327), FSL, och fordonsskatteförordningen (1993:1028), FSF, i syfte att förenkla dessa. I samband med detta skall utredaren föreslå de justeringar som bör vidtas för att terminologin i FSL och FSF skall vara i överensstämmelse med EG-rättens terminologi, exempelvis viktbegreppen och klassindelningar. Vidare skall analyseras följderna av ett upphävande av lagen (1976:339) om saluvagnsskatt och förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m. Det skall därvid prövas om det är möjligt att föra in dessa bestämmelser i fordonsskattelagen eller dess förordning och, om så är fallet, lämna förslag till utformning (dir. s. 12).

#### 12.1.2 Närmare om författningsöversynen

Författningsöversynen omfattar ett regelverk som har ändrats vid ett flertal tillfällen i större eller mindre omfattning. Den språkliga utformningen har dock inte ändrats över tiden. I samband med arbetet med de materiella förändringarna och moderniseringarna av bestämmelserna har vi därför strävat efter att även förenkla språket och göra författningarna mer lättillgängliga både för den enskilde och för de myndigheter som skall tillämpa dem. Som ett led i detta arbete har vi strävat efter att göra bestämmelserna könsneutrala där detta varit möjligt.

För att öka förståelsen av bestämmelserna har vi så långt möjligt förenklat meningsbyggnaden, använt korta meningar med rak ordföljd och använt moderna och allmänspråkliga ord och uttryck.

För att ytterligare öka överskådligheten har vi i stor utsträckning använt punktuppställningar, numrerade led osv.

Vi har försökt undvika hänvisningar till andra bestämmelser, där sådana kunnat undvaras utan att minska förståelsen av själva bestämmelserna.

Det råder ett nära samband mellan vägtrafikbeskattningen och fordonsregistreringen. Det har därför varit naturligt att, där så varit möjligt, anpassa skattebestämmelserna till de nya författningarna om fordonsregistrering, dvs. lagen och förordningen om vägtrafikregister, med avseende på terminologi och allmän uppbyggnad av författningarna.

Bestämmelserna i den föreslagna nya vägtrafikskattelagen har delats in i kapitel med underrubriker efter bestämmelsernas art. Den inbördes ordningen mellan olika bestämmelser har gjorts logisk utifrån ett användarperspektiv.

Lagen inleds med gemensamma grundläggande bestämmelser, definitioner och förklaringar samt hänvisningar till andra författningar. Därefter följer två kapitel som omfattar de två nu aktuella vägtrafikskatterna, nämligen fordonsskatt och saluvagnsskatt. I tur och ordning följer därefter kapitel om beskattningsbeslut, särskild avgift, betalning av vägtrafikskatt, effekter av att skatt inte har betalats samt om överklagande. Lagen avslutas med ett kapitel med vissa övriga bestämmelser.

### 12.1.3 Avsnittets innehåll

Avsnittet inleds med en kort redogörelse för utredningens förslag om en reformerad fordonsbeskattning för lätta fordon. Sedan följer utredningens behandling av frågan om fordonsskattens eventuella infogande i skattekontosystemet samt frågan om ett vägtrafikskattekonto. Därefter följer särskilda avsnitt om förfarandet, skattetillägg, skattskyldighet och traktorbeskattningen. Härutöver tas en rad i sammanhanget mindre frågor upp, såsom t.ex. avräkningsreglerna, tidpunkten för skattens betalning samt kombitrafik m.m. Avsnittet avslutas med en redogörelse för utredningens överväganden beträffande saluvagnsskatten. Utöver de redogörelser som ges i det följande återfinns kompletterande delar av utredningens resonemang under respektive författningss kommentar i avsnitt 14.

## **12.2 Utredningens förslag om en reformerad fordonsskatt för lätta fordon**

Utredningen har i avsnitt 4 redogjort för förslaget om en reformerad fordonsskatt för lätta fordon. För fullständighetens skull redovisar vi här i korthet föreslagna förändringar av fordonsskatten.

I dag gäller såväl för motorcyklar som för personbilar, lätta lastbilar och bussar att fordonsskatten beräknas efter fordonens (skatte-) vikt. I syfte att öka miljörelateringen föreslår utredningen nu att fordonsskatten framdeles skall vara relaterad till fordonens utsläpp av koldioxid per kilometer. I botten på fordonsskatten skall ligga ett fiskalt grundbelopp om 360 kronor. Detta är lika för samtliga lätta fordon. Därutöver skall för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar ett koldioxidbelopp läggas till. Detta räknas fram genom att 12 kronor multipliceras med antalet gram koldioxid som ett fordon ger upphov till per kilometer och som överstiger 100 gram. För fordon som kan drivas med dieselolja skall dessutom det framräknade fordonsskattebeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5. För motorcyklar skall tills vidare endast grundbeloppet tas ut. Detta beror på att nödvändiga uppgifter om koldioxidutsläpp ännu inte finns registrerade i vägtrafikregistret. På sikt talar dock miljö- och andra skäl för att även inkludera dessa fordon i det koldioxidbaserade systemet.

## **12.3 Fordonsskattens infogande i skattekontosystemet och frågan om ett vägtrafikskattekonto**

### **12.3.1 Inledning**

Ett naturligt avstamp för en lagteknisk översyn av fordonsskatte- lagstiftningen är att ta ställning till om fordonsskatten och salu- vagnsskatten skall infogas i skattekontosystemet och därigenom åstadkomma att skattebetalningslagens (1997:483), SBL, förfaranderegler kommer att gälla för dessa skatter. Utfallet av denna bedömning får därefter styra valet av ansats. Förutsätt- ningarna för att göra denna bedömning behandlas i det följande.



### 12.3.2 Allmänt om skattekontosystemet

#### *Skattekonto – en kortfattad beskrivning*

Alla som betalar skatter och avgifter, dvs. löntagare, pensionärer och företag, har ett eget skattekonto hos Skatteverket. Det finns ingen avräkningsordning mellan olika poster på skattekontot, dvs. det går inte att säga att en inbetalning avser en viss skatt eller avgift. Privatpersoner kommer oftast i kontakt med skattekontot en gång per år, i samband med den slutliga skatten. Företag däremot betalar normalt sett in skatter och avgifter till skattekontot varje månad.

#### *Vanlig löntagare eller pensionär (privatperson)*

Alla inbetalningar bokförs på skattekontot. Det gäller både den skatt som arbetsgivare eller pensionsutbetalare drar från lön eller pension och de inbetalningar som den enskilde gör själv. Det samma gäller den skatt som banken drar från ränta eller utdelning. Avdragen skatt bokförs när den slutliga skatten debiteras.

Inbetalning av arvs- och gåvoskatt görs också till skattekontot. Arvsskatten betalas in till den avlidnes skattekonto. Gåvoskatten betalas in till gåvomottagarens skattekonto.

Överskott på kontot innebär intäktsränta och underskott innebär kostnadsränta.

Avstämning görs en gång om året i samband med att den inbetalda skatten jämförs med den slutliga skatten. Den slutliga skatten debiteras på skattekontot.

I samband med slutskattebeskedet (deklarationshandlingen) följer ett kontoutdrag, där överskott eller underskott på kontot framgår. Ett överskott betalas automatiskt ut tillsammans med intäktsränta. Utbetalning sker till anmält konto eller via utbetalningskort. Belopp under 100 kronor betalas inte ut. Den enskilde skall själv betala eventuellt underskott tillsammans med kostnadsränta.

Egna inbetalningar kan när som helst betalas in till skattekontot för att undvika underskott och kostnadsränta.

### *Företagare*

Företagaren betalar själv in till kontot. Betalningarna skall vara bokförda senast på förfalldagen. Det kan bland annat vara fråga om mervärdesskatt, arbetsgivaravgift, F- och A-skatt. Sedan den 1 januari 2003 hanteras även betalningar av punktskatt via skattekontot (se avsnitt nedan). Kontot stäms av varje månad som det förekommit en transaktion. Varje månad skall skatte- (i vissa fall punktskatte-) deklARATION lämnas till Skatteverket. En årlig avstämning görs även i samband med slutskattebeskedet.

På begäran kan förtidsåterbetalning ske, om det kan antas att beloppet skulle betalas ut i samband med den årliga avstämningen. En förutsättning är att beloppet skall vara betydande (individuell bedömning). Minsta belopp är 7 720 kronor (0,2 procent av prisbasbeloppet).

### **12.3.3 Punktskatternas infogande i skattekontosystemet**

Från och med den 1 januari 2003 är punktskatterna infogade i skattekontosystemet. Detta omfattar således numera även punktskatterna, vilket bland annat innebär att förfarandet för punktskatter regleras i SBL. Detta inbegriper t.ex. bestämmelser om redovisning, registrering, skönsbeskattning osv. Även återbetalningar av skatt enligt punktskatteförfattningarna hanteras numera enligt förfarandet i SBL. Ett beslut om återbetalning anses som ett beskattningsbeslut enligt SBL. Den tidigare förfarandelagen för punktskatterna, lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter, LPP, har i och med detta upphävts.

### **12.3.4 Skattekonto för fordonsskatt m.m.**

#### *Beskattningsmyndighet och uppbörd*

Skatteverket är beskattningsmyndighet för fordonsskatt och saluvagnsskatt. Det är dessutom Skatteverket som handhar skattekontosystemet. Vägverket är – enligt dagens regler – med stöd av bemyndigande från regeringen uppbördsmyndighet för såväl fordonsskatt och saluvagnsskatt som vägavgift. Dessutom hanterar Vägverket i sitt redovisningssystem skrotningsskatt, felparkeringsavgift samt ett antal ”egna” avgifter kopplade till fordon.

*Vilka är de vanligaste fordonsägarna?*

- Den vanligaste fordonsägaren är en privatperson som äger ett fordon som aldrig ställs av och där skatten betalas en gång om året.
- Bilhandlare som är direktregistrerare ställer av inbytesbilar och får återbetalning. Samma bilhandlare blir inte skattskyldiga vid försäljning utan det blir i stället köparen.
- Fordonsägare med större fordonsparker där av- och påställningar kan förekomma i mindre omfattning.

*Hur ser in- och utbetalningsflödet ut i dag?*

Under år 2002 skickade Vägverket ut 7,1 miljoner inbetalningskort avseende den ordinarie debiteringen. Dessutom skickades 26 000 fakturor ut avseende 300 000 ordinarie debiteringar. Detta ger cirka 12 debiteringar per faktura. Antalet fakturakunder är cirka 2 500 stycken. Ytterligare 1,2 miljoner inbetalningskort har sänts ut avseende dagliga debiteringar. Cirka 900 000 utbetalningar har gjorts. Av dessa har 300 000 utbetalningar girerats till postgirokonton.

Inom Vägverket pågår ett projekt som innebär att bankgiro- och bankkonton skall kunna tillföras registret för att kunna användas vid utbetalningar. Dessutom kommer en rutin med samlingsutbetalning att införas om mer än en utbetalning sker till samma fordonsägare. Det innebär en specifikation och en utbetalning på totalbeloppet.

*Avräkning vid återbetalning av fordonsskatt*

Vid återbetalning av fordonsskatt avräknas enligt 66 § FSL obetalda skatter och avgifter (se avsnitt 12.12.1 nedan).

Avräkningen avser endast fordonsskatt som har förfallit till betalning och som inte har betalats samt dröjsmålsavgift och skattetillägg som belöper på sådan skatt och sådana avgifter för registrering enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister som uppbärs i samband med uppbörd av fordonsskatt. Vid återbetalning avräknas bara sådana till betalning förfallna obetalda fordonsskatter m.m. som den återbetalningsberättigade är skyldig att betala. I första hand avräknas obetalda skatter för det fordon som

återbetalningen avser och i den ordning de skulle ha betalats. Därefter avräknas obetalda skatter för andra fordon som den återbetalningsberättigade äger eller har ägt.

Avgifter som påförts samtidigt med viss skatt avräknas omedelbart efter den skatten. Därefter avräknas eventuell dröjsmålsavgift som belöper på skatten eller avgiften.

#### *Betalning av skatt – brukande av fordon*

Skatteverkets skattekonto saknar avräkningsordning. Betalningar och andra belopp som skall räknas kontohavaren till godo bokförs således utan någon avräkningsordning mellan olika skatter och avgifter på skattekontot. Den skattskyldige kan således inte bestämma att det inbetalda beloppet skall avse viss skatt, t.ex. fordonsskatt. Samtliga skatter och avgifter behandlas nämligen på samma sätt. Ingen skatt eller avgift sätts före någon annan. Däremot finns i 16 kap. 11 § SBL vissa regler om fördelning av skatteskuld. Denna bestämmelse har i samband med punkt-skatternas infogande i skattekontosystemet kompletterats med regler avseende hur en säkerhet, som tagits i anspråk enligt någon av punktskatteförfattningarna, skall fördelas mellan skatt som omfattas av säkerheten och skatt som inte omfattas av denna.

På fordonsskatteområdet är betalningen av skatt kopplad till brukandet av ett visst fordon. Fordonsskatten är således inte enbart personrelaterad.

#### *Finns det någon efterfrågan på skattekonto?*

Enligt Skatteverket finns det i stort sett ingen känd efterfrågan från vare sig en- eller flerbilsägare. Det har förekommit ett fåtal enskilda förfrågningar i samband med att den enskilde försummat att betala och därvid påförts dröjsmålsavgift. Det har då framförts önskemål om att kunna betala valfritt belopp i förväg för att täcka eventuella framtida krav.

*Ett skattekonto för vägtrafikskatt – för vilka?*

Större delen av de skattskyldiga kan antas inte få någon praktisk fördel vare sig av ett skattekonto eller en koppling till skattekontosystemet, eftersom de inte har något transaktionsflöde. En gång om året debiteras och inbetalas skatt. Ett inbetalningskort måste skickas ut precis som i dag.

För skattskyldiga med ett stort transaktionsflöde kan ett skattekonto vara fördelaktigt där kreditposter avräknas mot debetposter.

En annan grupp som skulle kunna vara intressant är bilhandlare, vilka har det största transaktionsflödet. Med nuvarande regler blir dock bilhandeln skattskyldig endast för kreditposter som uppstår vid inbyte av ett fordon som avställs, varför ett skattekonto även i detta sammanhang skulle få endast en marginell betydelse. Här skulle friskrivningen i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister att direktregistrerare får hantera andra än egna fordon kunna tas bort så att påställningen sker innan ägarbytet registreras. På så sätt skulle bilhandeln bli skattskyldig även för debetposterna. Skattekonsekvenserna finge därefter överlåtas till bilhandeln att reglera i sina avtal med kunderna. Att föreslå sådana förändringar ligger emellertid utanför vårt uppdrag. Ytterligare en grupp som bör anmärkas i detta sammanhang är de som blir skattskyldiga för trängselskatt när denna införs. Med hänsyn till det stora antalet betalningar som kan komma i fråga för dessa torde någon form av (trängsel-) skattekonto kunna vara av intresse.

### 12.3.5 Utredningens överväganden

**Utredningens överväganden:** Vi föreslår att varken fordonsskatten eller saluvagnsskatten infogas i skattekontosystemet. Frågan om att införa ett särskilt vägtrafikskattekonto bör bli föremål för ytterligare överväganden, i första hand när det blir aktuellt att införa ett kilometerskattesystem i Sverige.

#### *Skattekontosystemet*

I samband med att punktskatterna infogades i skattekontosystemet togs frågan upp om även skrotningsavgiften skulle infogas i detta system. Eftersom det är Vägverket som i praktiken sköter uttaget av skrotningsavgift ansågs det emellertid förenat med stora svårigheter att infoga skrotningsavgiften i skattekontosystemet (se prop. 2001/02:127, s. 140). Något sådant förslag lämnades därför inte. Motsvarande resonemang torde kunna föras även beträffande fordonsskatten (och saluvagnsskatten). Utredningen noterar att regeringen intagit en liknande ståndpunkt när det gäller att bedöma huruvida trängselskatten skall infogas i skattekontosystemet (se prop. 2003/04:145, s. 58 f.). Ytterligare en väsentlig skillnad mellan fordonsskatten och t.ex. punktskatterna är att det i princip undantagslöst är juridiska personer som är skattskyldiga för punktskatt, medan situationen för fordonsskatten närmast kan betecknas vara den omvända. Fordonsskatten som sådan skiljer sig också i materiellt hänseende åt från övriga punktskatter och är i flera avseenden särskild från dessa. Vid ett infogande i skattekontosystemet kan problem förväntas uppstå genom det förhållandet att fordonsskatten som sådan är kopplad till vissa fordon och inte till vissa personer. Bristen på ett lämpligt avräkningssystem i SBL gör sig här gällande. Mot bakgrund av det anförda blir utredningens slutsats att fordonsskatten inte bör infogas i det gällande skattekontosystemet. Detta hindrar dock inte att den nya vägtrafikskattelagen i vissa hänseenden kan komma att hänvisa till bestämmelser i SBL.

*Ett särskilt vägtrafikskattekonto*

Utöver frågan om att infoga fordonsskatten i skattekontosystemet har vi även behandlat den näraliggande frågan om att införa ett separat vägtrafikskattekonto. Såsom tidigare redogjorts för skulle emellertid endast ett fåtal skattskyldiga i dagens läge kunna dra nytta av ett sådant särskilt konto. Nyttan skulle dessutom i de flesta fall vara tämligen marginell. Det rör sig om vissa bilhandlare, eller andra skattskyldiga med stor omsättning av bilar, som i vissa situationer skulle kunna få vissa fördelar av att ha ett separat vägtrafikskattekonto. Denna grupp skattskyldiga är emellertid så pass liten att det inte kan anses befogat att införa ett generellt vägtrafikskattekonto. Även om ett sådant skattekonto vore frivilligt och därmed endast var tillgängligt för dem som anser sig ha behov av ett sådant konto skulle nyttan ändå inte överväga det administrativa merarbete som kan förväntas uppstå. Däremot finns det all anledning att överväga frågan ytterligare för det fall ett kilometerskattesystem införs, i all synnerhet om ett kilometerskattesystem skulle innebära att det kan bli fråga om att återbetala delar av skatten på dieselolja till åkerinäringen. De skattskyldigas transaktioner kan då förutsättas öka och behovet av ett särskilt skattekonto skulle accentueras. Ett kilometerskattesystem ligger emellertid en bit in i framtiden och en lämplig ordning är att låta detta vara i funktion under en tid för att därefter utvärdera transaktionsströmmar m.m., för att vid en senare tidpunkt återkomma med eventuella förslag om ett särskilt vägtrafikskattekonto. I huvudsak motsvarande överväganden kan göras beträffande den trängselskatt som nu är under införande. Med dessa överväganden lämnar utredningen frågan om ett vägtrafikskattekonto.

## **12.4 Nya förfaranderegler**

### **12.4.1 Nu gällande bestämmelser**

Nedan redogörs för de nuvarande förfarandereglerna i FSL. Dessa är genom 6 § lagen (1976:339) om saluvagnsskatt tillämpliga även beträffande sådan skatt. Framställningen är inte gjord i syfte att ge en fullständig redovisning av det nu gällande regelverket utan endast för att ge en översikt över reglernas nuvarande funktion.

## De grundläggande besluten om fordonsskatt och saluvagnsskatt

Fordonsskatt (och saluvagnsskatt) beslutas av Vägverket genom automatisk databehandling (termen som sådan behandlas nedan under avsnitt 12.12.5) för beskattningsmyndighetens räkning (36 § första stycket FSL). De automatiska skattebesluten grundar sig på uppgifter i vägtrafikregistret. Om en automatiskt beslutad skatt blir fel på grund av misstag vid databehandlingen, får Vägverket besluta om rättelse (45 § andra stycket FSL).

## Omprövningsbeslut

Om den skattskyldige anser att en automatiskt beslutad fordonsskatt är felaktig, kan denne begära omprövning av skatten hos beskattningsmyndigheten (37 § första stycket FSL). Omprövning av fordonsskatt kan gälla såväl debiteringar som återbetalningar. En begäran om omprövning måste göras inom tre år från utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått till ända. Kommer begäran in senare kan den inte prövas av beskattningsmyndigheten. Vid omprövning meddelar beskattningsmyndigheten normalt sett ett beslut som i sin tur går att ompröva. Beskattningsmyndigheten skall ompröva det beslutet om den skattskyldige begär det eller om det föreligger särskilda skäl i övrigt. Ett omprövningsbart beslut får inte överklagas. För detta krävs att beskattningsmyndigheten fattat ett s.k. slutligt beslut enligt 38 § första stycket FSL, vilket alltså är en förutsättning för överklagande. Slutliga beslut skall meddelas om den skattskyldige begär det eller om det finns särskilda skäl. Begäran om slutligt beslut skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre år från utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått till ända. Ett slutligt beslut skall också meddelas om en begäran kommit in efter treårsfristen, men inom två månader från den dag då den skattskyldige fått del av beskattningsmyndighetens omprövningsbara beslut enligt 37 § FSL. Ett slutligt beslut kan ändras endast genom att det överklagas (38 § andra stycket FSL motsatsvis). Vill någon få skatten omprövad på grund av att fordonet bytt ägare före den tidpunkt som är avgörande för skattskyldigheten är dock tidsfristen 30 dagar efter sista betalningsdagen för skatten (39 § FSL). De beslut som meddelas med stöd av 39 § FSL anses som slutliga beslut.



## Efterbeskattning

Enligt 42 § FSL kan beskattningsmyndigheten besluta om efterbeskattning i de fall som skatt undandragits genom någon av de grunder som anges i bestämmelsen. Efterbeskattning får ske först sedan slutligt beslut om skatten har meddelats eller när slutligt beslut om skatten inte längre kan meddelas (43 § FSL). Beslut om efterbeskattning får meddelas senast under det sjätte året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått till ända. Ett beslut om efterbeskattning kan ändras endast genom överklagande.

## Överklagande i vanlig ordning

### *Överklagande hos allmän förvaltningsdomstol*

Den skattskyldige får *skriftligt* överklaga beskattningsmyndighetens beslut hos allmän förvaltningsdomstol (länsrätten) inom tre veckor från det att denne fått del av beslutet (23 och 24 §§ förvaltningslagen 1986:223) Länsrättens beslut kan överklagas hos kammarrätten. Sista instans är Regeringsrätten.

Följande beslut får överklagas hos länsrätten:

- slutligt beslut om skatt enligt 38 § FSL
- beslut om skatt enligt 39 § FSL (ägarbyte)
- beslut om efterbeskattning enligt 42 § FSL
- beslut om skattetillägg i samband med slutliga beslut och efterbeskattning
- slutliga beslut om återbetalning av fordonsskatt vid kombitrafik
- beslut om skattebefrielse enligt 89 FSL
- beslut om rättelse enligt 45 § första stycket FSL (skrivfel m.m.)
- beslut om anstånd med att betala skatt
- slutliga beslut om dröjsmålsavgift och anståndsrenta
- beslut om skattevikt
- beslut om saluvagnsskatt

Om ett beskattningsbeslut överklagats befriar detta inte den skattskyldige från att i behörig ordning betala skatten i avvaktan på att överklagandet prövas. Om den skattskyldige i ett sådant fall vill skjuta upp inbetalningen av skatten får han eller hon i stället söka

anstånd med inbetalning av skatten enligt bestämmelserna i 60 § FSL.

### *Överklagande hos regeringen*

Skatteverkets beslut enligt 88 § FSL och 20 § FSF, i fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt eller om traktors skatteklass, fick t.o.m. den 31 december 2003 överklagas hos regeringen. Numera gäller dock att även dessa beslut skall överklagas till länsrätten.

### **Överklagande i särskild ordning**

När den dåvarande vägtrafikskattelagen (nuvarande FSL) kom till infördes i 86 och 87 §§ bestämmelser om att den skattskyldige i s.k. särskild ordning skulle kunna överklaga lagakraftvunna beslut. Bestämmelserna utformades med 8 kap. 7–10 §§ i den numera upphävda LPP som förebild. Som förutsättning för överklagande i särskild ordning gäller någon av följande förutsättningar:

1. skatten har fastställts i strid med bestämmelserna om vem som är skattskyldig eller om vad som är skattepliktigt,
2. skatten har fastställts mer än en gång för samma skattepliktiga förhållande,
3. skatten har fastställts till ett belopp som väsentligen överstiger vad som rätteligen borde ha utgått och detta beror på att den skattskyldige underlåtit att lämna uppgifter som han varit skyldig att lämna eller det har föranletts av felaktighet i en uppgift som han har lämnat eller i en uppgift eller i en handling som legat till grund för en sådan uppgift, eller
4. skatten borde ha fastställts till ett väsentligt lägre belopp på grund av någon annan omständighet eller något annat bevis som den skattskyldige åberopar.

Ett överklagande i särskild ordning kan endast göras när tiden för att överklaga i vanlig ordning har gått ut och endast under de angivna förutsättningarna. Ett överklagande i särskild ordning får göras senast under sjätte året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

## 12.4.2 Behovet av ett förändrat förfarande

### *Inledning*

I utredningens direktiv beträffande den författningstekniska översynen föreskrivs särskilt att förfarandereglerna skall ses över (dir. s. 12) i syfte att förenkla dessa. Direktiven ger således uttryck för ett önskemål om att komma bort från den nuvarande ordningen, dvs. den ordning som beskrivits ovan under 12.4.1. Detta är därför en utgångspunkt för utredningen.

### *Skattereformen*

Genom övergången från beloppsprocess till sakprocess och i samband med introduktionen av den nya taxeringslagen (1990:327), TL, slopades såväl institutet slutligt beslut som överklagande i särskild ordning inom stora delar av skatteområdet. Dessa institut blev dock kvar i FSL. I förarbetena till den nya taxeringslagen (prop. 1989/90:74, s. 369) anförde departementschefen följande.

Övergången till en sakprocess bör emellertid endast genomföras beträffande mål avseende de skatter som omfattas av de utvidgade omprövningsmöjligheterna, nämligen de skatter som omfattas av den nya taxeringslagens bestämmelser samt mervärdeskatt, punktskatter och prisregleringsavgifter. Detta innebär att omläggningen inte kommer att avse t.ex. fastighetstaxering, vägtrafikskatt eller sjömansskatt. Även på dessa områden bör emellertid på sikt den nya ordningen kunna tillämpas.

### *Punktskatternas infogande i skattekontosystemet*

Såsom vi redovisat ovan har punktskatterna infogats i skattekontosystemet. Därigenom har SBL:s regler kring förfarandet kommit att gälla, och i anslutning till det har den tidigare förfarandelagen, LPP, upphävts. Detta är av intresse för vårt vidkommande, eftersom förfarandereglerna i FSL i stora stycken är uppbyggda efter förebild från LPP, dock i dess lydelse före skattereformen. Reglerna i LPP har således förändrats över åren, samtidigt som reglerna i FSL i huvudsak kvarstått, vilket medfört att förfarandereglerna i FSL och LPP efter hand har kommit att skiljas åt. En jämförelse mellan reglerna i LPP (före dess upphävande) och

SBL visar att de båda lagarna i stora delar innehåller praktiskt taget identiska bestämmelser om beskattningsbeslut, kontroll, särskilda avgifter, omprövning och överklagande.

### Utredningens bedömning

**Utredningens bedömning:** Förfarandereglerna i FSL skall ersättas genom att motsvarande regler i den nya vägtrafikskattelagen utformas efter förebild från vad som gäller enligt SBL. Vägtrafikskattelagen skall vara självständig i detta avseende såtillvida att förfarandereglerna skall återfinnas i själva lagen och inte vara tillämpliga genom hänvisningar till SBL, såsom gäller för punktskatterna i övrigt.

Förfarandereglerna inom fordonsbeskattningen har som synes av redogörelserna ovan alltmer kommit att bli unika för just det området. Härvid skiljer sig fordonsbeskattningen således från övriga skatteområden som efter hand kommit att tillämpa i princip likadana regler för förfarandet. Utredningen finner det lägligt att i samband med denna översyn föreslå ett nytt förfarande för fordonsbeskattningen som i huvudsak tar avstamp i de förfaranderegler som gäller enligt SBL. Denna uppfattning vinner stöd bland annat i vad som uttalades i samband med skattereformen. Vid valet av att endast hänvisa till SBL:s regler eller att ha förfarandereglerna direkt angivna i den nya vägtrafikskattelagen finner utredningen att det finns ett visst värde i att infoga förfarandereglerna i den nya lagen. Därigenom möjliggörs en i stora drag självständig tillämpning av lagen. Även det förhållandet att saluvagnsskatten nu föreslås inarbetas i den nya lagen (se avsnitt 12.13) och att även en eventuell kilometerskatt på sikt kan komma att placeras i den nya lagen talar för att ha ett gemensamt regelverk kring förfarandet direkt placerat i den nya lagen. Detta innebär vidare att det totala regelverket avseende vägtrafikbeskattningen blir mer lättåskådligt för den enskilde. Skulle SBL i framtiden ändras i något avgörande hänseende bör motsvarande ändring göras i vägtrafikskattelagen. Det merarbete som detta i så fall föranleder för lagstiftaren bör emellertid inte överdrivas utan får vägas mot de fördelar som finns i att ha en för vägtrafikskatteområdet gemensam och självständig lagstiftning.

### 12.4.3 Förslag till nya förfaranderegler

#### Beslut om vägtrafikskatt

**Utredningens förslag:** Det grundläggande beslutet om vägtrafikskatt skall, liksom i dag, fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

Enligt 36 § FSL är det Vägverket som på beskattningsmyndighetens vägnar fattar det grundläggande beslutet om fordonsskatt, dröjsmålsavgift etc. Mot bakgrund av att skatten skall tas ut med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret och med hänsyn till den stora mängd beslut som årligen fattas finns det varken möjlighet eller anledning att förändra formen för de grundläggande besluten om fordonsskatt eller saluvagnsskatt. Däremot skall termen "grundläggande beslut" föras in i den nya vägtrafikskattelagen såsom benämning på den nu aktuella beslutsformen.

#### Omprövning av beslut

**Utredningens förslag:** Den nuvarande ordningen med slutliga beslut föreslås ersättas med ett för skatteområdet ordinärt omprövningsförfarande, där Skatteverkets omprövningsbeslut kan överklagas. I samband med överklagandet skall det åligga Skatteverket att ompröva det överklagade beslutet.

#### *Ordinär omprövning*

Omprövningsreglernas närmare funktion framgår av författningskommentarerna till 4 kap. vägtrafikskattelagen.

Syftet med reglerna om omprövning är att de skall kunna erbjuda en enkel, smidig och snabb ordning för rättelse av felaktiga beslut. Den skattskyldige skall således kunna begära att Skatteverket omprövar ett grundläggande beslut om vägtrafikskatt. Detta skall ske inom den tid som i dag gäller beträffande möjligheten att utverka s.k. slutliga beslut. Några särskilda krav för rätt till omprövning ställs inte. Om ett grundläggande beslut om vägtrafikskatt överklagas skall överklagandet betraktas som en begäran om omprövning. Omprövningsbeslutet kan därefter

överklagas till länsrätten. Syftet bakom denna konstruktion, som avviker från skatteförfarandet i övrigt, är att minska antalet ärenden som leder till domstolsprövning. Om något grundläggande beslut inte har fattats får ett första beslut fattas i den form som gäller för omprövningsbesluten, även om detta beslut i teknisk mening inte är att betrakta som ett omprövningsbeslut.

Om en fråga har avgjorts genom beslut av en allmän förvaltningsdomstol får Skatteverket emellertid inte ompröva frågan. Detta belyses ytterligare i författningskommentaren till 4 kap. 3 § vägtrafikskattelagen.

#### *Omprövning genom efterbeskattning*

Reglerna om efterbeskattning föreslås bli kvar även i den nya lagen om vägtrafikskatt. Reglerna ändras dock något i redaktionella hänseenden. Därtill föreslår vi att det klart skall framgå vad som i detta avseende menas med begreppet ”oriktig uppgift”. En definition av begreppet förs därför in i reglerna om efterbeskattning, efter förebild från SBL.

#### **Överklagande**

**Utredningens förslag:** Beslut enligt vägtrafikskattelagen skall överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Krav på prövningstillstånd skall föreligga vid överklagande till kammarrätten. I likhet med nu gällande ordning skall beslut om skatterevision och föreläggande vid vite inte få överklagas.

I dag gäller enligt 84 § FSL att vissa särskilt angivna beslut enligt lagen får överklagas. I 86 § FSL finns dessutom regler om överklagande i särskild ordning. Därutöver finns vissa bestämmelser om överklagande i FSF. Vi redogör i avsnitten 12.11 och 12.12 nedan för vår bedömning kring behovet av att regeringen deltar i beslutsfattandet eller under överprövningen av vissa beslut som fattas med stöd av FSL. Den slutsats vi kommit till är att förfarandet i lagen bör renodlas på ett sådant sätt att det är Skatteverket som skall svara för samtliga överklagbara beslut enligt lagen. Dessa beslut skall sedan kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

En princip som närmast är att betrakta som huvudregel inom förvaltningsprocessens område är att ett beslut, som i någon mån kan anses ingripande för den enskilde också skall kunna överklagas. Denna huvudregel bör komma till uttryck i lagen genom en generell bestämmelse enligt vilken beslut enligt lagen kan överklagas. En lämplig ordning är således enligt vår mening att ha en generell regel med den betydelse vi redovisar ovan och att i stället *endast* särskilt ange de beslut som inte kan överklagas. En sådan ordning bör vara mer tilltalande från rättssäkerhetssynpunkt än nuvarande ordning, eftersom det aldrig behöver råda några tvivel om vilka beslut den skattskyldige har rätt att överklaga.

Vad därefter beträffar de i dag icke överklagbara besluten i FSL, nämligen beslut om skatterevision och föreläggande vid vite överensstämmer denna ordning med vad som gäller enligt SBL. Anledning saknas att frångå den nu gällande ordningen.

Sedan den 1 januari 2004 gäller inom fordonsbeskattningen ett generellt krav på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Denna ordning avviker från vad som annars gäller generellt i skattemål. Vi noterar dock att regeringen i propositionen om trängselskatt (prop. 2003/04:145) föreslår att överklagande till kammarrätten enligt lagen om trängselskatt skall vara förenat med krav på prövningstillstånd. Mot bakgrund bland annat härav och med hänsyn tagen till fordonsskattens särskilda karaktär i förhållande till övriga skatteslag ser vi inte någon anledning att frångå kravet på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

## **12.5 Skattetillägget inom fordonsbeskattningen och behovet av en ny sanktionsform**

### **12.5.1 Bakgrund**

Sanktionsformen skattetillägg förekommer inom i princip samtliga skatteområden med samma konstruktion. Flertalet av dessa skatteområden hänvisar till reglerna om skattetillägg i SBL och TL. I samband med en översyn av reglerna om skattetillägg föreslog 1999 års skattetilläggskommitté i betänkandet *Skattetillägg m.m.* (SOU 2001:25) att dessa regler skulle samlas i en ny lag, *lag om skattetillägg*. Bestämmelserna om skattetillägg i FSL samt reglerna om tulltillägg och transporttillägg föreslogs dock finnas kvar i

respektive författningar (jfr prop. 2002/03:106, s. 113 f.). Som skäl härför anfördes bland annat att skattetillägget enligt FSL var av en i förhållande till skattetillägg i övrigt så avvikande konstruktion att inte heller sanktionsbestämmelserna i den lagen lämpligen borde inarbetas i en särskild lag. Utifrån nämnda förslag gjorde regeringen dock bedömningen att skattetilläggsbestämmelserna även fortsättningsvis kunde stå kvar i SBL och TL. Ett skäl som anfördes var att punktskatterna infogades i skattekontosystemet och att dessa redan därigenom kom att omfattas av SBL:s regler om skattetillägg.

Inom fordonsbeskattningen återfinns bestämmelser om skattetillägg i 46–47 §§ FSL. Enligt dessa regler skall skattetillägg tas ut vid vissa särskilt angivna former av skatteundandraganden. Som huvudsaklig grund för att påföra skattetillägg gäller att någon av efterbeskattningsgrunderna i 42 § FSL skall vara för handen. Den praxis som finns på området handlar i huvudsak om när skattetillägg påförts på grund av att kilometerskatt, enligt de äldre bestämmelserna härom, undandragits. I samband med att kilometerskatten upphörde 1993, upphörde i princip även ärenden där skattetillägg tas ut. I dagsläget kan det därför i stort sett inte anses föreligga något behov av skattetillägg inom fordonskatteområdet.

Nästan alla ärenden där ytterligare skatt tas ut grundar sig på felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret (myndighetsfel) och där kan inte skattetillägg tillämpas. Enligt besked från Skatteverket har verket sedan 1996 haft endast cirka 10 polisärenden som inneburit att fråga om efterbeskattning har prövats. Det har i huvudsak varit fråga om traktorer och tunga terrängvagnar, som inte anmälts på rätt sätt samt några fall med avställda fordon. Enligt Skatteverkets uppskattning kan cirka fem av dessa ärenden ha resulterat i att skattetillägg påförts till det likaledes uppskattade beloppet om sammanlagt 5–10 000 kronor.



## 12.5.2 Överväganden och förslag

**Utredningens förslag:** Bestämmelserna om skattetillägg slopas inom fordonsbeskattningen och ersätts med en särskild avgift. Avgiften skall tas ut i de situationer som skattetillägg kan tas ut enligt nu gällande ordning.

Såsom nämnts ovan gjorde sig skattetillägget inom fordonsbeskattningen mer gällande när den gamla kilometerskatten fanns. I dag tillämpas skattetillägget praktiskt taget inte alls. Om detta beror på kontrollsvårigheter eller annat är svårt att uttala sig om. Enligt utredningens mening kan det emellertid t.o.m. ifrågasättas om fordonsskattens – i förhållande till andra skatter – något särpräglade karaktär gör att det beträffande denna är mindre lämpligt att, mer eller mindre av slentrian, tillämpa samma sanktionssystem som gäller beträffande flertalet övriga skatter. Vid sådant förhållande och med tanke på att skattetillägget under en ganska lång tid inte tillämpats mer än sporadiskt kan det finnas skäl att i förevarande sammanhang föreslå någonting annat. En ny sanktionsform inom fordonsbeskattningen torde enligt utredningens bedömning inte innebära ett alltför stort mått av risktagande från lagstiftarens sida. Utredningens fortsatta ståndpunkt är därför att skattetillägget skall mönstras ut ur fordonsbeskattningen och ersättas med en ny och till sin karaktär tydligare sanktion för de nu aktuella fallen. Utredningen har därvid sneglat på reglerna i 10 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, och dess bestämmelser om särskild avgift. Vid beaktande av dessa regler gör utredningen bedömningen att en sådan särskild avgift, efter förebild från LSE men något modifierad, skulle kunna prövas vad gäller fordonsbeskattningen. Detta blir därför utredningens förslag. Beträffande den närmare utformningen av avgiften hänvisas till kapitel 5 i utredningens förslag till ny vägtrafikskattelag samt till kommentarerna till detsamma. Noteras bör dock att den särskilda avgiften – liksom det förutvarande skattetillägget – är att anse som en sådan sanktion som bör utformas på ett sådant sätt att kraven i Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna tillgodoses. Detta innebär t.ex. att bestämmelsen i 47 § andra stycket FSL om rätt till muntlig förhandling i vissa fall bör infogas i den nya vägtrafikskattelagen.

Utredningen vill avslutningsvis i denna del påtala att förslaget om en ändrad sanktionsform bygger på att statsmakterna anser att det även i fortsättningen finns ett behov av en sanktion av denna karaktär inom vägtrafikbeskattningen. Vad som framkommit under utredningsarbetet talar dock inte med styrka för att något sådant behov föreligger. Detta i all synnerhet som andra rättsföljder griper in om en skattskyldig missköter sig i detta avseende. Därvid bör särskilt nämnas användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen samt återkallelse av trafiktillstånd för yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490). Mot bakgrund av det nu sagda är utredningens rekommendation att Regeringskansliet – i samband med att införandet av en särskild avgift övervägs – på allvar överväger om det över huvud taget behövs en sanktionsform av detta slag i vägtrafikbeskattningen.

## 12.6 Fordons- och viktbegrepp m.m.

**Utredningens bedömning:** Det finns inte skäl att ändra de fordons- eller viktbegrepp som, genom hänvisningen till lagen om vägtrafikdefinitioner, används i den föreslagna vägtrafikskattelagen.

### 12.6.1 Inledning

I våra direktiv (dir. s. 12) uttalas att vi i samband med den författningstekniska översynen skall föreslå de justeringar som bör vidtas för att terminologin i fordonsskattelagen och fordonsskatteförordningen skall vara i överensstämmelse med EG-rättens terminologi, exempelvis beträffande viktbegreppen och klassindelningar.

De centrala definitionerna av grundläggande fordons- och viktbegrepp på vägtrafikområdet är samlade i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Lagen infördes för att råda bot på den tidigare ordningen att på förordningsnivå definiera begrepp av betydelse för bland annat fordonsskatten (se prop. 2000/01:95 s. 92 ff.). I förslaget till vägtrafikskattelag hänvisas – liksom i den nuvarande FSL – till lagen om vägtrafikdefinitioner.

### 12.6.2 Fordonsbegreppen

I samband med införandet av fordonslagen (2002:574) gjordes en genomgång av fordonsbegreppen i förhållande till relevanta EG-direktiv, de s.k. ramdirektiven. Dessa är 70/156/EEG<sup>1</sup> avseende motorfordon och släpvagnar till dessa, 74/150/EEG<sup>2</sup> avseende jordbruks- och skogsbrukstraktorer med hjul och – numera – 2002/24/EG<sup>3</sup> avseende två- och trehjuliga motorfordon.

I propositionen 2001/02:130 s. 104 konstateras att direktiven inte är avsedda att vara heltäckande och att det därför finns behov av en reglering i nationell rätt som är vidare än EG:s. Det viktiga är dock att de svenska definitionerna inte förhindrar att direktivens materiella regler tillämpas på de fordon som regleras där. Fordonsbegreppen i lagen om vägtrafikdefinitioner har behandlats med utgångspunkt i detta och har senare justerats med anledning av förändrade EG-regler (se prop. 2002/03:55).

Det finns ingen anledning till annat antagande än att de fordonsbegrepp som finns i lagen om vägtrafikdefinitioner, och som således föreslås bli tillämpliga i vägtrafikskattelagen, är anpassade till EG-rättens terminologi i den utsträckning som är lämplig utifrån det nationella perspektivet. Någon ytterligare justering med avseende på vägtrafikskatten bedöms därför inte nödvändig.

### 12.6.3 Viktbegreppen

De viktbegrepp som kan vara av betydelse för uttag av vägtrafikskatt är totalvikt, tjänstevikt, högsta tillåtna bruttovikt och referensvikt. Även fördelningen av totalvikten på axlar har betydelse beträffande påhängsvagn. Viktbegreppen är definierade i lagen om vägtrafikdefinitioner. Med undantag av bruttovikten, som definitionsmässigt avser fordonets vikt vid ett visst tillfälle, finns uppgifter om viktförhållanden antecknade i vägtrafikregistret, antingen som en följd av registreringsbesiktning, där uppgifter om det enskilda fordonet fastställs, eller registrering av ett fordon som är typgodkänt. Dessutom finns särskilt angivet fordonets skattevikt, vilket innebär att den högsta tillåtna bruttovikten i vissa fall måste beaktas vid beräkningen av skattevikten.

---

<sup>1</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1.

<sup>2</sup> EGT L 84, 28.3.1974, s. 10.

<sup>3</sup> EGT L 124, 9.5.2002, s. 1.

I rådets direktiv 92/21/EEG<sup>4</sup> finns bestämmelser om vikter och dimensioner för motorfordon i kategori M<sub>1</sub>, dvs. personbil, och i rådets direktiv 97/27/EG<sup>5</sup> finns motsvarande bestämmelser för övriga motorfordon, dvs. lastbilar, bussar och släpfordon. I direktiven används inte uttryckligen begreppen *tjänstevikt* och *totalvikt*, men definitionerna av dessa begrepp i lagen om vägtrafikdefinitioner överensstämmer med vad som sägs i de nämnda direktiven. Även viktförhållandena i övrigt kan sägas ha en EG-gemensam innebörd. I typgodkännandedirektivet 70/156/EEG hänvisas till 92/21/EEG och 97/27/EG.

Begreppet *bruttovikt* är, såsom framgår ovan, ingen teknisk uppgift av nu nämnt slag utan en benämning på fordonets momentana vikt. Bestämmelser om bruttovikt har sin huvudsakliga betydelse för regler om trafik. EG-direktiv inom fordonsområdet använder inte begreppet. I rådets direktiv 96/53/EG<sup>6</sup> om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon, som framförs inom gemenskapen, talas om "högsta vikt" som ett uttryck för motsvarigheten till bruttovikt och är knutet till trafikregelområdet.

Begreppet *referensvikt* definieras i bilaga 1 till rådets direktiv 91/441/EEG av den 26 juni 1991 om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon.<sup>7</sup> Med referensvikt avses därvid fordonets vikt i körklart skick exklusive den enhetliga förarvikten på 75 kg med ett fast tillägg på 100 kg.

Sammantaget finns inte skäl att ändra dagens viktbegrepp som, genom hänvisning till lagen om vägtrafikdefinitioner, används i den föreslagna vägtrafikskattelagen. Utredningen har vidare övervägt om begreppet referensvikt bör infogas eller annars användas inom fordonsbeskattningen. Utredningen har därvid funnit att det för närvarande saknas anledning att i förevarande sammanhang använda sig av begreppet. Avslutningsvis kan konstateras att energiskattedirektivet<sup>8</sup> använder sig av begreppet bruttovikt för att

---

<sup>4</sup> EGT L 129, 14.5.1992, s. 1.

<sup>5</sup> EGT L 233, 25.8.1997, s. 1.

<sup>6</sup> EGT L 235, 17.09.1996 s. 59.

<sup>7</sup> EGT L 242, 30.08.1991, s. 1.

<sup>8</sup> Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).

avgränsa begreppet *yrkesmässig trafik*, eftersom detta är av betydelse vid ett eventuellt nyttjande av skilda drivmedelskattenivåer. De eventuella lagtekniska justeringar detta på sikt kan medföra får dock antas hanteras inom energiskattelagstiftningen och inte inom fordonsbeskattningen.

## 12.7 Skattskyldighet enligt fordonskattelagen

### 12.7.1 Bakgrund

Enligt 10 § FSL är ägaren av ett visst fordon skattskyldig. Som ägare av ett fordon anses den som är eller bör vara upptagen i vägtrafikregistret som ägare. I fråga om ett fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, anses innehavaren som ägare. I prop. 1987/88:159 anförs att med den som bör vara upptagen som ägare avses inte bara ägaren till ett fordon som inte alls är registrerat men borde vara det, utan också en ny ägare som ännu inte hunnit bli antecknad i registret.

Registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon sker således i vägtrafikregistret och i enlighet med vad som sägs i lagen (2001:558) (LVTR) respektive förordningen (2001:650) (FVTR) om vägtrafikregister. Vidare har Vägverket beslutat föreskrifter (VVFS 2001:118) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

I 5 § LVTR sägs att registret skall ha till ändamål att tillhandahålla bland annat uppgifter om fordonsägare. I 6 § sägs att det i registret förs in uppgifter som avser motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa. Lagen innehåller i övrigt inga bestämmelser om fordonsägarbegreppet eller om registrering av ändrade förhållanden, såsom ägarbyten.

I 10 kap. FVTR finns krav på, vid fall av ägarbyte, att såväl den registrerade ägaren som den som förvärvat fordonet skall anmäla ägarbytet till Vägverket. Bestämmelserna i övrigt i 10 kap. avser formerna för och innehållet i en sådan anmälan, exempelvis att den som huvudregel skall göras skriftligen på fordonets registreringsbevis i original.

Fordonsskatt beslutas som huvudregel, enligt 36 § FSL, genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i vägtrafikregistret. Omprövning och överklagande av skattebeslut sker dock

enligt de närmare bestämmelserna härom i 37–39 §§ och således fristående från det omprövnings- och överklagandeförfarande som gäller för registreringsbesluten enligt FVTR. Inom de tidsramar som sägs i 37–39 §§ kan frågan om fordonet är skattepliktigt enligt 6 § respektive vem som är skattskyldig enligt 10 § prövas i princip fristående från uppgifterna i vägtrafikregistret; jfr rättsfallen RÅ80 1:70 och RÅ82 1:47.

### 12.7.2 Närmare om ägarbegreppet

Fordonsskattelagens ägarbegrepp kan inte sägas vara omedelbart knutet till det civilrättsliga ägarförhållandet, eftersom ägarbestämningen skall göras utifrån de uppgifter som är antecknade i vägtrafikregistret. Det finns dock ingen anledning till annat antagande än att ägarbegreppet i 5 och 6 §§ LVTR utgår från ett faktiskt, civilrättsligt, ägarförhållande. Förordningen om vägtrafikregister talar också genomgående om fordonsägare respektive ägare. I vissa fall finns dock benämningen registrerad ägare för att markera att endast denne är rätt part i ett ärende.

Slutsatsen är att även skattskyldigheten i FSL i grunden är knuten till detta ägarförhållande. Frågan är dock hur lagstiftaren har sört för att åstadkomma överensstämmelse mellan ”ägare” och ”registrerad ägare”.

### 12.7.3 Registreringen i vägtrafikregistret

En äganderättsövergång sker i de flesta fall genom köp, men även andra slags fång kan ligga till grund för en anmälan om ny ägare (byte, arv, gåva, testamente, bodelning m.m.). Man kan säga att registreringsförfarandet inte tar sikte på äganderättsövergången i dess grundform, dvs. varken förvärvare eller registrerad ägare behöver visa på det avtal eller motsvarande som civilrättsligt konstituerar övergången. I stället kan det uttryckas så att den anmälan som skall göras enbart kräver en underrättelse (eller ett påstående) om att fordonet bytt ägare. Det bakomliggande förhållandet är i princip dolt för den prövande myndigheten, Vägverket. En anmälan som är fullständig i de avseenden som krävs enligt FVTR föranleder således att en ny ägare registreras med de följder som detta innebär, bland annat i fråga om skattskyldigheten.

#### 12.7.4 Normgivningen

Författningsmässigt finns möjligen ett problem i det att skattskyldigheten visserligen är reglerad i lag, men att 10 § FSL hänvisar till innehållet i vägtrafikregistret, som i nu aktuellt avseende inte kan sägas vara uttryckligt reglerat i lag utan i förordning, och i viss mån även i myndighetsföreskrifter. Frågan är hur tydlig regleringen i lag måste vara för att inte komma i konflikt med det förhållandet att regeringsformen i princip inte tillåter delegation av riksdagens normgivningsmakt inom skatteområdet (jfr lagrådets yttrande den 22 maj 2000 i proposition 2000/01:95). FVTR innehåller i allt väsentligt de materiella bestämmelserna om registerföringen och om de beslut som meddelas rörande fordonsregistrering. I fråga om ägarbegreppet slår dock 5 och 6 §§ i lagen fast att registreringen avser fordonets ägare. Därmed måste grunden för skattskyldigheten anses upptagen i lag, dvs. att registreringen skall avse ägaren i civilrättslig mening. Någon ytterligare reglering i lag synes därmed inte nödvändig.

#### 12.7.5 Ägarregistreringen

Såväl författnings- som hanteringsmässigt måste det finnas en rimlig brygga över från det grundläggande civilrättsliga ägarförhållandet till den registrerade ägaren. Det måste med andra ord säkerställas att registreringen återspeglar ägarförhållandet. En teoretisk möjlighet är naturligtvis att kräva in avtal eller motsvarande underlag till styrkande av en anmälan om äganderättsövergång. Den tanken är dock orealistisk av flera skäl. Den administration detta skulle kräva torde inte vara försvarbar, och vidare är förekomsten av muntliga avtal inte helt ovanlig. Det torde därför inte finnas någon annan möjlighet än att bygga tillämpningen på ett anmälningsförfarande, som normalt sett inte skall behöva innehålla annat än en gemensam utsaga från parterna att fordonet har bytt ägare. Denna utsaga – formaliserad på sätt som anges i FVTR och Vägverkets föreskrifter – skall därmed läggas till grund för registreringen.

Den hittillsvarande tillämpningen, och domstolspraxis, har påtagligt utgått från anmälan som ett närmast orubbligt dokument i frågan om ett förvärv faktiskt har skett. Regeringsrätten har i beslut den 8 november 2002 (mål nr 7624-2001) i samband med ett

meddelat prövningstillstånd för prövning i kammarrätt, uttalat sig mot en sådan orubblighet och i stället anfört att ett beslut att registrera en person som ägare måste baseras på något mer än blotta existensen av en ägarbytesanmälan, när uppgifterna däri bestrids. Vidare har Datainspektionen i två beslut den 24 april 2003 (dnr 1486-2001 och 1719-2002) rörande tillsyn enligt personuppgiftslagen – rättelse i vägtrafikregistret – uttalat att en uppgift i registret är felaktig, om det visar sig att den som är anmäld som ägare till ett fordon inte är det civilrättsligt.

### 12.7.6 Utredningens förslag

**Utredningens förslag:** Bestämmelsen om skattskyldighet förändras inte i huvudsak. Däremot föreslår vi att de i bestämmelsen kompletterande reglerna om solidariskt betalningsansvar samt frågan om vem som är att anse som ägare vid kreditköp m.m. slopas.

Mot bakgrund av det ovan sagda framstår en nyordning i *tillämpningen* av ägarregistreringen som nödvändig av flera skäl. Ett sådant är att bryggan mellan civilrätten och registreringsförfarandet måste vara tillräckligt bra för att kunna upprätthålla och motivera fordonsskattelagens ägarbegrepp. I annat fall riskerar man ett ifrågasättande från grundlagssynpunkt. Vidare talar det allmänna rättsmedvetandet för att registreringen, så långt det låter sig göra, speglar det faktiska fordonsinnehavet.

Bestämningen av vem som är skattskyldig enligt 10 § FSL skulle teoretiskt kunna knytas uteslutande till den som är antecknad som ägare i vägtrafikregistret. Därmed skulle frågan om vem som ”bör vara upptagen” i registret som ägare aldrig kunna bli föremål för prövning inom ramen för skattebeslutet annat än i det fall fordonet inte är, men borde ha varit, registrerat. Ägaruppgiften i registret skulle med andra ord anses ha positiv rättskraft i fråga om skattskyldigheten. En sådan ordning vore möjligen lättare att hantera rent administrativt, men det är tveksamt från skattelagstiftningssynpunkt att helt lämna över prövningen till ett annat rättsområde. Effekten torde då bli att Vägverket även de facto blir beskattningsmyndighet. Slutsatsen är i vart fall i nuläget, att någon ändring inte bör göras i den fördelning som finns mellan Vägverket



(som prövande myndighet i registreringsfrågor) och Skatteverket. Beskattningen bör med andra ord stå på egna ben och bestämningen av skattskyldigheten i 10 § FSL kvarstå, dock med vissa redaktionella ändringar.

En annan förändring som vi dock föreslår beträffande det aktuella lagrummet är att reglerna om solidariskt betalningsansvar i 10 § andra stycket FSL och i 10 § tredje stycket FSL om fordon som innehas på grund av kreditköp eller innehas med nyttjanderätt slopas. Till grund för denna bedömning lägger vi det resonemang som förs i kommentaren till motsvarande bestämmelse i förslaget till lag om trängselskatt, såsom den kommer till uttryck i regeringens proposition om trängselskatt (2003/04:145, s. 48 ff och 110 f.). I korthet går resonemanget ut på att det är ägarbegreppet i 4 § LVTR som genom hänvisningen till vägtrafikregistret avgör vem som är att anse som ägare till ett visst fordon och följaktligen skattskyldig. Bestämmelserna om ägarens ansvar gäller därmed för innehavaren av bilen, då den innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt samt även om bilen innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år (s.k. leasing). Vad beträffar frågan om solidarisk betalningsskyldighet kan det i vägtrafikregistret endast registreras en ägare per fordon. Sålunda kan inte flera ägare bli solidariskt ansvariga för skatten. Det nu sagda innebär således att det finns anledning att inte föra över de redovisade reglerna till den nya vägtrafikskattelagen.

Avslutningsvis vill vi något beröra frågan om barns betalningsansvar för t.ex. fordonsskatteskulder. I dagsläget finns det inte något hinder mot att en underårig registreras som ägare till ett fordon och därmed blir skattskyldig för fordonsskatt. Detta har inneburit att mindre nogräknade vårdnadshavare utnyttjat detta på ett sådant sätt att barnen p.g.a. utebliven betalning restförts i olika register osv. Frågor om barns skuldsättning övervägs för närvarande, jämte annat, av Utredningen om förmyndare, gode män och förvaltare (dir. 2002:55), vilken väntas lämna ett slutbetänkande senast den 30 juni 2004. När detta föreligger kan det finnas anledning att överväga om regeln om skattskyldighet på grund därav behöver förändras i något avseende. För närvarande saknas dock skäl för utredningen att föregripa detta arbete.

## 12.8 Beskattningen av traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar

### 12.8.1 Traktorer

#### *Bakgrund*

Traktorbeskattningen innefattar i stora stycken en ganska komplicerad materia. Under den författningstekniska översynen har utredningen därför varit tvungen att ta ställning till hur pass ingående denna skall studeras. Härvid har en avvägning gentemot behovet av att i övrigt föreslå författningstekniska ändringar beträffande vägtrafikskatterna fått göras. Enligt de kontakter som utredningen haft med Finansdepartementet har heller inte syftet bakom direktiven i den del de omfattar en författningsteknisk översyn varit att utredningen skall gå närmare in på traktorbeskattningen. Utredningen har därför valt att föreslå de förändringar som för närvarande bedömts som mest angelägna. För framtiden är det emellertid utredningens övertygelse att traktorbeskattningen bör bli föremål för en mer samlad översyn både vad gäller dennas sakliga innehåll och formella bestämmelser.

Nedan följer således utredningens förslag kring vissa förändringar i traktorbeskattningen. I samband därmed föreslås vissa ändringar även beträffande motorredskapen och de tunga terrängvagnarna.

#### Förslag

**Utredningens förslag:** Begreppen jordbrukstraktor och trafiktraktor mönstras ut ur lagen. I stället införs begreppen *skatteklass 1* och *skatteklass 2*. I övrigt föreslås traktorbeskattningen bli föremål för en samlad översyn.

Såsom utredningen redovisar ovan har den bedömningen gjorts att traktorbeskattningen bör ses över i ett större perspektiv än vad denna översyn omfattar. Utredningen inskränker sig därför till att föreslå vissa omstruktureringar av författningsbestämmelserna i syfte att i någon mån åstadkomma en mer lättillgänglig lagstiftning. Därutöver föreslår vi slopandet av begreppen jordbrukstraktor och trafiktraktor samt föreslår införandet av de i sammanhanget nya

begreppen, *skatteklass 1* och *skatteklass 2*. Syftet bakom dessa ändringar är att renodla begreppsapparaten och göra den något tydligare än vad den är i dag. Utöver det ovan sagda har vi övervägt att föreslå att traktorbeskattningen skall utgå från fordonens totalvikt och inte deras tjänstevikt. Efter vissa sonderingar, främst inom Skatteverket, gör vi dock den bedömningen att detta för närvarande inte är någon framkomlig väg, utan att även detta bör undersökas i ett större sammanhang.

## 12.8.2 Motorredskap som drar utländska påhängsvagnar

### *Bakgrund*

Enligt 24 § FSL gäller för en trafiktraktor som drar utländska påhängsvagnar att fordonsskatt skall tas ut med två gånger det belopp som annars skulle ha utgått för traktorn. En fråga som diskuterats inom utredningen är om denna regel i dag gäller även motorredskap. Beskattningen av motorredskap regleras i 25 § FSL. Av bestämmelsen kan inte direkt utläsas att 24 § FSL skulle vara tillämplig beträffande motorredskapen. Skatt för utländska påhängsvagnar som används i Sverige upphörde den 1 januari 1985. I propositionen 1986/87:50, s. 21 anfördes såsom skäl till införandet av en i dessa fall dubblerad skatt för trafiktraktorer följande.

Efter ändringar den 1 januari 1985 i lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade här i riket, utgår ingen skatt för utländska påhängsvagnar som används i Sverige. Detta gäller även om de dras av en svensk trafiktraktor. Skatten blir i ett sådant fall betydligt lägre än om en lastbil drar påhängsvagnen. Detta kan leda till att trafiktraktorer, närmast då A-traktorer, kan få ökad användning vid denna typ av transport. För att utjämna skatteskillnaderna bör fordonsskatten för trafiktraktorer som används på detta sätt höjas.

Ändringen trädde i kraft den 1 juli 1987. I samma proposition (1986/87:50) anfördes vidare att i princip samma beskattningsregler gäller för registrerade motorredskap som för klass 1-traktorerna, dvs. trafiktraktorerna (s. 16).

I propositionen 1988/89:48 föreslogs en enhetsskatt om 1 000 kronor för registreringspliktiga motorredskap med tjänstevikt över 2 000 kg som inte används för transport av gods. Vidare sades att sådana motorredskap som används för godstransporter skall beskattas enligt de skatteskalor som gäller för trafiktraktorer. Även

i denna proposition talas det om trafiktraktorer som drar utländska påhängsvagnar. Riksskatteverkets (numera Skatteverkets) skattetabell innehåller fr.o.m. den 1 januari 1991 uppgift om att motorredskap kan beskattas enligt tabell 14 eller 16, dvs. dubbel trafiktraktorskatt.

## Förslag

**Utredningens förslag:** Bestämmelsen om dubblerad fordonskatt för trafiktraktorer som drar en utländsk påhängsvagn kompletteras med angivande av att regeln gäller även för motorredskap.

Enligt inhämtad uppgift från Vägverket finns det inte något fordon, vare sig i trafik eller avställt, som är anmält för att dra utländska påhängsvagnar. Bestämmelsens fortlevnad kan därför på goda grunder i och för sig ifrågasättas. Enligt utredningens bedömning bör emellertid denna bedömning göras vid den mer samlade översyn av traktorbeskattningen som utredningen ovan förespråkar. Intill dess är utredningen av den uppfattningen att bestämmelsen bör kompletteras på ett sådant sätt att det klart framgår av författningstexten att den avser även motorredskap. Till stöd för en sådan förändring kan åberopas bland annat de förarbetsuttalanden som redovisats ovan. Något egentligt skäl som talar emot en sådan förändring har utredningen inte heller kunnat finna.

### 12.8.3 Tunga terrängvagnar och dygnsskatt

#### *Bakgrund*

Den dåvarande Vägtrafikskatteutredningen föreslog 1985 (Ds Fi 1985:8, s. 52 f.) att det bland annat skulle vara möjligt att betala trafiktraktorskatt per dygn för traktorer som tillfälligtvis skulle användas som trafiktraktorer.

Före den 1 juli 1987 fick traktorer anmälda som jordbruks-traktorer undantagsvis användas för andra transporter utan att klassificeras om. Från och med den 1 juli 1987 gäller detta endast traktorer som används inom vissa näringsgrenar. I samband med

detta infördes en möjlighet att för övriga jordbrukstraktorer betala en tilläggsskatt för tillfällig användning som trafiktraktor. För att inte beloppet skulle bli obetydligt (dygnsskatt) bestämdes tiden till 15 dagar. Längre användning som trafiktraktor skulle även fortsättningsvis anmälas som tidigare (prop. 1986/87:50, s. 18, 21 och 29).

Traktordumprar var på den här tiden registrerade som två fordon, traktor och släpvagn. Det innebar att traktordumprar omfattades av den tillfälliga användningen. Från och med 1991 infördes fordonsslaget tung terrängvagn, och nya traktordumprar kom att tillhöra detta fordonsslag. Redan registrerade traktordumprar kunde registreras om till tunga terrängvagnar. Hur fordonet användes inverkar på beskattningen på samma sätt som för traktorer. Bestämmelsen om den tillfälliga användningen fick dock ingen ändring som kom att omfatta tunga terrängvagnar. Med beaktande av argumenten vid införandet av den tillfälliga användningen, kan avsikten med ett nytt fordonsslag inte ha inneburit att beskattningen i den delen skulle försämrats (prop. 1988/89:48, s. 21–23 och 26–29).

Från och med år 2002 (se prop. 2001/02:1) upphörde skatteplikten för jordbrukstraktorer. En tung terrängvagn kom att anses som en jordbrukstraktor, om den inte användes för transport av gods på andra vägar än enskilda. Med denna ändring skulle tunga terrängvagnar, som skattemässigt anses som jordbrukstraktorer, återigen kunna omfattas av bestämmelsen om tillfällig användning. Fordonet skall dock beskattas som en trafiktraktor och inte efter de särskilda skatteskalor som gäller för en tung terrängvagn.

## Förslag

**Utredningens förslag:** Bestämmelsen om dygnsskatt tydliggörs såtillvida att det klart skall framgå att tunga terrängvagnar omfattas.

För endast ett fåtal fordon utnyttjas möjligheten att betala skatt för tillfällig användning. Under en tolv månadersperiod 2000/2001 anmäldes 21 tillfälliga användningar. Samtliga dessa var traktordumprar, dvs. inga vanliga traktorer. Fyra stycken var registrerade som tunga terrängvagnar, övriga var registrerade som traktorer. Registermässigt har således möjligheten att betala tilläggsskatt även

omfattat tunga terrängvagnar. Den skatt som tagits ut för dessa fordon har baserats på fordonets totalvikt och enligt skattesatsen för trafiktraktor.

Mot bakgrund av det anförda föreslår vi att bestämmelsen vid införande i den nya vägtrafikskattelagen ändras så att det tydligare framgår att även tunga terrängvagnar omfattas och att skatt för dessa skall tas ut enligt bilaga 1, E 3 till FSL, dvs. bilaga 1, C 3 i utredningens förslag till ny vägtrafikskattelag.

## **12.9 Skattefriheten för fordon som är äldre än 30 år**

### **12.9.1 Inledning**

Motorcyklar, personbilar, lastbilar eller bussar som enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är 30 år eller äldre är enligt 9 § FSL inte skattepliktiga. Enligt de förarbeten som föregick bestämmelsen infördes den i syfte att göra det enklare att inneha samlarfordon (se prop. 1983/84:178, SkU 1983/84/40). Bestämmelsen infördes den 1 januari 1985. Den s.k. rullande årsmodellgränsen infördes den 1 juli 1994 (SFS 1994:303) och ersatte då en äldre bestämmelse, som innebar att bland annat personbilar undantogs från fordonsskatteplikt, om de var av årsmodell 1950 eller äldre. Förslag om den nya bestämmelsen hade lämnats i propositionen 1993/94:181, vilken grundades på departementspromemorian *Regler för hobbyfordon* (Ds 1993:19). För en mer fullständig redovisning av bestämmelsen och dess tillkomst hänvisas till Trafikbeskattningsutredningens betänkande *Bilen, miljön och säkerheten* (SOU 1999:62), s. 150 f.

### **12.9.2 Statistik**

#### *Antal fordon*

Enligt Skatteverket finns det cirka 150 000 fordon som inte är skattepliktiga med stöd av bestämmelsen i 9 § FSL. Fördelningen av dessa framgår av tabell 12.1 nedan.

Tabell 12.1. Antal fordon i trafik som inte är skattepliktiga med stöd av 9 § FSL

Datum	Personbilar	Lastbilar	Bussar	Motorcyklar	Totalt
2003-03-15	92 900	10 800	160	42 300	146 200
2003-07-16	104 000	12 400	210	55 000	171 700
2003-11-15	94 800	11 100	170	51 830	157 900

Källa: Vägtrafikregistret.

Som framgår av tabellen ställs cirka 10 000 personbilar på under sommaren och därefter av till hösten. De övriga personbilarna tycks vara i trafik under hela året, eller i vart fall vid samtliga de tre tidpunkter som anges i tabellen. I övrigt kan av tabellen utläsas att det finns ytterst få bussar i trafik som är skattebefriade med stöd av bestämmelsen samt att det är ett procentuellt sett högre antal lastbilar än personbilar som ställs på inför sommaren. För veteranmotorcyklarna gällde under det aktuella året att antalet i trafik ökade med cirka 23 procent under sommaren.

#### *Körsträckor för veteranfordonen*

Utredningen har tagit del av vissa statistiska uppgifter från Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF). MHRF har under år 2003 tillställt 1 229 slumpvis utvalda ägare av fordon av årsmodell mellan 1899 och 1984 en enkät. Även om skattefriheten vid tillfället avsåg fordon av årsmodell 1973 eller äldre inkluderades fordon fram t.o.m. 1984 i undersökningen beroende på att de utgör en särskild försäkringskategori. Svarefrekvensen var god, närmare bestämt 95,3 procent. I korthet visar undersökningarna följande.

1. Den genomsnittliga körsträckan för skattebefriade bilar, 30 år eller äldre, är cirka 86 mil per år,
2. dessa fordons andel av det totala trafikarbetet utgör cirka 1–1,3 promille, samt,
3. efter 30 år återstår det 3,7 procent av de fordon som en gång inregistrerades.

Som synes av denna undersökning kördes i vart fall de nu aktuella veteranfordonen ytterst sparsamt och på ett sådant sätt att de knappast kan benämnas bruksfordon.

### 12.9.3 Trafikbeskattningsutredningens behandling av regeln om skattefrihet för veteranfordon

Trafikbeskattningsutredningen lämnade, såsom ovan nämnts, i sitt slutbetänkande en utförlig redogörelse för bestämmelsen och bakgrunden till dess tillkomst. Utifrån de begränsningar som vägavgiftsdirektivet 1999/62/EG<sup>9</sup> sätter föreslog utredningen som krav för skattefriheten för äldre lastbilar att denna skulle gälla endast under förutsättning att lastbilarna inte används i yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490). Detta var en följd av att dessa fordon föreslogs bli befriade från vägavgift enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tyngre fordon. I övrigt konstaterades att regeln om skattefrihet fungerade tillfredsställande och att några ändringar, utöver den nyss redovisade, inte var påkallade.

### 12.9.4 Överväganden

Genom regeln om skattefrihet för veteranfordonen uppnås bland annat skattefrihet för kulturhistoriskt intressanta fordon. Därutöver uppnås en förenklad hantering för Vägverkets vägtrafikregister, eftersom antalet av- och påställningar begränsas i förhållande till vad som skulle ha gällt om veteranfordon varit fordonsskattepliktiga. Ett skäl som anförs i debatten kring dessa fordon är att vissa kategorier fordonsförare inväntar skattefriheten för att därefter – skattefritt – utnyttja fordonet som bruksbil i förhållandevis hög utsträckning. Detta är naturligtvis inte bra från miljösynpunkt, eftersom de äldre fordonen ofta har mycket dåliga miljöegenskaper. Motsvarande gäller naturligtvis även beträffande dessa fordons trafiksäkerhetsegenskaper. Några hållpunkter för att det nu nämnda ”problemet” skulle vara av sådan omfattning att det måste åtgärdas har utredningen emellertid inte kunnat finna. Tvärtom talar den körsträckeundersökning som kort refereras ovan för att veteranfordonen körs ganska sparsamt, vilket ger stöd för att låta skattefriheten gälla även fortsättningsvis. En annan viktig synpunkt som kan anläggas är emellertid den att de fordon som numera är av en årsmodell som är 30 år eller äldre i många avseenden är moderna och massproducerade bilar som inte

---

<sup>9</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42).



förtjänar att ha en skatterabatt utifrån något slags samlarkriterium. Med utgångspunkt häri skulle man kunna överväga att återgå till ett fast årtal som styr skattefriheten. Denna ordning är för övrigt den som gäller i Storbritannien, där fordon av äldre årsmodell än 1973 är befriade från den årliga fordonsskatten (VED, Vehicle Excise Duty). Enligt de kontakter utredningen haft med företrädare för de brittiska myndigheterna har denna konstruktion valts utifrån de aspekter som utredningen ovan diskuterat kring massproducerade fordon m.m.

### 12.9.5 Förslag

**Utredningens förslag:** Skattefriheten för personbilar och bussar äldre än 30 år inskränks såtillvida att skattefrihet inte skall gälla om dessa fordon används i yrkesmässig trafik. Beträffande begreppet årsmodell i bestämmelsen ändras detta till modellår. I övrigt är utredningen av den uppfattningen att bestämmelsen bör bli föremål för en mer ingående översyn än vad som är möjligt att göra inom ramen för det nu pågående arbetet.

Vid en bedömning av det ovan sagda kan utredningen göra två klara konstateranden, nämligen dels att en regel om skattefrihet för veteranfordon bör finnas även i fortsättningen, dels att det finns vissa oklarheter kring om/hur den nuvarande bestämmelsen (miss-) brukas. I det större perspektivet och med beaktande av att det numera är ett relativt stort antal fordon som är skattebefriade är utredningen dessutom av den uppfattningen att bestämmelsen bör ges en något mer omfattande översyn än vad som är möjligt inom de ramar utredningen har att arbeta inom.

Utredningen föreslår emellertid nu två mindre förändringar av bestämmelsen. Den ena är den att begreppet ”modellår” skall användas i stället för begreppet ”årsmodell”. Orsaken härtill berörs dels i avsnitt 12.12.5 nedan, dels i författningss kommentaren till 2 kap. 2 § vägtrafikskattelagen. Den andra förändringen som utredningen föreslår är att det krav som gäller för lastbilar och som består i att fordonet inte får användas i yrkesmässig trafik, även skall vara tillämpligt beträffande personbilar och bussar. Förändringen är marginell men syftar till att undvika de eventuella

snedvridningar som kan uppstå genom att ett av åldersskäl skattebefriat fordon används såsom t.ex. taxibil.

## 12.10 Bemyndiganden med stöd av lagen

### 12.10.1 Inledning

FSL innehåller en rad bemyndiganden för regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer. Till lagen är fogad en förordning vari regeringen med stöd av dessa bemyndiganden beslutat vissa bestämmelser osv. En fullständig lagteknisk översyn av FSL fordrar att utredningen tar ställning till om befintliga bemyndiganden fortsatt behövs, eller om de behöver kompletteras i något avseende. En inledande utgångspunkt för författningsöversynen var att de olika bemyndigandena lämpligen kunde samlas i ett nytt kapitel i den nya lagen. Efter hand infann sig i stället frågan om det inte fanns anledning att helt ”rensa” den nya lagen från bemyndiganden. En översikt över befintliga bemyndiganden ges nedan.

### 12.10.2 Utredningens bedömning m.m.

I sammanställningen nedan återfinns samtliga i FSL befintliga bemyndiganden. I anslutning till varje bemyndigande framgår utredningens värdering av vart och ett av dessa. Bestämmelserna återges i nu gällande lydelse.

#### 11 §

Skatt betalas för varje fordon för skatteår eller skatteperiod.

Ett skatteår består av tolv på varandra följande kalendermånader. En skatteperiod består av fyra på varandra följande kalendermånader, om regeringen inte genom föreskrifter förordnar något annat.

Närmare föreskrifter om skatteår och skatteperioder meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Med stöd av bemyndigandena i andra och tredje stycket har regeringen i 3 § FSF bestämt utformningen av skatteår respektive skatteperioder och därtill anslutande uppbörds månader. Enligt utredningens mening rör det sig här om sådana verkställighetsföreskrifter som kan meddelas utan stöd av lag. Bemyndigandet är därför obehövligt.

36 § första stycket

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

Enligt 36 § FSL är det Vägverket som på beskattningsmyndighetens vägnar fattar det grundläggande beslutet om fordonsskatt, dröjsmålsavgift etc. Omprövning och överklagande av beslutet kan ske i de särskilda former som föreskrivs i de följande paragraferna. Vägverket har möjlighet att vidta rättelser med stöd av 45 § andra stycket FSL. Saknas det en uppgift som behövs för att bestämma skatten får Skatteverket föreskriva att skatten skall påföras enligt de grunder som verket bestämmer, se 5 § andra stycket FSF. Denna möjlighet har det dåvarande Riksskatteverket använt sig av i RSFS 1993:9, som avser beräkning av fordonsskatt under perioden oktober 1993–december 1994 i de fall då uppgift om ett fordons nya skattevikt inte hade hunnit registreras den 1 oktober 1993.

Enligt utredningens mening finns det all anledning att ifrågasätta grundlagsenligheten i detta bemyndigande. När det gäller föreskrifter om skatt hör dessa i princip till det obligatoriska lagområdet enligt regeringsformen. Detta gäller inte bara de materiella reglerna utan även de regler som avser grunderna för taxerings- och uppbördsförfarandet (se prop. 1973:90, s. 302). Det kan inte heller uteslutas att det föreligger en lagkonflikt mellan bestämmelserna i 36 respektive 41 §; i den senare bestämmelsen anges att skatten skall beräknas efter skälig grund, om den inte kan bestämmas tillförlitligt med ledning av uppgifter i vägtrafikregistret eller på grundval av verkställd utredning.

Sammantaget gör utredningen bedömningen att detta bemyndigande bör slopas och att det alltså inte bör föras in i den nya lagen. För de fall som skatten inte kan bestämmas tillförlitligt får enligt 4 kap. 10 § i förslaget till vägtrafikskattelag Skatteverket beräkna skatten efter skälig grund. Detta utesluter naturligtvis inte att Skatteverket utfärdar *allmänna råd* beträffande tillämpningen i vissa specifika fall, om det skulle uppstå behov därav.

36 § tredje stycket

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

Enligt 5 § första stycket FSF beslutar Vägverket för beskattningsmyndighetens räkning om fordonsskatt och dröjsmålsavgift samt verkställer uppbörd av sådan skatt och avgift, skattetillägg och ränta. Enligt utredningens förslag till ny vägtrafikskattelag skall denna reglering återfinnas i 1 kap. 2 § vägtrafikskattelagen och således lagregleras. Någon anledning att vid sådant förhållande ha kvar bemyndigandet kan inte anses föreligga. Detta överensstämmer med motsvarande reglering i regeringens proposition om Trängselskatt (se prop. 2003/04:145).

53 §

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

Enligt 51 § FSL är den månad som föregår en skatteperiod uppbörds månad för den perioden. Med stöd av bemyndigandet i 53 § har regeringen beträffande den uppbörds månad som infaller i juli i stället låtit augusti vara uppbörds månad. Såsom redovisas i författningskommentaren till 6 § förslaget till vägtrafikskatteförordning föreslår utredningen nu att denna särregel slopas. Såvitt utredningen kunnat erfara är det praktiska behovet i övrigt av denna regel mycket begränsad. Den torde även kunna ifrågasättas i ett normgivningsperspektiv, då utformningen av bemyndigandet ger intryck av att delegeringen syftar till något mer än enbart en rätt att utfärda verkställighetsföreskrifter (jfr prop. 1992/93:124, s. 86).

56 §

Närmare föreskrifter om uppbörd av fordonsskatt meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Det bemyndigande som återfinns i bestämmelsen avser endast reglering av sådana frågor som har karaktär av verkställighetsföreskrifter (jfr prop. 1992/93:124 s. 79). Något bemyndigande behövs därför inte.

### 66 § första stycket

Om skatten inte betalas i rätt tid skall den lämnas för indrivning. Regeringen får föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

Genom bemyndigandet ges regeringen en rätt att föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp. Av 12 § andra stycket FSF framgår att regeringen har utnyttjat denna möjlighet och därvid beslutat att ringabeloppet skall uppgå till 100 kronor. Såsom redovisas i författningskommentaren till 9 kap. 4 § förslaget till vägtrafikskattelag föreslår utredningen emellertid att ringabeloppet skall anges direkt i lagen. Därigenom bortfaller möjligheten för regeringen att besluta om detta. Bemyndigandet behövs således inte i den nya lagen.

### 88 §

Om det finns synnerliga skäl, kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge nedsättning av eller befrielse från skatt enligt denna lag eller medge att traktor, som enligt denna lag skall höra till klass I, hänförs till klass II. Medges nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt, får medgivandet avse även på skatten belöpande skattetillegg, ränta och dröjsmålsavgift.

Detta bemyndigande tas upp och behandlas i avsnitt 12.11 nedan. Utredningens förslag mynnar ut i att det skall vara Skatteverket som skall besluta om synnerliga skäl för nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt föreligger. Detta skall anges i lagen. Bemyndigandet behöver därför inte kvarstå i lagen i dess nuvarande form.

## **12.11 Befrielse från skatt i vissa fall och hithörande frågor**

### **12.11.1 Bakgrund och överväganden**

Enligt 88 § FSL kan, såsom framgår ovan, regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt om synnerliga skäl föreligger. Om sådana skäl föreligger får dessutom en traktor, som enligt FSL skall

tillhöra klass I, hänförs till klass II. Av 20 § första stycket FSF framgår att Skatteverket (tidigare Riksskatteverket) prövar frågor enligt 88 § FSL. Skatteverket har härigenom möjlighet att pröva frågor om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i andra fall än de som lagligen kan prövas med stöd av FSL.

Om en fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt är av principiell betydelse skall Skatteverket tillsammans med eget yttrande lämna över ärendet till regeringen. Ärenden som det tidigare Riksskatteverket prövat enligt FSL 88 § har gällt exempelvis fordon som körs i liten omfattning på allmän väg, fordon som drivs med biobränslen och fordon som avregistrerats först lång tid efter skrotningen. Skatteverkets beslut enligt 20 § FSF fick t.o.m. den 31 december 2003 överklagas till regeringen, men får numera överklagas till länsrätten. Enligt uppgift från Finansdepartementet förekommer sådana överklaganden mycket sällan (vanligen mindre än fem fall per år).

Intill helt nyligen fick beskattningsmyndigheten (numera Skatteverket) i två särskilt angivna och i detalj reglerade fall (FSF 21 §, upphävd genom SFS 2003:961) pröva frågor om befrielse från eller nedsättning av fordonsskatt enligt 88 § FSL. Detta gällde dels fordon som under vissa förutsättningar används på öar, dels fordon som varaktigt förts ut ur Sverige. Från och med den 1 januari 2004 återfinns visserligen dessa kriterier i FSF men av en annan konstruktion än tidigare. Bestämmelsen om fordon som används på öar återfinns således i 25 § andra stycket och är numera närmast att betrakta som en regel om överklagande, enligt vilken det framgår att Skatteverkets beslut om nedsättning eller befrielse i just dessa fall skall överklagas till länsrätten. Dennes beslut i ett sådant ärende får inte överklagas. Regeln om fordon som varaktigt förts ut ur Sverige har placerats i 20 § andra stycket FSF och innebär för dessa fall inte annat än att den tidsmässigt klargör vilket tidsintervall som skall omfattas av en eventuell nedsättning eller befrielse från fordonsskatt.

Vid betraktande av de ovan redovisade bestämmelserna uppkommer framför allt två frågeställningar. *Den första frågan* är om det är befogat att två ärendegrupper som så i detalj återfinns i författningstexten verkligen skall anses falla under synnerliga skäl, eftersom det av bestämmelserna klart och tydligt framgår vilka kriterier som bör vara uppfyllda. Det behöver således inte göras någon samlad bedömning av olika omständigheter i ärendet som skulle motivera att dessa faller under begreppet synnerliga skäl.

Tvärtom synes kriterierna kunna stå på egna ben och själva ligga till grund för beslut om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatten.

*Den andra frågan* är om det är befogat att bibehålla en ordning där det är regeringen som prövar, alternativt överprövar om förutsättningarna för nedsättning eller befrielse enligt 88 § FSL är uppfyllda. Det bör noteras att denna ordning börjat luckras upp redan genom de ändringar som trädde i kraft den 1 januari 2004.

Under senare delen av 1990-talet genomfördes en reform i svensk rättskipning, där överprövning av förvaltningsärenden i stor utsträckning fördes över från regeringen till förvaltningsdomstolar. I det betänkande som låg till grund för reformen, *Domstolsprövning av förvaltningsärenden* SOU 1994:117, redogörs för tankegångarna bakom reformen.

Tanken är att principen att förvaltningsbeslut som huvudregel bör kunna prövas i de allmänna förvaltningsdomstolarna skall vara vägledande när man utformar nya regler om överklagande av sådana beslut. Det skall således finnas skäl, såsom att det är nödvändigt att regeringen behöver politiskt styra praxis på något område, för att överprövningen av förvaltningsbeslut inte skall ske i domstol. Det kan också röra sig om områden som är mindre lämpade att prövas av domstol, t.ex. beslut av säkerhets- eller utrikespolitisk karaktär.

I 13 kap. 1 § SBL återfinns en regel av motsvarande lydelse som i 88 § FSL. Något skäl till att det är regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, som skall avgöra om synnerliga skäl föreligger kan inte utläsas av förarbetena till SBL.

## Förslag

**Utredningens förslag:** De möjligheter till nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt som t.o.m. den 31 december 2003 uttryckligen förelåg enligt 21 § FSF fogas in i den nya vägtrafikskattelagen och frikopplas från frågan om huruvida synnerliga skäl föreligger. Skatteverkets beslut om nedsättning eller befrielse skall i dessa fall fortsättningsvis kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

När det gäller frågan om regeringens generella möjlighet att ge vissa dispenser om synnerliga skäl föreligger föreslås regeln som sådan kvarstå. Även denna regel föreslås fogas in i den nya vägtrafikskattelagen. I stället för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, skall dock Skatteverket besluta i dessa fall. Överklagandet skall följa den ordinarie instansordningen. Detta innebär en i detta hänseende likformig behandling av beslut som fattas enligt den nya vägtrafikskattelagen

Mot bakgrund av redogörelsen ovan finner utredningen anledning att renodla de situationer då nedsättning av eller befrielse från fordonsskatten kan komma i fråga. Detta kan åstadkommas genom att frågan huruvida synnerliga skäl föreligger frikopplas från frågan om befrielse föreligger utifrån någon av de grunder som angavs i den numera upphävda 21 § FSF. Reglerna härom bör infogas i den nya lagen och inte vara kvar i förordningsform.

Vad beträffar den nuvarande dispensmöjligheten i 88 § FSL rörande traktorers indelning i (skatte-) klasser föreslås den borttagen av det skälet att den över huvud taget inte tillämpas.

Vad sedan avser frågan om det finns anledning att låta regeringen vara den som i vissa fall beslutar om dessa dispenser finner utredningen att sådana skäl saknas. Den bedömningen gör vi dels utifrån det förhållandet att det handlar om ytterst få ärenden per år, dels utifrån det reglerade området som sådant. Förslaget har i denna del under hand diskuterats med Finansdepartementet.

De ovan föreslagna förändringarna innebär att det är Skatteverket som fortsättningsvis är bemyndigat att besluta om fordonsskatt, vare sig det gäller debitering, befrielse eller annat. Överklagande av Skatteverkets beskattningsbeslut enligt lagen sker på samma sätt och i samma form, oavsett vilken lagregel som



beslutet vilar på. Förändringen får anses vara till gagn för såväl de skattskyldiga som rättstillämpningen i stort på området.

## **12.12 Övriga överväganden kring fordonsskattelagen**

### **12.12.1 Avräkning**

När skatteplikten upphör eller skatten sänks därför att fordonets beskaffenhet eller användning ändras kan det bli aktuellt att återbetala skatt. Av 17 § FSL framgår till vem återbetalningen skall ske. Återbetalning kan också bli aktuell på annan grund, t.ex. vid kombitrafik (70 a § FSL). När Vägverket gör en återbetalning avräknas automatiskt obetalda skatter och avgifter enligt 66 § andra stycket FSL. Utöver obetald fordonsskatt, dröjsmålsavgift och skattetillägg avräknas vissa avgifter, som tas ut enligt förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet, t.ex. skyltavgift och registerhållningsavgift och som uppbärs i samband med uppbörd av fordonsskatt. I RSV Sv 1996:2, avsnitt 6, lämnas rekommendationer om hur avräkningen skall genomföras och om utformningen av underrättelsen till den skattskyldige. Där framgår också att fordonsskatt som betalats in till kronofogdemyndigheten redovisas till Vägverket först när skatten betalats till fullo och att hänsyn därför, vid en automatisk avräkning, inte kan tas till delbetalningar. Om det senare visar sig att skatten var betald kan beskattningsmyndigheten med stöd av 37 § FSL rätta den felaktiga avräkningen.

Frågan har nu uppkommit om bestämmelsen om avräkning bör vidgas i syfte att få in registerhållningsavgifter och skyltavgifter som har påförts separat. Enligt nu gällande bestämmelser kan sådan avräkning inte ske. Såvitt utredningen erfarit är cirka 12 procent av de nu nämnda avgifterna obetalda.

## Bedömning

**Utredningens bedömning:** Någon förändring av avräkningsreglerna föreslås inte.

Inom ramen för skattekontot är det möjligt att avräkna avgifter mot skatt. Omfattas inte skatten av skattekontot är det lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter som gäller. Såvida det rör sig om ett A-mål är det enligt denna lag tillåtet med avräkning.

Det är således i och för sig möjligt att utvidga avräkningsförfarandet. Frågan är emellertid om det är lämpligt att låta ett avräkningsförfarande ersätta uppbörden för en avgift för ett speciellt ändamål och som inte har något samband med fordonsskatten. Därtill kommer frågan hur man skall hantera andra avgifter än de nu diskuterade, där ett avräkningsförfarande skulle kunna aktualiseras. Dessa betänkligheter av närmast principiell art gör att utredningen inte föreslår någon förändring av nuvarande regler. En naturlig och lämplig avgränsning synes ha skett med de nu gällande bestämmelserna, som medger avräkning av avgifter som debiteras i samband med fordonsskatten.

### 12.12.2 Kombitrafik

#### *Bakgrund*

Med kombinerade transporter (kombitrafik) avses normalt att lastbil eller släpvagn transporteras på järnväg. I rådets direktiv 92/106/EEG<sup>10</sup> av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (kombitrafikdirektivet) finns bestämmelser som avser att underlätta sådana kombinerade transporter. Enligt direktivets artikel 6 åligger det medlemsstaterna att återbetala eller sätta ned fordonsskatten när lastbilar, dragbilar, släpvagnar eller påhängsvagnar transporteras på järnväg i kombitransport. Den vanligaste typen av fordon som transporteras på järnväg är påhängsvagnar. I Sverige är dessa skattefria eftersom fordonsskatten ligger på dragbilen. Utifrån direktivets tvingande regler har Sverige dock

---

<sup>10</sup> EGT L 368, 17.12.1992, s. 38.

infört en bestämmelse i 70 a § FSL som medger återbetalning för dessa fall. Av de förarbeten (prop. 1992/93:124, 1992/93:SkU13) som föregick bestämmelsens införande förutsågs att behovet av skattereduktioner för kombitrafik var mycket begränsat vad avser fordon som är registrerade i Sverige (a.prop. s. 68). Detta kan verifieras då bestämmelsen, enligt uppgift från Skatteverket, inte har tillämpats någon gång sedan den infördes 1992. Under åren 1998–99 pågick ett arbete inom EU för att göra om kombitrafikdirektivet. Bland annat föreslogs att regeln om skattereduktion för kombitransporter skulle slopas. Enighet kunde emellertid inte nås om de föreslagna förändringarna, varför direktivet alltjämt är gällande i sin ursprungliga lydelse.

### Förslag

**Utredningens förslag:** Bestämmelsen om återbetalning av fordonsskatt för kombitrafik bibehålls men formuleras om något.

Rent allmänt finns starka skäl att ifrågasätta om det är motiverat att bibehålla en regel i lagstiftningen som inte tillämpats sedan dess tillkomst för över 10 år sedan. Efter den genomgång av tillämpliga EG-rättsliga bestämmelser som gjorts ovan framstår det emellertid mer eller mindre som ett krav att medlemsstaterna i sin lagstiftning kan erbjuda den aktuella återbetalningsmöjligheten. Mot bakgrund härav föreslår vi att bestämmelsen bibehålls och infogas i den nya vägtrafikskattelagen.

Beträffande bestämmelsens närmare utformning finns det anledning att formulera om bestämmelsen något i redaktionellt hänseende. Dessa förändringar berörs i avsnittet med författningskommentarer.

### 12.12.3 När skatten skall anses vara betald

**Utredningens förslag:** Bestämmelsen om när skatten skall anses vara betald ändras i enlighet med motsvarande reglering i skattebetalningslagen (1997:483). Betalning av vägtrafikskatt skall således anses ha skett den dag då den har bokförts på det särskilda kontot för vägtrafikskatt. Utredningen föreslår även att samma ändring görs beträffande betalning av vägavgift enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. För att den senare förändringen inte skall medföra en ökad användning av institutet användningsförbud föreslår vi att bestämmelsen härom i vägavgiftslagen kompletteras för att tillgodose detta.

Enligt 58 § FSL skall fordonskatten betalas genom insättning på ett särskilt konto. Inbetalning anses ha skett den dag inbetalningskort eller gireringshandlingar kommit in till Posten eller, om staten har ingått avtal om förmedling av skatteinbetalningen med en bank, till banken. Enligt en hänvisning i 6 § SVL gäller motsvarande ordning för saluvagnsskatten.

För t.ex. punktskatterna gäller i stället enligt 16 kap. 3 § SBL att skatten anses ha betalats den dag då betalningen har bokförts på Skatteverkets särskilda konto. Motsvarande bestämmelse har dessutom föreslagits av regeringen vad gäller betalning av trängselskatt i 16 § i förslaget till lag om trängselskatt (se prop. 2003/04:145, s. 61 f.). I sitt yttrande över förslaget till lag om trängselskatt fann Lagrådet det principiellt felaktigt att betalaren skall stå risken för ett dröjsmål med bokföringen hos den av betalningsmottagaren anvisade betalningsförmedlaren. Lagrådet ansåg därvid att regeln blir särskilt betänklig när dröjsmåls-påföljderna blir oproportionerligt betungande i förhållande till den skuld som skulle ha betalats. Vad Lagrådet anförde inverkade emellertid inte på regeringens bedömning som innebar att principen om att betalaren skall stå risken för ett dröjsmål med bokföringen hos betalningsförmedlaren redan är fastlagd genom regleringen i SBL. Regeringen ansåg inte heller att dröjsmåls-påföljderna blir oproportionerligt betungande i förhållande till den skuld som skulle ha betalats.

Enligt utredningens mening är den nu gällande regleringen i fordonskattelagen förlegad och bör anpassas till vad som gäller för

övriga skatter. Att så nu också sker beträffande trängselskatten ger ytterligare stöd för vår bedömning.

Bestämmelsen i 58 § FSL om fordonsskattens betalning motsvaras beträffande betalning av vägavgift av 15 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Även om den lagen inte omfattas av vårt uppdrag samt avser uttag av avgift och inte av skatt finner vi ändå anledning att föreslå motsvarande förändring där. Detta innebär dock att bestämmelsen om användningsförbud i 25 § lagen om vägavgift m.m. måste justeras för att tillse att lagändringen inte medför negativa konsekvenser för t.ex. åkerinäringen. Denna förändring berörs närmare i författningskommentaren i avsnitt 14.

#### 12.12.4 Höjning av vissa belopp

**Utredningens förslag:** De belopp som styr s.k. delad uppbörd respektive dygnsskatt i 12 och 13 §§ FSL höjs i samband med att bestämmelserna infogas i den nya vägtrafikskattelagen.

I 12 § FSL återfinns ett belopp angivet som styr i vilka fall delad uppbörd skall användas. Beloppet har inte höjts sedan mitten av 1980-talet. Det finns därför anledning att i förevarande sammanhang utnyttja möjligheten och höja det till en mer rimlig nivå. Vi föreslår därvid att beloppet höjs från 3 600 kronor till det dubbla, eller till 7 200 kronor. Motsvarande ändring görs i förordningen till lagen.

I 13 § FSL återfinns reglerna om s.k. dygnsskatt. Även här finns en beloppsgräns, 4 800 kronor. I detta fall har den emellertid inte höjts sedan 1975. Detta har efter hand inneburit att även vissa personbilar (diesel) kommit att kunna tillämpa bestämmelsen om dygnsskatt. När bestämmelsen infördes var dock syftet att den i praktiken skulle gälla lastbilar, bussar och släpvagnar. Enligt utredningens mening finns det anledning att höja även detta belopp. Det nya beloppet bör uppgå till 10 000 kronor.

### 12.12.5 Något om vissa begrepp i lagen och hithörande författningar

#### Begreppet ”automatisk databehandling”

**Utredningens förslag:** Begreppet automatisk databehandling tas bort och ersätts med begreppet automatiserad behandling.

Vid tiden för FSL:s tillkomst gällde att den typ av databehandling som avses i 36 § första stycket FSL generellt betecknades automatisk databehandling. I och med ikraftträdandet av personuppgiftslagen (1998:204) har emellertid begreppet *automatiserad behandling* kommit att bli det begrepp som används t.ex. i sådana sammanhang som avses i 36 § första stycket FSL. Skäl föreligger därför att införa begreppet automatiserad behandling även på vägtrafikbeskattningens område.

#### Begreppen ”bruka” och ”brukande” osv.

**Utredningens förslag:** Begreppet bruka ersätts i sina olika böjningsformer med begreppet använda osv.

I FSL finns bland annat regler om brukandeförbud m.m. Med begreppet *brukandeförbud* avses ett förbud att *använda* ett specifikt fordon. När i lagtexten begreppet *brukas* nyttjas, t.ex. i 64 § tredje stycket FSL, avses därmed *används*. Detta framgår för övrigt av hänvisningen i nämnda stycke till 64 § första stycket FSL där det redan står *används* och inte *brukas*. Redan i dag förekommer det således att begreppen – t.o.m. i samma lagrum – blandas på ett sätt som endast är ägnat att förvilla. Därtill måste begreppet *brukar* rent generellt anses vara mer ålderdomligt än begreppet *använder*. Starka skäl talar därför för att genomgående föreslå att begreppet *bruka* i dess olika böjningsformer och ordkombinationer ersätts med begreppet *använda*. Ett belysande exempel på lagstiftarens inkonsekvens i denna fråga återfinns i anslutning till 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, där rubriken före bestämmelsen har lydelsen *Brukandeförbud*, men bestämmelsen sedan anger att ett avgiftspliktigt fordon inte får *användas* osv. Dock genomför vi inte denna förändring helt konsekvent utan låter

begreppet *bruka* osv. kvarstå i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Skälet härtill är dels den rikliga förekomsten av begreppet i nämnda lag, dels det förhållandet att det finns en möjlighet att begreppet i den lagen inte står helt i samklang med begreppet *använda*.

### Begreppet ”påföring”

**Utredningens förslag:** Begreppet påföring tas bort och ersätts med termen debitering.

Under arbetets gång har utredningen inte kunnat undvika att fundera över begreppet *påföring* och dess tidsenlighet. Därvid har vi kommit till den slutsatsen att begreppet bör kunna ersättas med det, enligt vår bedömning, modernare uttrycket *debitering*. Stöd för att begreppet debitering har ett modernare ursprung än begreppet påföring återfinns också Nationalencyklopedins ordbok. Vi föreslår därför att begreppet debitering skall ersätta begreppet påföring, i vart fall i de författningar som vi s.a.s. förfogar över inom ramen för denna översyn.

### Begreppet ”årsmodell”

**Utredningens förslag:** Begreppet årsmodell tas bort och ersätts med begreppet modellår.

Syftet med denna begreppsförändring redovisas i anslutning till författningskommentaren till 1 kap. 5 § i den nya vägtrafikskattelagen. I korthet kommer bestämmande av ett fordon's ålder fortsättningsvis att utgå i från begreppet *modellår* (modellår är en term som används i vissa särskilda sammanhang, t.ex. i viss statistik som grundar sig på informationen i vägtrafikregistret om fordon i trafik). Begreppet föreslås definieras i 1 kap. 5 § vägtrafikskattelagen, vartill även lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt skall hänvisa. Med denna konstruktion löses även det (i och för sig mycket) avlägsna problemet med årsmodellbegreppet beträffande de s.k. veteranfordonen (problemet består i att begreppet årsmodell på sikt kan antas försvinna). Vi har här

begrundat de resonemang som fördes då årsmodellbegreppet mönstrades ut ur 61 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229), se propositionen 2001/02:18, s. 16 f. I det fallet valde lagstiftaren *tillverkningsår* som lämplig årsangivelse. En avgörande skillnad gentemot fordonsbeskattningen är emellertid att inkomstlagen i det närmaste endast behöver ha ett framåtblickande perspektiv och därför kan använda sig av tillverkningsår. Eftersom det begrepp som bestämmer ett fordon's ålder inom fordonsbeskattningen även skall vara tillbakablickande synes den av utredningen nu valda konstruktionen lämpligare

### 12.12.6 Skattebelopp som inte behöver betalas in eller återbetalas

#### *Bakgrund*

Enligt 57 § andra stycket FSL gäller att skattebelopp under 25 kronor varken debiteras eller återbetalas. Om skatten tas ut tillsammans med en avgift debiteras dock skatten även om beloppet är under 25 kronor. Detta kan med nu gällande skattesatser endast förekomma beträffande nya motorcyklar som skall debiteras två månaders skatt.

Vid betalning av skatt samt vid nedsättning av skatt finns en administrativ rutin att utjämna till noll, om kvarvarande belopp är mindre än 25 kronor.

För det fall fordonsskatten ändras för tid under vilken fordonsskatt redan betalats gäller enligt 19 § FSL att skattebelopp som understiger 100 kronor inte behöver betalas in till staten och återbetalas inte heller.

Utredningen har övervägt behovet av att ha två olika beloppsgränser i lagen. Därvid har vi undersökt vilka effekter det skulle få att vid oförändrade skattenivåer endast ha gränsbeloppet 100 kronor kvar. För motorcyklar med en årlig skatt om 110 kronor innebär 10 månaders skatt ett belopp under 100 kronor. Det skulle kunna innebära att motorcyklar ställs av de två första månaderna på skatteåret varefter de slipper skatt. Detta skulle som mest kunna ge ett skattebortfall om 15 miljoner kronor per år. I praktiken finns det cirka 170 000 motorcyklar, varav cirka 40 000 ställs av under vinterhalvåret (jfr tabell 4.20).



När det gäller de lätta släpvagnarna har 450 000 upp till sju månaders skatt som understiger 100 kronor. Avställningsfrekvensen är mycket låg för lätta släpvagnar.

Av personbilarna har 119 000 en tvåmånadersskatt som understiger 100 kronor. De lätta lastbilarna slutligen, som är 55 000, har en två- till tremånadersskatt som understiger 100 kronor.

## Överväganden och förslag

**Utredningens förslag:** Bestämmelsen i 57 § andra stycket FSL om att skattebelopp under 25 kronor varken debiteras eller återbetalas slopas. Bestämmelsen i 19 § FSL med ett motsvarande belopp om 100 kronor bibehålls och förs in i den nya vägtrafikskattelagen.

En höjd beloppsgräns till 100 kronor i 57 § FSL innebär att cirka 800 000 fordon skulle kunna omfattas av bestämmelsen. I praktiken blir det något helt annat eftersom det på debiteringssidan endast är vid påställningar som det kan bli aktuellt att tillämpa den. Dessutom gäller den bara påställningar där skatt tas ut för 2–7 månader. När det gäller återbetalning är det samma kategori fordon som omfattas, men här avses återbetalningar för 1–7 månader.

Antalet undantagsfordon blir fler, dvs. där skatten tas ut, eftersom det ändå skall skickas ut ett inbetalningskort på avgifter. Detta bör i sådant fall antingen regleras i bestämmelsen eller att rutinen ändras så att bara avgift tas ut.

När det gäller Vägverkets redovisningssystem i stort debiteras varje månad drygt 100 000 registerhållningsavgifter om 35 kronor. I det sammanhanget kan det kännas marginellt att ha en skattebestämmelse som i dag förhindrar uppskattningsvis ett par tusen debiteringar per år och som med ett höjt belopp kanske hamnar någonstans mellan 10–50 000 debiteringar per år.

Av 7 § FSL framgår att fordonsskatt skall betalas för alla skattepliktiga fordon. På grund av skattesatser och skatteregler finns det i dag skatteuppbörder där uppbördskostnaden vida överstiger den skatt som skall tas ut. Det finns även en lägsta beloppsnivå som innebär att det i vissa fall inte tas ut någon fordonsskatt för ett skattepliktigt fordon. Med en höjning av detta

fribelopp till 100 kronor undantas fler skattepliktiga fordon från beskattning.

Ett alternativt förslag är att utgå från att skatt alltid skall betalas för ett skattepliktigt fordon. En sådan ordning skulle innebära att man inför ett lägsta belopp för uttagande av fordonsskatt (jfr bestämmelserna om dröjsmålsavgift). Förslagsvis skulle 13 § FSL – i dess nuvarande lydelse – kunna avslutas med att fordonsskatten alltid tas ut med ett lägsta belopp om (x) kronor. (Detta måste även tas hänsyn till vid en återbetalning enligt 17 § FSL eller vid en nedsättning enligt 66 § FSL så att det faktiska skatteuttaget vid varje tillfälle inte understiger (x) kronor.)

Genom utredningens förslag om en måttfull skattehöjning för motorcyklar och med ett slopande av skatteplikten för de lätta släpvagnarna kommer det inte längre att förekomma några belopp under 25 kronor. Detta innebär således att bestämmelsen i 57 § andra stycket FSL kan slopas.

Bestämmelsen i 19 § FSL behålls och fogas in i den nya vägtrafikskattelagen, eftersom det då är fråga om att ta ut mer skatt än tidigare. Det får av administrativa skäl bedömas motiverat att ha en relativt hög beloppsnivå för att minimera antalet extradebiteringar. I annat fall skulle minsta höjning av fordonsskatten för personbilar resultera i att cirka 3–4 miljoner inbetalningskort behövde skickas ut.

## **12.13 Saluvagnsskatt**

### **12.13.1 Utredningens uppdrag**

Som en del av den lagtekniska översynen skall utredningen enligt direktiven (s. 12) analysera följderna av ett upphävande av lagen om saluvagnsskatt och förordningen om uppbörd av saluvagnsskatt. Dessutom skall möjligheten att föra in dessa bestämmelser i fordonsskattelagen eller den anslutande förordningen prövas.

### **12.13.2 Bakgrund**

#### **Saluvagnslicens**

Med stöd av en saluvagnslicens får fordon som licenshavaren yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med och som inte är registrerade i vägtrafikregistret, eller som är avställda, brukas för

provkörning i samband med tillverkning eller reparation, körning i den omfattning som behövs för demonstration eller försäljning eller andra kortare körningar.

Saluvagnslicens kan meddelas den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon. Ansökan om saluvagnslicens görs hos Vägverket. Bestämmelserna om saluvagnslicens finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

## Saluvagnsskatt

### *Historik*

Bestämmelser om saluvagnsskatt infördes första gången i Sverige genom kungörelsen (1930:288) om särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av fordon som icke registrerats. Vid denna tidpunkt var tillverkare och handlare befriade från s.k. automobilskatt. Härigenom förelåg inte heller något registreringskrav för deras fordon. Fordonen hade en särskild röd besiktningsskylt. Eftersom fordonen dels var skattebefriade, dels inte heller registrerade uppstod ett missbruk av dessa fordon såtillvida att bilköparna i vissa fall underlät att registrera sina fordon och fortsatte att köra skattefritt. Av förarbetena till införandet av saluvagnsskatten (prop. 1930:122, s. 6) framgår att syftet bakom skatten var att förmå fordonsköparna att snarast registrera sina fordon och börja betala automobilskatt. Detta skulle uppnås genom att även bruket av fordon med besiktningsskyltar skulle beskattas. Vad beträffar nivån på skatten uttalades följande. ”För denna (*besiktningsskylten*) har synts böra årligen utgå ett belopp, närmast avsett att svara mot medeltalet av den automobilskatt, som kan beräknas belöpa å de av försäljaren i hans rörelse använda automobilerna.” Saluvagnsskatten var således till sin storlek avsedd att motsvara den dåvarande fordonskatten. Kungörelsen (1930:288) om särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av fordon som icke registrerats ersattes av Kungl. Maj:ts kungörelse 23 november 1951 om saluvagnsskatt (1951:750). Denna kungörelse ersattes av kungörelsen (1976:781) om saluvagnsskatt, som i sin tur ersattes av den nu gällande lagen (1976:339) om saluvagnsskatt.

*Nu gällande bestämmelser*

I lagen om saluvagnsskatt regleras alltså uttaget av saluvagnsskatt. Sådan skatt skall betalas för fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens. De fordonsslag som omfattas är bilar, motorcyklar, traktorer, motorredskap och släpvagnar. Skatten påförs när saluvagnslicensen har meddelats. Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen gäller. Beskattningsmyndighet är Skatteverket.

Saluvagnsskatt för helt kalenderår tas ut med 715 kronor för bil, 125 kronor för motorcykel och 200 kronor för traktor, motorredskap eller släpvagn. Saluvagnsskatt betalas för det antal fordon av varje slag som den skattskyldige önskar använda med stöd av licensen.

Saluvagnsskatt tas ut för kalenderår eller den del av ett kalenderår som återstår när skatteplikt inträder. Föreligger skatteplikt under del av en kalendermånad, tas saluvagnsskatt ut för hela månaden. Upphör skatteplikten under tid för vilken skatt har betalats, återbetalas efter ansökan överskjutande belopp till den skattskyldige, sedan utlämnad saluvagnsskatt har lämnats tillbaka.

Vissa bestämmelser i fordonsskattelagen, främst kring förfarandet, är tillämpliga även på saluvagnsskatt.

**Förordningen om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m.**

Till lagen om saluvagnsskatt finns anslutande tillämpningsföreskrifter i förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m. När saluvagnslicens har beslutats uppbär Vägverket saluvagnsskatt från den skattskyldige. Ett inbetalningskort avseende skatten sänds till den skattskyldige snarast möjligt. Om skattskyldighet föreligger vid ingången av december månad sänder Vägverket senast den 10 december ett inbetalningskort avseende saluvagnsskatt för närmast följande kalenderår till den skattskyldige. Skatten skall betalas senast tre veckor efter det att saluvagnslicens har beslutats.

### 12.13.3 Några fakta om saluvagnsskatten

Följande fakta och statistik har tagits fram av Skatteverket.

Det finns i dag 12 969 aktuella saluvagnsskyltar och 4 519 skattskyldiga för saluvagnsskatt (licensinnehavare). Saluvagnsskatten ger årliga intäkter enligt tabell 12.2. nedan.

Tabell 12.2. Intäkter från saluvagnsskatten

År	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Miljoner kronor	7,0	7,4	7,4	7,1	7,0	9,3

Källa: Skatteverket.

Beträffande tabellen kan anmärkas att Vägverket fr.o.m. år 1999 haft vissa problem med årsdebiteringarna. Årsdebiteringen i december 2000 blev således inte fullständig, utan vissa skyltar debiterades först år 2001. Det är därför rimligt att uppskatta den årliga skatteintäkten till mellan 7,5 och 8 miljoner kronor.

Varken Vägverket eller Skatteverket har någon uppföljning av administrationskostnaderna på denna nivå. Vägverket uppskattar emellertid kostnaderna till cirka 250 000 kronor per år. För beskattningsmyndighetens del kan det röra sig om cirka 50 000 kronor.

Det görs kring 300 återbetalningar av överskjutande skatt under ett år.

### 12.13.4 Hur har skattenivån för saluvagnsskatten utvecklats?

Nedan jämförs saluvagnsskatten för bil med en genomsnittlig fordonsskatt för personbil i viktintervallet 1 201–1 500 kg (inom det intervallet finns den starkaste koncentrationen av personbilar).

Tabell 12.3. Saluvagnsskattens storlek i relation till fordonsskatten

År	1974	1985	2003
Saluvagnsskatt	325	715	715
Fordonsskatt	376	805	1 330
Saluvagnsskatt i procent av fordonsskatten	86 %	89 %	54 %

Källa: Skatteverket.

Av tabellen framgår att saluvagnsskatten för bil i dag borde höjas kraftigt, om de inledningsvis gällande relationerna mellan saluvagnsskatten och fordonsskatten skall upprätthållas.

### 12.13.5 Kontroll och administration

Följande avsnitt bygger på uppgifter från Skatteverket.

#### *Kontroll*

Det finns inget dokumenterat belägg för att saluvagnslicenser och skyltar missbrukas. Däremot kan det antas, genom de polis-kontakter som förekommit genom åren, att saluvagnsskyltar i viss utsträckning används för andra ändamål än vad de är avsedda för. Förutsättningarna för att erhålla en saluvagnslicens har dock skiftat under tiden. Från att ha varit väl reglerat i myndighetsföreskrifter upphörde dessa under cirka 15 års tid från mitten av 1980-talet och framåt. Under den tiden beviljades i stort sett alla ansökningar. I dag görs åter en seriös prövning av varje ny ansökan. Ansökningsavgiften, oberoende av antalet saluvagnsskyltar, är 475 kronor.

Saluvagnsskatten är den enda i dag fungerande rutin som ligger till grund för att återkalla licenser som inte används. Av 20 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister framgår att saluvagnslicensen skall återkallas om saluvagnsskatten inte har betalats. I samband med att obetald saluvagnsskatt överlämnas för indrivning inleder Vägverket en utredning för att återkalla licensen. Saluvagnsskatten är även ett incitament för licensinnehavaren att på eget initiativ säga upp licensen om den inte används.

#### *Administration*

Kostnaderna för uppbörden av saluvagnsskatt är mycket små. Under ett år skickas cirka 5 000 inbetalningskort ut. Automatiserade rutiner finns för debitering, påminnelse och restföring. Beskattningsmyndigheten har uppskattningsvis mellan 10–20 ärenden per år, där merparten avser dröjsmålsavgift.

### 12.13.6 Förslag

**Utredningens förslag:** Bestämmelserna om saluvagnsskatt bibehålls. De arbetas dock in i den nya vägtrafikskattelagen. Dessutom föreslås en höjning av de nuvarande skattesatserna. Skatteplikten för lätta släpvagnar, motorredskap och traktorer slopas.

Saluvagnsskatten bör behållas. Detta motiveras, förutom av de rent skattemässiga skälen, även av det skälet att den är den enda i dag fungerande rutin som kan ligga till grund för att återkalla saluvagnslicenser som inte används. Den är därigenom ett mycket bra incitament för att tillse att registret över saluvagnslicenser hålls aktuellt. Därtill kräver den inte någon särdeles omfattande administration och kostnaderna för uppbörden är små. Bestämmelserna om saluvagnsskatt bör dock lämpligen tas in i ett eget kapitel i den nya vägtrafikskattelagen. Detta kan motiveras bland annat av att flertalet bestämmelser kring såväl uppbörd som förfarande är gemensamma för de två skatteslagen, fordonsskatt respektive saluvagnsskatt.

Beträffande saluvagnsskattens storlek får den i dagsläget anses vara låg, i synnerhet med tanke på den nyttjanderätt som följer med varje skylt. Utredningens uppfattning är därför att skattesatserna i princip bör dubblas. De exakt föreslagna skattesatserna framgår av utredningens författningsförslag på annan plats i betänkandet. Med en fördubblad skattenivå kommer skatteintäkterna upp i cirka 15 miljoner kronor utan att de redan i dag låga uppbörds-kostnaderna påverkas.

Vad avslutningsvis avser skatteplikten finner utredningen anledning att, i linje med motsvarande överväganden kring fordonsskatten, skattebefria släpvagnar med en skattevikt om högst 750 kg. Dessutom slopas skatteplikten för motorredskap och traktorer. Orsaken till den senare ändringen är huvudsakligen den marginella betydelse som saluvagnsskatten har för dessa fordon.

## 13 Konsekvenser av förslagen

### 13.1 Allmänt

För kommittéers och särskilda utredares arbete gäller kommittéförordningens (1998:1474) bestämmelser. I det följande redovisas och behandlas dessa bestämmelsers innehåll och eventuella inverkan på utredningens arbete. Därvid rekapituleras för sammanhangets skull i korthet våra förslag.

### 13.2 Statsfinansiella konsekvenser m.m.

Enligt 14 § kommittéförordningen gäller, att om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda skall en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt skall dessa redovisas. När det gäller ökade kostnader och minskade intäkter för staten, kommuner eller landsting skall kommittén föreslå en finansiering.

Vi föreslår att skatten höjs för dieselolja avsedd för transporter med 50 öre per liter. Utredningens åsikt är att skatten på dieselolja sedan bör höjas etappvis för att på sikt beskattas enligt samma kriterier som bensin. De statsfinansiella konsekvenserna av de, eventuellt, senare höjningarna berörs dock inte vidare här.

Vårt förslag om miljödifferenziering, som vi även presenterade i vårt delbetänkande *Vissa vägtrafikskattefrågor* (SOU 2002:64), innebär att tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som åtminstone uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven får en lägre skatt än äldre tunga fordon som uppfyller tidigare miljöklasser. För att få lägre fordonsskatt i den första etappen fordras att kraven enligt miljöklass 2000 (eller senare) uppfylls. För att få lägre fordonsskatt i den andra etappen krävs miljöklass 2005 (eller senare) osv. för



nästkommande etapper. Några justeringar behöver också göras för att vissa lastbilar inte skall hamna under EG:s minimiskattenivåer. Vi föreslår även, såsom i vårt delbetänkande, förenklingar av skatteskalorna för tunga fordon genom bredare viktintervall, som förändras från 100 kg-intervaller till 1 000 kg-intervaller. Skattesatserna i nuvarande 100 kg-intervaller avrundas nedåt till skattesatser som gäller för närmaste 1 000-tal kg. Detta medför en ökad statsfinansiell kostnad.

Vi föreslår även att nya lätta fordon beskattas efter principerna:

- bensindrivna fordon: 360 kronor + 12 kronor per gram koldioxid/km<sup>1</sup>
- dieseldrivna fordon: (360 kronor + 12 kronor per gram koldioxid/km<sup>1</sup>) x 3,5

Den nya koldioxiddifferentierade 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 statsfinansiella konsekvenserna av förändringarna i beskattningen av bensindrivna personbilar i det nya systemet bedöms vara marginella. Förslaget innebär att fordonsskatteintäkterna totalt sett skall vara oförändrade för nya bensindrivna personbilar. Dock innebär förslaget att skatteintäkterna från nya dieseldrivna personbilar generellt minskar jämfört med dieseldrivna personbilar i det gamla viktbaserade systemet, när en ny dieseldriven personbil ersätter en äldre. Den varaktiga nettoeffekten<sup>2</sup>, se tabell, är beräknad efter det att samtliga dieseldrivna personbilar i det viktbaserade systemet är ersatta av dieseldrivna personbilar i det föreslagna koldioxiddifferentierade systemet. Samtidigt ökar skatteintäkterna från dieselolja som används i dessa dieseldrivna fordon, eftersom skatten alltså föreslås höjas med 50 öre per liter. Om däremot konsumenten väljer en dieseldriven personbil i stället för en bensindriven innebär det att intäkterna från fordonsskatten *ökar*, vilket inte redovisas i tabellen. Detta eftersom skatten blir högre för dieseldrivna personbilar vid en miljö- och bränslefaktor om 3,5. Dock minskar skatteintäkterna sammanlagt från drivmedel, eftersom dieselolja fortfarande i etapp 1 är lägre beskattad än bensin (då andelen dieselolja ökar och bensin minskar).

---

<sup>1</sup> Koldioxidskattekomponenten föreslås tas ut fr.o.m. 101 grammet.

<sup>2</sup> Den varaktiga nettoeffekten är ett mått på den bestående effekten på det offentlig-finansiella saldot efter det att anpassning skett i ekonomin till en ny jämvikt.

Vad gäller *dieseldrivna* personbilar föreslås modellår 2005–1989 få en fordonsskatt som uppgår till 90 procent av dagens vikt-baserade skatt (utom de personbilar som uppfyller miljöklass 2005 och skall ingå i det nya systemet). Fordon av modellår 1988 eller äldre får fortfarande 100 procent av dagens vikt-baserade fordonsskatt, även efter det att skatten på dieselolja höjts. Det har antagits att det kommer att finnas cirka 155 000 dieseldrivna personbilar av sammanlagt 190 000 år 2005 som är av modellår 2005–1989 (och som inte uppfyller miljöklass 2005). Av dessa fordon antas att cirka 3 000 fordon per år skrotas fram till år 2007.

Beträffande det gamla vikt-baserade systemet för bensinfordon skall samma ordning som i dag gälla, med den skillnaden att bensindrivna personbilar av modellår 1988 och tidigare ges en höjning som motsvarar ett påslag om 30 procent. Skatteintäkterna i denna del beräknas till en början öka för att successivt avta när äldre fordon fasas ut. Det antas att det kommer att finnas 570 000 bensindrivna personbilar av modellår 1988 och tidigare år 2005, 440 000 år 2006 och 310 000 år 2007.

Vi föreslår en enhetsskatt om 360 kronor för samtliga motorcyklar. Skatten för lätta släpvagnar med totalvikt högst 750 kg föreslås slopas, medan skatten för lätta släpvagnar med totalvikt 751–2 000 kg höjs till en enhetsnivå om 360 kronor per släpvagn. Fordonsskattesubventionen för personbilar som hör hemma i vissa glesbygdskommuner föreslås slopas (384 kronor per fordon). Saluvagnsskatten föreslås i princip fördubblas.

Vidare föreslår vi en höjd fordonsskatt för lätta bussar och lätta lastbilar (totalvikt högst 3,5 ton). I delbetänkandet föreslogs en höjning av fordonsskatten för sådana fordon med 55 procent. Med tanke på att dieselskatten nu föreslås höjas med 50 öre per liter är en 55-procentig höjning av fordonsskatten för stor. Som ett första steg mot en likformig beskattning av alla lätta fordon (när de nya lätta lastbilarna och bussarna ingår i det koldioxidbaserade systemet) föreslås ändå en mindre höjning för dessa fordon redan nu. Trots en höjning med 40 procent har de lätta lastbilarna i det äldre vikt-baserade systemet ändå *betydligt* lägre fordonsskatter än dagens fordonsskatter för såväl bensin- som dieseldrivna personbilar.

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

	<i>Fr.o.m.</i>			<i>Varaktig nettoeffekt</i>
	<i>1/10</i>			
	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	
Miljödifferentiering 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
Koldioxidifferentierad 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
Slopad 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>

\* Nivån på skatteskalorna bör räknas om vid större växelkursförändringar samt ses över i samband med att förslaget genomförs.

Miljödifferentieringen förväntas ge ett ökat antal lastbilar av miljöklass 2000 (eller senare), vilket medför att skattebortfallet ökar över tiden, för att minska fr.o.m. den 1 oktober 2006, då miljöklass 2005 blir obligatorisk. Fordon i miljöklass 2000 beskattas då inte längre efter den lägre skattesatsen. Utfallet för tiden efter den 1 oktober 2006 är dock förenat med stor osäkerhet, och beror i huvudsak på fördelningen mellan de fordon som uppfyller senaste obligatoriska avgaskrav, samt det totala antalet nyregistreringar. Beräkningarna för miljödifferentieringen bygger på att antalet nyregistrerade fordon av miljöklass 2000 (eller senare) per år räknat uppgår till 4 700 tunga lastbilar respektive 970 bussar med totalvikt över 3,5 ton. I beräkningarna efter den 1 oktober 2006 har antagande gjorts att det skett investeringar i miljöklass 2005 före detta datum (5 000 lastbilar och 1 000 bussar som uppfyller miljöklass 2005 eller senare). Investeringar i senare

miljöklass än vad lagen kräver ses som en förväntad följd av förslaget, men sannolikt även i viss mån som en planering i förhållande till miljödifferentierade kilometerskattesatser. Beräkningarna om bredare viktintervall bygger på hur fordonsparken såg ut i januari 2002 (se delbetänkandet).

Beräkningarna i fråga om fordonsskatt för motorcyklar och lätta släpvagnar bygger på det genomsnittliga antalet fordon och släpvagnar i trafik mellan november 2002 och oktober 2003. Detta eftersom årsvariationerna för fordon i trafik kan vara påtagliga. För lätta lastbilar och personbilar bygger beräkningarna på hur fordonsparken i trafik såg ut i april 2003.

Nettoeffekten av höjningen av skatten på dieselolja kan räknas ut genom att hänsyn tas till indirekta effekter. Dessa uppstår för företag genom att kostnader för skatten förutsätts reducera vinst och löneutrymme. Det minskar underlaget för inkomstskatter och sociala avgifter. För hushållens del påverkas den allmänna prisnivån av skattehöjningen, vilket i sin tur leder till ökat konsumentprisindex (KPI). Detta påverkar sedan med en viss fördröjning både inkomstskatteskalor och de offentliga utgifterna vid KPI-beroende transfereringar. Eftersom hushållens andel av bördan av en skattehöjning på dieselolja är relativt låg blir KPI-effekterna marginella.

Förändringar av fordonsskatten som påverkar företagen, såsom skatt på bussar och lastbilar, förutsätts ge effekter enbart för buss- och åkeriföretagens vinster, vilket påverkar skatteintäkterna från inkomstskatten för företag. Förändringar som påverkar hushållen antas inte ge någon direkt effekt på konsumentprisindex, eftersom den allmänna prisnivån inte direkt påverkas. Det tas inte heller ut någon mervärdesskatt på fordonsskatt. Således sammanfaller nettoeffekten med bruttoeffekten för hushållen. De fordonsskatteförändringar som kan antas påverka hushållen är skatten på personbilar, motorcyklar och lätta släpvagnar.

De administrativa kostnaderna för hantering av fordonsskatten förväntas påverkas marginellt. Ett visst programmeringsarbete kan förväntas i samband med förändringarna av skatteskalorna för miljödifferenteringen för tunga fordon, av införandet av bredare viktintervall, av koldioxidrelateringen för de nya lätta fordonen samt av skattehöjningen för lätta bussar och lätta lastbilar. Mot detta skall vägas den administrativa förenkling som bland annat de bredare viktintervallen och förenklingen av skatteskalorna för motorcyklar och släpvagnar kan förväntas ge upphov till. För de

nya lätta fordonen kommer förenklingen av skatteskalorna, med en gemensam skatteskala för alla på sikt, framför allt på längre sikt bidra till en bättre överblick av systemet för fordonsskatteuttag. De administrativa kostnaderna för förändringar i det nya systemet (t.ex. ändrad miljöfaktor, koldioxidvärdering m.m.) bedöms vara mycket små.

Kostnadsökningarna för kommunerna, som i viss utsträckning använder lätta fordon vid framför allt skolskjutsning och färdtjänst, får bedömas som marginella. Däremot kan höjningen av dieselskatten medföra ökade kostnader för bland annat kollektivtrafiken. Fördyringen får emellertid vägas mot den stimulans som den tillsammans med den miljödifferenterade fordonsskatten ger att satsa på miljövänligare fordonsdrift, vilket innebär en samhällsekonomisk vinst.

Om en kilometerskatt införs medför det grovt uppskattat skatteintäkter om 4–5 miljarder kronor vid antagande om att 95 procent av de tunga lastfordonens trafikarbete sker på skattepliktigt vägnät och att den genomsnittliga skatten för tunga lastfordon är 1 kr/fordonskilometer.

### 13.3 Miljökonsekvenser

Miljökonsekvenserna av utredningens förslag kan sammanfattningsvis sägas vara positiva. Om utredningens långsiktiga strävan mot att internalisera de externa kostnaderna fullföljs bedöms de positiva miljökonsekvenserna också vara mycket betydelsefulla. En genomgående tanke med förslagen har, i enlighet med direktiven, varit att lägga en större tyngdpunkt vid miljön i vägtrafikbeskattningen. Att i detalj säga i vilken utsträckning som förslagen bidrar till att uppfylla de femton miljö kvalitetsmålen låter sig inte göras, men de mest betydande effekterna på miljön sammanfattas här.

- Höjningen av dieselskatten med 50 öre per liter bedöms ge minskade koldioxidutsläpp med drygt 100 000 ton per år.<sup>3</sup> En höjning med 2,22 kronor per liter minskar koldioxidutsläppen

---

<sup>3</sup> Under antagandet att priselasticiteten på diesel är -0,2 (Vägverket publikation 2003:117, s. 9) och att höjningen om 50 öre per liter motsvarar en 7-procentig höjning ger detta en minskning av koldioxidutsläppen med 1,4 procent. Om man utgår från att dieselförbrukningen är på 2,86 miljoner m<sup>3</sup> (dvs. exklusive arbetsmaskiner) motsvarar detta vid förbränning cirka 8,2 miljoner ton koldioxidutsläpp. Om man vidare antar att en liter diesel vid förbränning ger upphov till 2,86 kilo koldioxid medför en höjning med 50 öre per liter en utsläppsreduktion på drygt 100 000 ton (8 200 000 x 0,014 ≈ 115 000 ton).

med dryga 500 000 ton per år. Det skall framhållas att dessa beräkningar är mycket osäkra, men försiktigt gjorda och bedöms vara rimliga. Det kan jämföras med vägtransportsektorns totala årliga koldioxidutsläpp om cirka 18,4 miljoner ton.

- Införandet av en koldioxiddifferentierad fordonsskatt bedöms ge små effekter *initialt*, både som en följd av att det inledningsvis "endast" är cirka 700 000 personbilar som ingår i systemet (av totalt ca 4 miljoner) och att nivån på fordonsskatten inte bedöms vara tillräcklig för att enbart av ekonomiska skäl styra mot bränsleeffektiva bilar. Det skall dock betonas att detta *system* har en betydande potential och kan få stora effekter i framtiden dels genom förändringar av koldioxidskattekomponenten, dels genom den signaleffekt som koldioxidrelateringen medför.
- Även hastigheten av omläggning/införande spelar naturligtvis en roll för vilka miljökonsekvenser som kan förväntas.

Kopplingen *mellan* vägtrafikskatterna är också av stor betydelse för miljöeffekten. Utredningens förslag består av delar som tillsammans ger synergieffekter. Bäst effekt fås alltså om förslaget genomförs i sin helhet och utan undantag. Ett exempel är att omläggningen av fordonsskatten hänger ihop med höjningen av dieselskatten. Effekten av fordonsskatteomläggningen är således beroende av förändringen av dieselskatten. Ett annat exempel är vilka hänsyn till internationell konkurrens som tas i samband med ett införande av kilometerskatt.

De positiva miljökonsekvenserna är allmänt sett en följd av en effektivisering av transporter, övergång till mer bränsleeffektiva bilar samt en ökad användning av moderna motorer och bilar. En av få negativa miljökonsekvenser kan uppstå vid en ökad användning av lätta dieselbilar som inte uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven. Detta skulle i så fall öka utsläppen av partiklar och kväveoxider. Detta är också ett av skälen till att inte ha för låg skatt på äldre personbilar och för strävan att höja fordonsskatten till personbilsnivå för övriga lätta fordon.

Ett införande av kilometerskatt bedöms vara ett stort bidrag till möjligheterna till en effektivare miljöpolitik inom vägtrafiksektorn.

### 13.4 Övriga konsekvenser

Om förslagen i ett betänkande har betydelse för den kommunala självstyrelsen skall konsekvenserna i det avseendet anges i betänkandet. Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen (15 § kommittéförordningen).

#### Konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet

Förslaget att på sikt likställa beskattningen av småbussar och lätta lastbilar med den av personbilar kan förväntas minska skatteundandragandena 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.

De problem som finns i dag avseende skattefusk och skatteundandragande av, framför allt, dieselskatt bedöms inte förvärras. Höjningen av dieselskatten ökar incitamenten till skattefusk och skatteundandragande. Frågan är om det i praktiken kommer att öka. Utredningen gör bedömningen att det bland privatpersoner inte kommer öka i nämnvärd utsträckning, men vill ändå peka på detta redan i dag befintliga problem. Vad gäller skatteundandragande för den yrkesmässiga trafiken bedöms incitamenten för att tanka utomlands stärkas något. Detta motverkas dock genom höjningen av EG:s minimiskattsatser och genom utvidgningen av EU. Sammantaget bedöms att utredningens förslag med hänsyn till utvecklingen i omvärlden inte ökar incitamenten till skattefusk och skatteundandragande av drivmedelsskatt.

Införande av en kilometerskatt möjliggör en gemensam och mer rättvis kontroll av svensk- respektive utlandsregistrerade fordon. Den tekniska utvecklingen på området (GNSS-teknik m.m.), samt samarbete inom EU bedöms kunna ge en god efterlevnad vad beträffar vägtrafikskatterna och därmed minska brottsligheten och behovet av det brottsförebyggande arbetet.

## Konsekvenser för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags

Påverkan på småföretagare av den föreslagna förändringen av *fordonsskatten* för lätta fordon är inte entydig. Småföretagare är ingen homogen grupp. I denna finns det företagare som har lätta fordon eller tunga fordon eller båda delarna.

En viss snedvriden konkurrens i gränssnittet mellan lätta och tunga fordon kan befaras, dvs. den som har ett lätt fordon och får en skatthöjning missgynnas i förhållande till den som har ett tungt fordon och får en skattesänkning. Dessa effekter är dock små.

Generellt kan antas att åkare som använder tunga fordon med motorer som uppfyller högre miljökrav kommer att gynnas och få en bättre konkurrenssituation gentemot åkare i konkurrerande länder. Större åkerier kan förväntas ha lättare att ta investeringskostnaden för ett nytt, miljövänligare fordon än ett mindre åkeri.

Småföretagare som använder lätta fordon får en något högre kostnad. Dessa småföretagare är dock i mindre utsträckning utsatta för ett internationellt konkurrenstryck än småföretagare som har tunga fordon.

Den föreslagna skatthöjningen för lätta fordon är mycket måttlig i kronor räknat. Höjningen för ett enskilt fordon blir som högst knappt 800 kronor. För vissa fordon blir höjningen dock inte mer än runt 150 kronor

Lätta bussar och lätta lastbilar används inom vitt skilda samhällssektorer. Inom exempelvis jordbrukssektorn kan antas att det finns ett större antal lätta lastbilar som används för lättare transporter i driften av jordbruket. Effekterna för de många småföretagarna inom denna sektor får bedömas vara marginella i det enskilda fallet. De beloppsmässiga höjningarna blir, som nyss nämnts, måttliga och de sker från en synnerligen låg skattenivå.

Förslagen kan inte heller förväntas medföra något administrativt merarbete för små företag i förhållande till större företag i form av förändrade rutiner, ytterligare uppgiftslämnande eller liknande.

När de lätta lastbilarna fogas in i den koldioxidrelaterade fordonsskatten kommer det, jämfört med ett viktbaserat system, att bli dyrare att ha ett fordon med låg bränsleeffektivitet. Själva poängen med förslaget är emellertid att det också ges en möjlighet och därmed också stimulans till, att undvika skatt (både fordonsskatt och drivmedelsskatt) genom att köpa ett lika stort fordon fast med högre bränsleeffektivitet. Med köp av



bränsleeffektivare fordon är det dessutom möjligt att öka körsträckan utan att bränslekostnaderna ökar.

Vad beträffar *drivmedelsbeskattningen* så medför den ökade miljöstyrningen också en ökad kostnad för många småföretagare. Hur allvarlig denna effekt är kommer att skilja sig mellan såväl branscher som enskilda företag. Allmänt sett beror denna effekt på möjligheten att vältra över denna kostnad på konsumenterna, alternativt, eller i kombination med, sänkta löner för dem som arbetar i dessa branscher och företag. Det skall dock framhållas att en höjning av dieselskatten med 50 öre per liter per resa räknat innebär ganska måttliga kostnadsökningar för det stora flertalet av dieselanvändare. Det skall också framhållas att fordonsskatten sänks för nya dieseldrivna personbilar och för tunga fordon som uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven.

### Konsekvenser för trafiksäkerheten

Den nya fordonsskattmodellen är uppbyggd efter principen, ju äldre desto dyrare att äga. Detta innebär att modellen styr mot nyare fordon. De förbättringar av fordonens passiva säkerhet som sker kontinuerligt innebär en stor potential i räddade liv. Risken att omkomma är 30 procent lägre för de nyaste bilmodellerna än för majoriteten av bilmodellerna i fordonsparken. Allmänt sett är alltså äldre bilar också sämre från trafiksäkerhetssynpunkt. Även om årsmodell inte är ett bra mått på säkerhetsnivån hos personbilar, visar studier av kopplingen mellan verklig skaderisk och resultat i Euro NCAP:s krockprov att det sker en till tre procent säkerhetsförbättring per år. Genom fordonsskattmodellens styrning mot nyare fordon kan därför vissa indirekta effekter för trafiksäkerheten uppnås. Det är emellertid mycket svårt att kvantifiera omfattningen härav. Det bör dock betonas att vår fordonsskattmodell är flexibelt uppbyggd och att den därför ger möjligheter att anpassa skattenivåer etc. efter olika omständigheter. Vid utformandet av modellens konstruktion och då framför allt koldioxidkomponenten har vi, förutom styrningen mot bränsleeffektivitet, försökt eftersträva en styrning mot minskad viktspredning i fordonsslottan, vilket i trafiksäkerhetshänseende är av stor betydelse. En sammanvägning av olika hänsyn måste då göras.

## Övrigt

Vi kan konstatera att de förslag som lämnas, till följd av utredningsuppdragets och ämnesområdets karaktär, inte kommer att få någon inverkan på den kommunala självstyrelsen. Förslagen kommer vidare att i det stora hela vara neutrala till såväl sysselsättning som offentlig service i olika delar av landet. Slopandet av det s.k. glesbygdsavdraget kan inte, p.g.a. dess mycket låga nivå, antas få negativa regionalpolitiska konsekvenser av någon nämnvärd betydelse. Inte heller i övrigt har förslagen någon inverkan på de regionalpolitiska aspekterna. Förslagen kan inte heller förväntas få någon inverkan på jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

Det skall också uppmärksammas att miljö- och trafiksäkerhetsstyrningen i fordonsskatten kan medföra vissa mindre kostnadsökningar (ca 300–500 kronor per år) för ägare av äldre personbilar. Denna effekt kan möjligen vara av viss fördelningspolitisk relevans.

Regionalpolitiska effekter och sysselsättningseffekter av höga kostnader för godstransport på väg bör analyseras vidare i samband med den slutgiltiga bestämningen av kilometerskattesatserna.

### 13.5 Ikraftträdande

De förslag till förändringar i skatteuttaget som vi lämnar bör kunna träda i kraft enligt följande.

- Fordonsskatt för lätta och tunga fordon den 1 oktober 2005
- Förändringar av drivmedelsbeskattningen den 1 oktober 2005
- Kilometerskatt för tunga fordon *den 1 januari 2008*

Förändringarna av drivmedels- och fordonsbeskattningen föreslås alltså ske vid samma tidpunkt för att i möjligaste mån tydliggöra det första steget mot en likformig beskattning av lätta fordon. Att ikraftträdandet sätts så pass långt fram beror dels på detta samordnade reformsteg, dels på att det i reformarbetet även ingår en ny vägtrafikskattelag, med en omfattande omarbetning av de nuvarande reglerna för fordonsskatten. Beträffande tidpunkten för ett införande av ett kilometerskattesystem måste, såsom ovan anmärkts, ett sådant införande föregås av ytterligare beredning, vilket innebär att den angivna tidpunkten är av preliminär karaktär.

# 14 Författningskommentarer

## Inledning

### *Allmänt om avsnittet*

Avsnittet med författningskommentarer följer ordningsföljden i avsnittet Författningsförslag. Således inleds avsnittet med kommentarer till förslaget om ny vägtrafikskattelag, förslaget till ny lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt samt förslaget till ny vägtrafikskatteförordning. Därefter följer författningskommentarer till de följdändringar som föranleds av de nya bestämmelser som vi föreslår.

Utöver vad som framgår av detta avsnitt återfinns vissa överväganden även i betänkandets avsnitt 12 som behandlar den författningstekniska översynen.

Den översyn som vi har gjort är tämligen omfattande och innebär, såsom nämnts ovan, förslag till två nya lagar och en ny förordning. Dessa bestämmelser ersätter i sin helhet nu gällande bestämmelser. Eftersom bestämmelserna är nya till sin utformning anges de i sin föreslagna lydelse i anslutning till att de kommenteras. För att i viss mån underlätta jämförelser mellan våra förslag och nu gällande bestämmelser återfinns paragrafnycklar i ett appendix till detta avsnitt.

### *Särskilt om de nya författningarna och den författningstekniska översynen*

I förslaget till den nya vägtrafikskattelagen samordnas den nuvarande lagstiftningen på vägtrafikskatteområdet. Detta innebär att fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt fogas in i ett nytt regelverk, *vägtrafikskattelagen*. Lagen ges självständiga förfaranderegler, som dock är uppbyggda

efter förebild från andra skatteförfattningar. Genom lagens allmänna uppbyggnad torde även en framtida kilometerskatt och reglerna för denna kunna fogas in i lagen. Beroende på att den nya koldioxidrelaterade fordonsbeskattningen främst tar sikte på nya fordon, eller fordon som uppfyller en viss lägsta miljöklass, krävs tämligen omfattande övergångsbestämmelser för att hantera de äldre fordon som blir kvar i den gamla viktbeskattningen. Dessa övergångsregler föreslås placeras i en särskild lag, *lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt*. Denna lag är avsedd att tillämpas under en övergångstid. När en tillräckligt stor andel av den svenska bilparken beskattas enligt vägtrafikskattelagen kan det finnas anledning att upphäva den särskilda lagen, möjligen med införande av någon schablonregel för de fordon som trots allt ännu inte beskattas enligt de nya reglerna. Utöver de angivna lagarna lämnar utredningen även förslag till en ny vägtrafikskatteförordning. Denna skall ersätta fordonsskatteförordningen (1993:1028) och förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m. Vägtrafikskatteförordningen skall även tillämpas beträffande lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

En närmare redovisning av detaljerna kring den författningstekniska översynen ges i avsnitt 12.1.2. Här bör endast anmärkas att flertalet bestämmelser har ändrats i redaktionella hänseenden, även om vissa bestämmelser lämnats oförändrade i sak. Normalt sett brukar sådana redaktionella ändringar anges i anslutning till att de relevanta bestämmelserna kommenteras. I förevarande fall är emellertid de redaktionella ändringarna av sådan omfattning att de, med något undantag, inte anmärks särskilt.

#### *Använda förkortningar*

VTL	-	Vägtrafikskattelagen
VTF	-	Vägtrafikskatteförordningen
FSL	-	Fordonsskattelagen (1988:327)
LSV	-	Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt
FSF	-	Fordonsskatteförordningen (1993:1028)
SVF	-	Förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m.
LPP	-	Lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter
SBL	-	Skattebetalningslagen (1997:483)

## 14.1 Förslaget till vägtrafikskattelag

### 1 kap. Inledande bestämmelser

#### *Lagens tillämpningsområde*

1 § Vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt skall betalas till staten enligt denna lag.

Lagen gäller inte fordon som omfattas av lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Paragrafens första stycke anger lagens tillämpningsområde. De skatter som skall tas ut enligt lagen benämns vägtrafikskatter. Inledningsvis återfinns fordonsskatten och saluvagnsskatten i lagen. Om en kilometerskatt introduceras i Sverige kan reglerna för denna lämpligen införas i lagen under ett nytt kapitel.

I paragrafens andra stycke hänvisas till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Denna lag skall gälla beträffande fordonsskatteuttaget för vissa äldre fordon. Se vidare under kommentaren till 3 § lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

#### *Beslutande myndigheter*

2 § Grundläggande beslut om vägtrafikskatt fattas av Vägverket enligt 4 kap. 1 §. Verket beslutar också om dröjsmålsavgift. Övriga beslut enligt denna lag fattas av Skatteverket.

Vägverket skall även sköta uppbörden av skatt, avgifter och ränta enligt denna lag.

Bestämmelsen motsvarar i sak vad som gäller i dag.

I första stycket anges att det är Vägverket som skall fatta de s.k. automatiserade besluten enligt 4 kap. 1 §, vilket i dag anges i 5 § fordonsskatteförordningen (1993:1028), FSF. Dessa beslut skall fortsättningsvis benämnas *grundläggande beslut om vägtrafikskatt*. Verket skall också i *samma ordning* som för de grundläggande besluten fatta beslut om dröjsmålsavgift. Övriga beslut enligt lagen fattas av Skatteverket. Oavsett lydelsen i andra meningen kan även Skatteverket besluta om dröjsmålsavgift i den form som gäller för ett omprövningsbeslut (jfr 4 kap. 2 §), om förutsättningar härför föreligger. Det ankommer på Skatteverket att ompröva Vägverkets

automatiserade beslut om dröjsmålsavgift, om sådana förutsättningar föreligger.

Någon särskild beskattningsmyndighet, utöver vad som nu anges i bestämmelsen, behöver inte pekas ut, eftersom Riksskatteverket och skattemyndigheterna sedan den 1 januari 2004 organisatoriskt gått ihop i *en* myndighet som betecknas Skatteverket (se prop. 2002/03:99). Den tidigare formuleringen i 3 § fordonsskattelagen (1988:327), FSL, att Skatteverket är central förvaltningsmyndighet i fråga om fordonsskatt behöver inte heller föras in i lagen, eftersom detta framgår redan av 1 § förordningen (2003:1106) med instruktion för Skatteverket.

Av *andra stycket* framgår att det är Vägverket som skall handha uppbörden.

### *Definitioner och hänvisningar till andra lagar*

3 § *I denna lag har nedan angivna begrepp följande betydelse.*

1. *Bussar delas in i lätta bussar och tunga bussar. Därvid avses med*

a) *lätta bussar sådana bussar som har en totalvikt av högst 3,5 ton, och med*

b) *tunga bussar sådana bussar som har en totalvikt över 3,5 ton.*

*Övriga fordonbegrepp samt viktbegreppen har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.*

2. *Med bärighetsklass avses indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt.*

3. *Med dieselolja avses de produkter för vilka skatt skall betalas enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 lagen (1994:1776) om skatt på energi.*

4. *Med räddningstjänst avses detsamma som i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt motsvarande verksamhet som bedrivs av annan än staten eller kommunerna.*

I paragrafen definieras olika i lagen förekommande begrepp. I *punkten 1* anges vad som är lätta respektive tunga bussar. Skiljelinjen går här vid en totalvikt om 3,5 ton. Definitionen av tung buss finns även i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Definitionen av lätt buss är däremot ny. Punktens senare del motsvarar 1 § andra stycket FSL. I *punkten 2* förs en ny definition in i syfte att i någon mån komma bort från den hänvisning till en författning av lägre dignitet som nu återfinns i 5 § FSL, vilken hänvisar till bärighetsklass 1 enligt 4 kap. 11 §

trafikförordningen (1998:1276). *Punkten 3* motsvarar 1 § tredje stycket FSL. I *punkten 4* definieras begreppet räddningstjänst genom en hänvisning till lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Begreppet återkommer sedan i 2 kap. 3 § FSL såsom en förutsättning för att i vissa fall medge befrielse från fordonsskatt.

*4 § Med skatteår avses*

*1. i fråga om fordonsskatt, tolv på varandra följande kalendermånader, och*

*2. i fråga om saluvagnsskatt, kalenderåret.*

*Med skatteperiod avses fyra på varandra följande kalendermånader.*

I *första stycket* definieras vad som utgör ett skatteår. Detta begrepp används bland annat för att ange storleken på skatten och för vilka intervall den skall betalas. Eftersom lagen rymmer såväl bestämmelser om fordonsskatt som saluvagnsskatt och skatteår definieras på olika sätt för dessa skatteslag återfinns de båda definitionerna i varsin punkt. För fordonsskatten gäller således att skatteåret kan vara rullande, så länge det avser tolv på varandra följande kalendermånader. För saluvagnsskatten gäller däremot att skatteåret löper fr.o.m. den 1 januari t.o.m. den 31 december.

I *andra stycket* definieras begreppet ”skatteperiod”, vilket begrepp tillämpas endast vid uttaget av fordonsskatt.

*5 § Med modellår avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret avses med modellår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.*

I FSL används begreppet årsmodell för att avgöra hur gammalt ett fordon är vid tillämpningen av bestämmelsen om skattefrihet för s.k. veteranfordon. Enligt rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon<sup>1</sup> ingår emellertid inte längre termen årsmodell i EG:s regelsystem. Detta har bland annat medfört att det inte längre förs in uppgifter om årsmodell i det svenska vägtrafikregistret. Däremot kommer löpande uppgifter om fordons tillverkningstidpunkt att föras in i registret. För en liten kategori fordon kommer det emellertid att

---

<sup>1</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1, senast ändrat genom EGT L 49, 19.2.2004 s. 36.

finnas endast uppgift om datum för första ibruktagandet och för vissa fordon kommer fler än en av dessa uppgifter att finnas för ett enskilt fordon. För att korrigera för borttagandet av årsmodell införs i paragrafen en ny definition för att kunna bestämma ett fordonets ålder. Definitionen får betydelse inte endast för de s.k. veteranfordonen utan även för de äldre fordon som skall beskattas enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. I bestämmelsen anges således vilka uppgifter som *kan* utgöra ett fordonets modellår och vilken prioriteringsordning som råder mellan dessa uppgifter om flera av dem förekommer samtidigt.

*6 § Med ett fordonets specifika koldioxidutsläpp avses den uppgift om ett fordonets utsläpp av koldioxid som framgår av vägtrafikregistret.*

Bestämmelsen definierar vad som avses med ett fordonets specifika koldioxidutsläpp. Begreppet har betydelse för fordonsskatteuttaget för de lätta fordonen (*personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar*), vilket ju föreslås bygga på det enskilda fordonets koldioxidutsläpp. Den uppgift som skall användas för beskattningen är den uppgift som förs in i vägtrafikregistret och som framgår av respektive fordonets typgodkännandedokumentation. Om uppgiften i visst fall saknas får den bestämmas efter särskild utredning eller skälig grund (4 kap. 10 §). Se vidare avsnitt 4.5.2.

*7 § Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatten för vissa fordon skall beräknas. Skattevikten är för*

- 1. traktorer och motorredskap, tjänstevikten*
- 2. tunga bussar, tunga lastbilar, totalvikten, dock högst den tunga terrängvagnar eller andra bruttovikt som fordonet får föras släpvagnar än påhängsvagnar, med på vägar som tillhör bärighetsklass 1*
- 3. påhängsvagnar den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt som fordonet får föras med på vägar som tillhör bärighetsklass 1.*

*Om en tung buss, tung lastbil, tung terrängvagn eller släpvagn förses med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger den högsta totalvikten för fordonet. I fråga om*



*lastbilar som kan förses med en anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med en sådan anordning.*

I första stycket definieras liksom i dag vad som utgör skattevikten för olika fordonskategorier. Till skillnad mot dagens lydelse av FSL är dock personbilar och motorcyklar borttagna från bestämmelsen, eftersom fordonsskatteuttaget för dessa fordon inte längre avses vara viktbaserat. Även hänvisningen till trafikförordningen är borttagen av skäl som berörs under kommentaren till 1 kap. 3 § ovan. Andra stycket kvarstår oförändrat.

*8 § Vad som sägs i 4–9 kap. om vägtrafikskatt, med undantag av bestämmelserna i 7 kap. 1 §, gäller även särskild avgift, ränta och dröjsmålsavgift.*

Paragrafen gör lagens bestämmelser om skatt tillämpliga även på uttaget av särskild avgift, ränta och dröjsmålsavgift. Det behöver därför i det enskilda fallet inte råda någon tveksamhet om en viss regel är tillämplig eller inte, även om den aktuella regeln till sin ordalydelse skulle avse endast skatt, eller vägtrafikskatt. Undantag görs dock från bestämmelsen i 7 kap. 1 § om användningsförbud på grund av obetald skatt som inte avser annat än skatten (jfr prop. 1987/88:159, s. 46).

*9 § Bestämmelserna i 10 kap. 27 §, 14 kap. samt 23 kap. 2 § skattebetalningslagen (1997:483) om föreläggande, utredning i skatteärenden och vite skall tillämpas vid kontroll av skatt enligt denna lag.*

Paragrafen hänvisar till vissa bestämmelser i skattebetalningslagen (1997:483), SBL, som här görs tillämpliga beträffande uttaget av vägtrafikskatt. Av tydlighetsskäl har bestämmelsen kompletterats med angivande av vad för slags bestämmelser i SBL som paragrafen hänvisar till.

*10 § Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar delas in i skatteklasser på det sätt som framgår av 2 kap. 12–14 §§.*

Vi har, såsom berörs i avsnitt 12.8.1, utmönstrat begreppen ”jordbrukstraktorer” och ”trafiktraktorer” ur lagstiftningen. I stället har vi introducerat en indelning i skatteklasser, som är avsedd att gälla för såväl traktorer som motorredskap och tunga terrängvagnar.

Denna indelning framgår av bestämmelserna i 2 kap. 12–14 §§, vilket för fullständighetens skull nämns i detta avsnitt med definitioner.

## 2 kap. Fordonsskatt

### *Skatteplikt*

*1 § Följande fordon är, om annat inte följer av 2 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen*

- 1. motorcyklar,*
- 2. personbilar,*
- 3. bussar,*
- 4. lastbilar,*
- 5. traktorer,*
- 6. motorredskap,*
- 7. tunga terrängvagnar, och*
- 8. släpvagnar.*

Bestämmelsen motsvarar vad som gäller i dag och anger vilka fordon som är skattepliktiga för fordonsskatt.

### *Undantag från skatteplikt*

*2 § Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan modellåret enligt uppgift i vägtrafikregistret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga, nämligen*

- 1. motorcyklar,*
- 2. personbilar och bussar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490), eller*
- 3. lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.*

*Skattepliktiga är inte heller*

- 1. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass 2 enligt 14 §,*
- 2. släpvagnar som dras endast av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass 2 eller av motorredskap som inte hör till skatteklass 1,*

3. påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton om de dras uteslutande av bilar som kan drivas med dieselolja eller av sådana traktorer som avses i 13 § 5,

4. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram, eller

5. fordon som enligt 3 § har medgivits befrielse från skatteplikt.

I paragrafen, som är indelad i två stycken, anges de situationer då undantag från skatteplikt föreligger. I *första stycket* återfinns de s.k. veteranfordonen, dvs. fordon som är trettio år eller äldre och som är skattebefriade på den grunden. I dag återfinns dessa regler i 9 § första stycket FSL. Uttrycket "årsmodell" har bytts ut mot uttrycket "modellår" av de skäl som redovisas ovan under kommentaren till 1 kap. 5 §. *Första stycket punkten 2* kompletteras med ett krav på att en personbil eller buss inte får användas i yrkesmässig trafik om skattefriheten skall bestå. Skälen härför redovisas i avsnitt 12.9.5.

I *andra stycket* redovisas övriga situationer då fordon inte är skattepliktiga för fordonsskatt. Genom *punkten 1* åstadkoms skattefrihet för den kategori fordon som tidigare kallades jordbrukstraktorer, eller som i skattehänseende var att anse som jordbrukstraktorer, och som nu skall benämnas traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar tillhöriga skatteklass 2. I *punkten 2* återfinns den skattefrihet för släpvagnar som tidigare motsatsvis kom till uttryck genom *andra stycket* i 6 § FSL. I *punkten 3* anges den skattefrihet som gäller för påhängsvagnar i vissa fall och som i dag återfinns i 9 § *andra stycket* FSL. Genom *punkten 4* åstadkoms skattefrihet för lätta släpvagnar, dvs. släpvagnar med en skattevikt om högst 750 kg. Skälen för detta undantag från skatteplikten redovisas i avsnitt 4.10.2. I *punkten 5* slutligen anges att ytterligare fordon kan vara befriade från skatteplikt med stöd av 3 §.

*3 § Skatteverket skall efter ansökan medge befrielse från skatteplikten för fordon som används uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst. Befrielse får dock inte medges för personbilar och inte heller för sådana bussar eller för sådana lastbilar med skåpkarosseri som har en skattevikt av högst 3 ton.*

Paragrafen är, fränsett vissa språkliga förändringar, oförändrad i förhållande till vad som gäller i dag enligt 89 § FSL. Således anges att Skatteverket kan medge befrielse från skatteplikt för vissa fordon som används *uteslutande* eller *så gott som uteslutande* vid

räddningstjänst. Befrielse medges *efter ansökan*. Dåvarande Riksskatteverket (numera Skatteverket) har utfärdat rekommendationer beträffande den närmare tillämpningen av bestämmelsen (*Riksskatteverkets rekommendationer m.m. om befrielse från fordonsskatteplikt för fordon som används vid räddningstjänst* RSV SV 1995:3). Dessa rekommendationer torde alltjämt kunna tillämpas i allt väsentligt. En skillnad gentemot vad som gäller i dag är dock att en definition av begreppet räddningstjänst förs in i lagens 1 kap. 3 § punkten 5 (se kommentar ovan).

### *Skattskyldighet*

*4 § Skattskyldig för ett visst fordon är ägaren av fordonet.*

*Som ägare av ett fordon anses*

- 1. den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare, eller*
- 2. den som bör vara antecknad som ägare, om denne är någon annan än den som avses i 1.*

*Närmare bestämmelser om vem som skall betala skatten finns i 6 kap. 2 §.*

I *första stycket* anges att det är ägaren som är skattskyldig för ett visst fordon. I *andra stycket* förklaras vem som är att anse som ägare till ett visst fordon. Bestämmelsens något förändrade utformning är resultatet av ett försök att tydliggöra den något. Den har kommenterats utförligt i avsnitt 12.7. Dagens lydelse av bestämmelsen inkluderar ett stycke som tar upp frågan om solidariskt ansvar för skatten vid delat ägarskap. Såsom tas upp i regeringens proposition *Trängselskatt* (2003/04:145, s. 48 ff.) är dock denna reglering onödig, eftersom det civilrättsliga ägandet inte har någon betydelse vid bestämmandet av skattskyldigheten, då denna grundar sig på uppgiften om ägare i vägtrafikregistret, vari endast *en* ägare kan anges till ett fordon. Stycket om solidariskt ansvar slopas därför även i förevarande paragraf. Motsvarande resonemang kan föras beträffande den nu gällande regleringen i fråga om ett fordon som innehas på grund av kreditköp m.m. *Tredje stycket* upplyser om var i lagen det finns bestämmelser om vem som skall betala skatten, nämligen i 6 kap. 2 §.

### *Skattens storlek*

5 § Fordonsskatten skall betalas för varje fordon för ett skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 7 200 kronor för ett helt år, för en skatteperiod.

För en skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för ett helt år.

Bestämmelsen anger om fordonsskatten skall betalas vid ett, eller vid flera tillfällen under året. Skatteåret är därvid indelat i skatteperioder. Dessa begrepp definieras i 1 kap. 4 §. Om fordonsskatten överstiger 7 200 kronor för ett helt år delas skatten således upp på tre skatteperioder. I förhållande till i dag är beloppet dubblerat. Skälen härför anges i avsnitt 12.12.4.

### Motorcyklar

6 § För motorcyklar tas fordonsskatten ut med 360 kronor för ett skatteår.

I paragrafen anges fordonsskattens storlek för motorcyklar. Skatten är en enhetsskatt som tas ut i nivå med det fiskala grundbeloppet för övriga lätta fordon, dvs. med 360 kronor per år. Någon skillnad i beskattningen görs inte med avseende på motorcyklarnas cylindervolym, eller på något annat sätt. Fordonsbeskattningen av motorcyklar redovisas i avsnitt 4.10.1.

### Personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar

7 § Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar, som

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2006 eller senare, eller

2. är av tidigare modellår än av modellår 2006 men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Grundbeloppet uppgår för ett skatteår till 360 kronor. Koldioxidbeloppet beror av fordonets specifika koldioxidutsläpp och uppgår för

*ett skatteår till 12 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer utöver 100 gram.*

*För fordon som kan drivas med dieselloja skall det enligt andra stycket beräknade skattebeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5.*

Paragrafen, som är helt ny, anger grunderna för koldioxidbeskattningen av lätta fordon. Paragrafen inbegriper såväl personbilar som lätta bussar och lätta lastbilar som är av modellår 2006 eller yngre samt även äldre fordon om de uppfyller miljöklass 2005, El eller Hybrid. Av övergångsbestämmelserna framgår emellertid att beskattningen av de lätta bussarna och de lätta lastbilarna under en övergångsperiod fortsatt kommer att vara viktrelaterad. Beträffande de närmare formerna för skatteuttaget redovisas detta utförligt i avsnitt 4.5. I *första stycket* anges avgränsningen av vilka fordon som skall inkluderas i koldioxidbeskattningen. I *andra stycket* anges storleken på grundbeloppet och koldioxidbeloppet. Se angående det sistnämnda 1 kap. 6 §. I *tredje stycket* slutligen anges storleken på den miljö- och bränslefaktor som den genom första och andra styckena framräknade fordonsskatten skall multipliceras med, för att få fram fordonsskatten för fordon som kan drivas med dieselloja. Våra överväganden kring miljö- och bränslefaktorn redovisas utförligt i avsnitt 4.5.3.

*8 § För andra personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar än de som avses i 7 § framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilagan till lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.*

I paragrafen anges att beskattningen av de lätta fordon som inte omfattas av koldioxidrelateringen enligt 7 § skall beskattas enligt bilaga till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Denna beskattning är viktrelaterad och bygger i allt väsentligt på dagens fordonsbeskattning.

#### Övriga skattepliktiga fordon

*9 § För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 1 till denna lag.*

1. Sådana tunga bussar och tunga lastbilar som inte uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

2. Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar.

3. Släpvagnar.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 15–17 §§.

I paragrafen redovisas hur beskattningen av de fordon som inte är att anse som lätta går till. Skattesatserna anges därvid i bilagor till lagen. Första stycket punkten 1 hänvisar således till bilaga 1 vad beträffar beskattningen av tunga bussar och tunga lastbilar som inte uppfyller miljöklass 2005 eller högre ställda krav (jfr dock punkten 4 i övergångsbestämmelserna). Härvid kommer miljödifferieringen av de tunga fordonen till uttryck, genom att de fordon som uppfyller dessa krav beskattas enligt bilaga 2 till vilken andra stycket hänvisar. I första stycket punkterna 2 och 3 anges vidare att även traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar samt släpvagnar skall beskattas enligt bilaga 1. Tredje stycket anvisar att det utöver vad som anges i denna paragraf och i bilaga 1 även finns vissa bestämmelser av betydelse för beskattningen av traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar i 15–17 §§.

#### Skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod

10 § Om ett fordon är skattepliktigt under endast en del av ett skatteår eller en skatteperiod, tas fordonsskatt ut för den tid då fordonet är skattepliktigt. Om skatteplikt föreligger under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden, om inte något annat följer av andra stycket.

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 10 000 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut för dag beträffande den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under

*avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.*

*För en kalendermånad utgör fordonsskatten en tolfedel och för en dag 1/360 av skatten för ett helt år.*

Bestämmelserna i paragrafen ger regler för hur fordonsskatten skall beräknas när skatteplikten omfattar endast del av ett skatteår eller en skatteperiod. När skatteplikt föreligger för del av ett skatteår eller en skatteperiod beräknas skatt enligt *första stycket* för de kalendermånader under vilka skatteplikt till någon del föreligger. Om fordonsskatten för ett år uppgår till minst 10 000 kronor beräknas skatten enligt *andra stycket* per dag. Beloppet föreslås höjas från nuvarande 4 800 kronor. (se avsnitt 12.12.4) Vid avställningar som är kortare än 15 dagar används denna senare möjlighet bara om avställningen gjorts i samband med ett ägarbyte. Av *tredje stycket* framgår att fordonsskatten för en kalendermånad utgör en tolfedel och för en dag 1/360 av skatten för ett helt år.

#### Skattens storlek när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras

*11 § Om ett fordons beskaffenhet ändras så att fordonsskatt skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, tas den högre skatten ut från och med den kalendermånad under vilken registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett. Om ändringen medför att fordonsskatt skall tas ut med ett lägre belopp än tidigare, tas den lägre skatten ut från och med kalendermånaden efter den under vilken registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde.*

*Om ett fordons användning ändras så att fordonsskatt skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, tas den högre skatten ut från och med den kalendermånad då ändringen skedde. Om ändringen medför att fordonsskatt skall tas ut med ett lägre belopp än tidigare, tas den lägre skatten ut från och med kalendermånaden efter den då ändringen skedde.*

Bestämmelsen har genomgått vissa förändringar i redaktionellt hänseende men lämnats oförändrad i sak. I paragrafen anges således hur fordonsskatten skall beräknas när ett fordons beskaffenhet eller användningssätt förändras. Att ett fordons användningssätt i vissa fall påverkar fordonsskatten framgår av 2 kap. 2 § andra



stycket punkten 3 (påhängsvagnar) och 2 kap. 14 § (traktorer, vissa motorredskap samt tunga terrängvagnar, skatteklass 1 eller 2). Någon möjlighet att få skatten beräknad per dag med hänvisning till att den årliga skatten överstiger 10 000 kronor finns inte i dessa fall. Däremot kan den ändrade beskaffenheten eller användningen medföra att skatt skall beräknas för en skatteperiod i stället för ett skatteår eller tvärtom.

### *Särskilt om beskattningen av traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar*

#### Indelning i skatteklasser

*12 § Traktorer, vissa motorredskap samt tunga terrängvagnar delas i skattehänseende in i två klasser, skatteklass 1 och skatteklass 2.*

Paragrafen anger att vissa fordon (traktorer, vissa motorredskap samt tunga terrängvagnar) delas in i två klasser, skatteklass 1 och skatteklass 2. Indelningen är ny men anknyter till nu gällande ordning med klass I och klass II. De i bestämmelsen tidigare förekommande begreppen "trafiktraktorer" och "jordbrukstraktorer" har dock slopats. För att skilja denna klassindelning från den som finns beträffande t.ex. motorredskap avstår vi från att använda romerska siffror (vi använder alltså 1 i stället för I och 2 i stället för II).

#### *13 § Till skatteklass 1 hör*

*1. en traktor som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport på andra vägar än enskilda, om inte något annat följer av bestämmelserna i 14 §,*

*2. ett motorredskap som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 14 §,*

*3. en tung terrängvagn som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 14 § första stycket 1, 2 a, b eller 2 d,*

*4. en till traktor eller till motorredskap klass II ombyggd bil, och*

*5. en traktor som är särskilt konstruerad för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden.*

Av 2 kap. 2 § andra stycket punkten 1 kan utläsas att traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar som hör till skatteklass 2 är undantagna från skatteplikt. I förevarande bestämmelse har samlats de situationer då dessa fordon skall anses höra till skatteklass 1 och följaktligen skall beskattas. I *punkten 1* anges som huvudregel att traktorer med en tjänstevikt över 2 ton som används för transport på andra vägar än enskilda hör till skatteklass 1. Vissa undantag härifrån ges i 2 kap. 14 §. Med väg som inte är enskild avses allmän väg, gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsl (jfr kommentaren till 11 a § i Ds Fi 1985:8, *Beskattningen av traktorer*). I *punkten 2* återfinns motsvarande reglering beträffande motorredskap. De tunga terrängvagnar som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transporter inte är begränsade till sådana som anges i 14 § 1 eller 2 a, b eller d är enligt *punkten 3* att hänföra till skatteklass 1. I *punkten 4* anges att bilar som är ombyggda till traktorer eller till motorredskap *klass II* skall höra till *skatteklass 1*. Motorredskap *klass II* är ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen; se härom 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I *punkten 5* anges att s.k. terminaltraktorer hör till skatteklass 1. I 2 kap. 16 § anges vilka användningsområden som medför skattefrihet för tunga terrängvagnar.

*14 § Till skatteklass 2 hör en sådan traktor som avses i 13 § 1, om traktorn*

*1. uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, när det gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, eller*

*2. används endast för transporter som är begränsade till*

*a) transport av endast traktorn med förare,*

*b) godstransport vid passage över en väg,*

*c) transport av gods som är lastat på traktorn,*

*d) transport vid färd till eller från en arbetsplats, ett försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.*

*Till skatteklass 2 hör också*

*1. en traktor eller en tung terrängvagn som inte hör till skatteklass 1, och*

2. ett motorredskap som, utan att höra till skatteklass 1 enligt 13 § 4, har en tjänstevikt som inte överstiger 2 ton.

I bestämmelsen samlas de situationer då de aktuella fordonen anses tillhöra skatteklass 2 och sålunda inte skall beskattas Enligt huvudregeln i 2 kap. 13 § skall en traktor anses tillhöra skatteklass 1 om förutsättningarna i 2 kap. 13 § punkten 1 är uppfyllda. Förevarande bestämmelse anger ett flertal undantag från denna huvudregel. I *första stycket punkten 1* anges således att en traktor som *uteslutande*, eller *nästan uteslutande*, används inom jord-, skogsbruks- eller yrkesmässig fiskeverksamhet är att hänföra till skatteklass 2. Av tidigare förarbeten (prop. 1986/87:50 s. 18 och 28) kan utläsas att andra transporter får utföras i endast ringa omfattning och att 10 procent av den totala körtiden bör kunna ses som ringa omfattning, dvs. *så gott som uteslutande*. I *första stycket punkten 2* anges att en traktor som utför *endast* transporter som är begränsade på vissa angivna sätt skall höra till skatteklass 2. I *andra stycket punkten 1* anges att också andra traktorer, eller tunga terrängvagnar som inte hör till skatteklass 1 hör till skatteklass 2. Detta innebär att det måste finnas legalt stöd för att hänföra en traktor eller tung terrängvagn till skatteklass 1 och därigenom beskatta denna. Om sådant stöd saknas är fordonet att hänföra till skatteklass 2 och således skattefritt. Genom *andra stycket punkten 2* fullständigas den reglering som återfinns i 2 kap. 13 § punkten 4 och medges skattefrihet för motorredskap med en tjänstevikt som inte överstiger 2 ton.

#### Skattens storlek i vissa fall

15 § Om en traktor som hör till skatteklass 1 används för att dra påhängsvagnar som inte är registrerade här i landet, tas fordonsskatt ut med två gånger det belopp som annars skulle ha tagits ut för traktorn. Motsvarande gäller ett motorredskap som hör till skatteklass 1, varvid skatten skall tas ut på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 1 till denna lag.

Vad som sägs i första stycket gäller inte traktorer som avses i 13 § 5.

I *första stycket* anges att dubbel fordonsskatt skall tas ut för traktorer skatteklass I som drar påhängsvagnar som inte är registrerade här i landet. Uppgift om att en traktor skatteklass 2 skall dra

utländsk påhängsvagn skall anmälas till Vägverket, se 10 kap 13 § punkten 7 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, FVTR. I *andra stycket* undantas terminaltraktorer som drar påhängsvagnar i hamnområden etc. från huvudregeln i första stycket.

*16 § Om en traktor som hör till skatteklass 2 tillfälligt skall användas på sådant sätt att den hör till skatteklass 1, skall fordonsskatten tas ut på det sätt som framgår av C 1 i bilaga 1 till denna lag. Motsvarande gäller i fråga om en tung terrängvagn som hör till skatteklass 2, varvid skatten skall tas ut på det sätt som framgår av C 3 i bilaga 1 till denna lag.*

*Fordonsskatten enligt första stycket skall vid varje tillfälle betalas för en tidsperiod om 15 dagar. För den tid fordonsskatt har betalats får traktorn eller den tunga terrängvagnen användas som om den hör till skatteklass 1.*

Bestämmelsen reglerar hur traktorer och tunga terrängvagnar som hör till skatteklass 2 skall beskattas när de tillfälligt används på ett sådant sätt att de hör till skatteklass 1. Enligt *första stycket* skall skatten i dessa fall tas ut på motsvarande sätt som om fordonet tillhörde skatteklass 1. Uppgift om tillfällig användning skall anmälas till Vägverket innan användningen börjar, se 10 kap. 13 § punkten 11 FVTR.

Av *andra stycket* framgår att fordonsskatten vid varje tillfälle skall betalas för en tidsperiod om 15 dagar och att fordonet under den tiden får användas som om det hör till skatteklass 1. Som riktmärke gäller enligt *Riksskatteverkets rekommendationer m.m. om beskattning av traktorer m.m.* (RSV SV 1995:1) att tillfällig användning kan medges högst tre gånger per år. I förhållande till dagens lydelse har bestämmelsen kompletterats med att den tillfälliga användningen skall vara tillämplig även beträffande tunga terrängvagnar. I dag avser den endast traktorer. Skälen för denna ändring redovisas i avsnitt 12.8.3.

*17 § Ett motorredskap som inte hör till skatteklass 1 eller skatteklass 2 beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 1 till denna lag.*

Enligt bestämmelsen skall motorredskap som inte är att hänföra till vare sig skatteklass 1 eller skatteklass 2 beskattas enligt C 2 i lagens bilaga 1. Enligt uppgift rör det sig här företrädesvis om s.k. mobilkranar.

### *Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i vissa fall*

*18 § Skatteverket får efter ansökan medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i fråga om fordon som*

*1. uteslutande skall användas på sådana öar som saknar bro- eller färjeförbindelser samt helt eller nästan helt saknar vägar som bekostas av allmänna medel, eller*

*2. varaktigt har förts ut ur Sverige.*

*Ett medgivande enligt första stycket 2 får avse skatt för tid efter det att fordonet har registrerats i ett annat land eller för tid under vilken skatt eller avgift för trafik med eller innehav av fordonet har tagits ut även i ett annat land än Sverige.*

Enligt bestämmelsens första stycke finns en möjlighet för en skattskyldig att ansöka om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i två särskilda fall. Dessa fall har intill utgången av år 2003 angetts i 21 § FSF, såsom varande två fall där synnerliga skäl föreligger, enligt en hänvisning till 88 § FSL. Av skäl hänförliga till skatteverksreformen har bestämmelserna stuvats om något, men kvarstår om än med en något säregen konstruktion. Eftersom förutsättningarna är förhållandevis detaljerade har utredningen funnit anledning att frikoppla denna möjlighet till nedsättning eller befrielse från frågan om synnerliga skäl föreligger. Denna fråga synes i stället avgjord redan genom angivande av rekvisiten. Såsom självständiga grunder för skattebefrielse eller skattenedsättning bör regleringen återfinnas i lagen och inte i förordningen.

Av andra stycket framgår att nedsättning eller befrielse får avse även skatt som betalats efter det att fordonet registrerats i ett annat land eller för tid under vilken skatt eller avgift för trafik med eller innehav av fordonet utgått även i ett annat land än Sverige. Syftet bakom denna reglering är att undvika dubbelbeskattning av fordonet.

*19 § Skatteverket får självmant eller efter ansökan även i övrigt, om det finns synnerliga skäl, medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt.*

Enligt bestämmelsens nuvarande lydelse i 88 § FSL ankommer det på regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt. Numera skall det dock ankomma på Skatteverket att göra denna prövning.

Skälen härför redovisas i avsnitt 12.11. Enligt bestämmelsens nuvarande lydelse finns även en möjlighet att hänföra en traktor som hör till klass I (skatteklass 1) till klass II (skatteklass 2). Denna möjlighet föreslås tas nu bort eftersom den inte fyller någon praktisk funktion.

*20 § Ett medgivande enligt 18 eller 19 § får förenas med särskilda villkor och får avse även särskild avgift, ränta och dröjsmålsavgift som belöper på sådan skatt som omfattas av befrielse eller nedsättning.*

Bestämmelsen motsvarar nu gällande ordning.

### **3 kap. Saluvagnsskatt**

#### *Skatteplikt*

*1 § Motorcyklar och bilar samt släpvagnar med skattevikt över 750 kilogram är skattepliktiga för saluvagnsskatt om de får användas med stöd av en saluvagnslicens som har meddelats enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister.*

Denna och följande bestämmelser om saluvagnsskatt behandlas i avsnitt 12.13. Till skillnad mot bestämmelsens lydelse enligt lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, LSV, skall traktorer och motorredskap inte längre vara skattepliktiga för saluvagnsskatt. Motsvarande gäller för släpvagnar med en skattevikt som inte överstiger 750 kg. Som förutsättning för skatteplikt gäller att saluvagnslicens meddelats med stöd av de förutsättningar som anges i 18–19 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister, LVTR.

#### *Skattskyldighet*

*2 § Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen gäller.*

Liksom i dag är det innehavaren av saluvagnslicensen som är skattskyldig för saluvagnsskatt. En saluvagnslicens kan återkallas t.ex. om saluvagnsskatten inte har betalats, se 20 § 2 LVTR.

### *Skattens storlek*

*3 § Saluvagnsskatt skall för ett helt skatteår betalas för det antal fordon av varje slag som den skattskyldige samtidigt önskar använda med stöd av licensen. Skatten per fordon uppgår för ett helt skatteår till*

- 1. 360 kronor för motorcyklar,*
- 2. 1 500 kronor för bilar, och*
- 3. 420 kronor för släpvagnar.*

Beloppen dubblas i princip i förhållande till LSV men jämnas av något för att bli jämnt delbara med 12 (antalet kalendermånader på ett skatteår). Eftersom traktorer och motorredskap inte längre skall vara skattepliktiga för saluvagnsskatt återfinns inte några skattesatser för dessa fordon. Skattesatsen för släpvagnar avser släpvagnar med en skattevikt överstigande 750 kg, jfr 1 §.

*4 § Om skatteplikt föreligger under endast en del av ett skatteår tas saluvagnsskatt ut för den del av året som återstår när skatteplikten inträder. Om skatteplikt föreligger under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden.*

Bestämmelsen är oförändrad i förhållande till LSV och anger hur skatten skall beräknas om skatteplikt föreligger endast under en del av ett skatteår, eller en del av en kalendermånad.

## **4 kap. Beskattningsbeslut**

### *Grundläggande beslut om vägtrafikskatt*

*1 § Vägtrafikskatt skall beslutas av Vägverket genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.*

*Om skatt som har beslutats enligt första stycket har blivit uppenbart oriktig på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen, skall den myndighet som har utfört behandlingen rätta beslutet.*

Första stycket i paragrafen anger formen för de grundläggande besluten om vägtrafikskatt (fordonsskatt och saluvagnsskatt) och motsvarar 36 § första stycket FSL (tillämplig för saluvagnsskatten genom 6 § LSV) och att dessa beslut skall fattas genom s.k. automatiserad behandling. Att Vägverket i samma ordning beslutar om dröjsmålsavgift följer av 1 kap. 2 §. Det nu gällande uttrycket

”automatisk databehandling” byts således ut mot det modernare uttrycket ”automatiserad behandling”, vilket är teknikoberoende och används bland annat i personuppgiftslagen (1998:204) och andra modernare författningar, se avsnitt 12.12.5. Det är enligt 1 kap. 2 § Vägverket som har att svara för dessa beslut. Att så är fallet framgår i dag av ett bemyndigande i 36 § tredje stycket FSL och av 5 § FSF.

*Andra stycket* anger under vilka förutsättningar beslutsmyndigheten skall rätta eventuellt felaktiga beslut. De fel som kan behöva rättas är exempelvis programmerings- eller systemfel som ger upphov till ett större antal felaktiga debiteringar och där rättelse enklast kan ske av den myndighet som har att svara för dessa funktioner, se propositionen 1987/88:159 s. 54. Bestämmelsen återfinns i dag i 45 § andra stycket FSL.

### ***Beslut som kan omprövas***

*2 § Skatteverket skall ompröva ett beslut i en fråga som kan ha betydelse för betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt, om den skattskyldige begär det eller om det finns andra skäl för det.*

*Att omprövning skall ske även när den skattskyldige överklagar ett beslut följer av 8 kap. 5 §.*

*Om något beslut i en fråga enligt denna lag inte har fattats, får Skatteverket besluta i frågan på det sätt och inom den tid som gäller för omprövning.*

Den här bestämmelsen och övriga förfarandebestämmelser kommenteras i avsnitt 12.4.3. Bestämmelsen som sådan är ny och har utformats efter förebild från vad som gäller på det övriga skatteområdet i allmänhet, och från 21 kap. 1 § SBL i synnerhet. I *första stycket* klargörs förutsättningarna för när Skatteverket skall ompröva ett beslut. Den gamla ordningen med slutliga beslut osv., som en gång infördes i FSL efter förebild från lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter, LPP, slopas, vilket innebär att förfarandet renodlas. Av *andra stycket* framgår att en obligatorisk omprövningskyldighet föreligger för det fall den skattskyldige överklagar ett beslut. Denna skyldighet framgår av bestämmelserna i 4 kap. 6 § första stycket taxeringslagen (1990:324), TL, till vilka 8 kap. 5 § hänvisar. *Tredje stycket* ger Skatteverket möjlighet att, under samma former som vid ompröv-



ning, besluta i en fråga i vilken något beslut ännu inte fattats. Det rör sig alltså inte om någon egentlig omprövning utan endast om ett beslut fattat i samma ordning som ett omprövningsbeslut.

*3 § Om en fråga som avses i 2 § har avgjorts av en allmän förvaltningsdomstol, får Skatteverket inte ompröva frågan.*

*Trots bestämmelsen i första stycket får en fråga som har avgjorts av en länsrätt eller kammarrätt genom beslut som har fått laga kraft omprövas, om beslutet avviker från rättstillämpningen i ett regeringsrättsavgörande som har meddelats efter beslutet.*

Paragrafen har utformats efter förebild från 21 kap. 3 § SBL. Första stycket innebär att en fråga som prövats i domstol och därigenom vunnit negativ rättskraft inte därefter kan omprövas; s.k. res judicata föreligger. I andra stycket återfinns ett undantag från huvudregeln i första stycket enligt vilket omprövning kan ske för det fall Regeringsrätten har ändrat rättstillämpningen i den aktuella frågan. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra omprövning på begäran av en skattskyldig av en fråga som tidigare prövats av domstol genom lagakraftvunnet beslut, om beslutet avviker från rättstillämpningen i ett regeringsrättsavgörande som meddelats därefter, jfr motiven till TL (prop. 1989/90:74, s. 403 ff.). Beträffande de tidsmässiga förutsättningarna för omprövning med stöd av paragrafen gäller 4 kap. 4 och 5 §§.

#### *Omprövning på initiativ av den skattskyldige*

*4 § En begäran om omprövning skall, om inte något annat följer av tredje stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.*

*Även efter den tid som anges i första stycket får omprövning begäras av ett beslut som är till den skattskyldiges nackdel, om den skattskyldige gör sannolikt att han eller hon inte inom två månader före utgången av denna tid har fått kännedom om beslutet eller om ett skattebesked eller en annan handling som innehåller uppgift om vad som skall betalas. Begäran skall ha kommit in inom två månader från den dag då den skattskyldige fick sådan kännedom.*

*Om den skattskyldige vill begära omprövning av ett beslut enligt 1 § på den grunden att fordonet före den tidpunkt som är avgörande*

*för skattskyldigheten har gått över till en ny ägare, skall framställningen göras hos Skatteverket senast två månader efter den dag då skatten senast skulle ha betalats. Om den skattskyldige har fått ett krav på skatten först sedan den skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen.*

Bestämmelsen anger när en begäran om omprövning skall göras hos Skatteverket. I *första stycket* anges således att en begäran om omprövning som huvudregel skall ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden gått till ända. Även om förfarandet ändras i förhållande till vad som nu gäller anknyter tiden för omprövning till den nu gällande treårsfristen för att enligt 38 § första stycket FSL begära ett s.k. slutligt beslut.

I *andra stycket* finns ett undantag från huvudregeln för de fall då den skattskyldige inte inom två månader före treårsfristens utgång har fått kännedom om ett beslut till hans eller hennes nackdel. Den skattskyldige har då möjlighet att komma in med en begäran om omprövning inom två månader från den dag han eller hon fick kännedom om beslutet. Någon motsvarande regel finns inte beträffande överklagande.

I *tredje stycket* anges tiden för omprövning i det särskilda fallet att den skattskyldige vill begära omprövning av ett beslut på den grunden att fordonet *före* den tidpunkt som är avgörande för skattskyldigheten har gått över till en ny ägare. I sådant fall skall framställningen göras senast två månader efter den dag då skatten senast skulle ha betalats. Om den skattskyldige har fått ett krav på skatten först sedan den skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen. I förhållande till bestämmelsens lydelse i 39 § FSL har tiden utsträckts från 30 dagar till två månader. Ändringen föreslås efter samråd med Skatteverket. Om en begäran om ändring av skatten på denna grund kommer in senare än inom två månader skall Skatteverket inte ta upp den till prövning.

### *Omprövning på initiativ av Skatteverket*

*5 § Om Skatteverket självant omprövar ett beslut, får ett omprövningsbeslut som är till fördel för den skattskyldige meddelas senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.*

*Ett sådant omprövningsbeslut får meddelas även efter denna tid, om det av material som är tillgängligt för Skatteverket framgår att ett beskattningsbeslut är felaktigt.*

*Ett omprövningsbeslut som är till nackdel för den skattskyldige får inte meddelas senare än under andra året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret har gått ut, utom i de fall som avses i 7 §.*

I bestämmelsen anges tillämpliga tidsfrister för de fall som omprövning sker på initiativ av Skatteverket. Enligt *första stycket* gäller därvid en motsvarande tid som för den skattskyldige, dvs. omprövning skall ske senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut. Som förutsättning härför gäller emellertid att det skall vara fråga om ett omprövningsbeslut som är till fördel för den skattskyldige. Vad beträffar frågan om ett omprövningsbeslut är till fördel eller nackdel för den skattskyldige uttalas i propositionen 1989/90:74, s. 308 att samtliga omprövningsbeslut som leder till högre skatt för den skattskyldige får anses vara till den skattskyldiges nackdel. Omvänt torde då gälla att beslut som leder till lägre skatt är till fördel för den skattskyldige.

I *andra stycket* utsträcks den i första stycket angivna fristen såtillvida att ett omprövningsbeslut får meddelas även efter treårsfristen, dock under förutsättning att det av material som är tillgängligt för Skatteverket framgår att ett beskattningsbeslut är felaktigt. Detta innebär således att fristen i första stycket är av begränsad betydelse, eftersom varje beslut som är felaktigt – och som omprövas till den skattskyldiges fördel – får rättas med stöd av andra stycket.

I *tredje stycket* regleras Skatteverkets möjligheter att meddela omprövningsbeslut till nackdel för den skattskyldige genom att ett sådant omprövningsbeslut inte får meddelas senare än under andra året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret har gått ut. För att kunna meddela ett beslut efter denna tid krävs att förutsättningar för efterbeskattning föreligger.

## *Efterbeskattning*

### Förutsättningar för efterbeskattning

6 § Skatteverket får meddela ett omprövningsbeslut som är till nackdel för den skattskyldige efter utgången av den tid som anges i 5 § under de förutsättningar och på det sätt som anges i 7–9 §§ (efterbeskattning).

Bestämmelsen har endast funktionen att inleda avsnittet om efterbeskattning och hänvisa till tillämpliga bestämmelser.

7 § Efterbeskattning får ske, om ett beskattningsbeslut har blivit felaktigt eller inte har fattats på grund av att den skattskyldige

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

2. inte har lämnat föreskriven anmälan till registreringsmyndigheten,

3. har lämnat någon oriktig uppgift i en anmälan eller en ansökan till registreringsmyndigheten eller Skatteverket eller annars under förfarandet till ledning för beskattningen,

4. inte har registreringsbesiktigt fordonet i föreskriven ordning efter en sådan ändring som avses i 2 kap. 11 §, eller

5. har lämnat någon oriktig uppgift i ett mål vid domstol om betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt.

En uppgift skall anses vara oriktig, om det klart framgår att den är felaktig eller att den skattskyldige har utelämnat en uppgift till ledning för beskattningen som han eller hon har varit skyldig att lämna. En uppgift skall dock inte anses vara oriktig, om uppgiften tillsammans med övriga lämnade uppgifter utgör tillräckligt underlag för ett riktigt beslut. En uppgift skall inte heller anses vara oriktig, om uppgiften är så orimlig att den uppenbart inte kan läggas till grund för ett beslut.

I bestämmelsens första stycke anges under vilka förutsättningar som efterbeskattning får ske. Någon ändring i sak är inte avsedd i förhållande till FSL. Vissa redaktionella ändringar har dock gjorts. I bestämmelsen fanns tidigare ett stycke enligt vilket reglerna om beräkning av skatt efter skälig grund gjordes tillämpliga beträffande efterbeskattning. Stycket behövs inte längre, utan har slopats, eftersom reglerna om beräkning av skatt efter skälig grund placerats sist i kap. 4 och är generellt tillämpliga.

*Andra stycket* är nytt och har infogats efter förebild från andra skatteförfattningar. Stycket omfattar således en definition av uttrycket ”oriktig uppgift”. I dessa andra författningar, t.ex. SBL, återfinns definitionen i anslutning till reglerna om skattetillägg. Eftersom dessa regler föreslås tas bort och ersätts med regler om särskild avgift är det beträffande vägtrafikskattelagen (VTL) lämpligare att infoga definitionen i anslutning till den bestämmelse där uttrycket används. Om förutsättningar för efterbeskattning föreligger enligt bestämmelsen finns det också grund för att påföra särskild avgift.

*8 § Efterbeskattning får inte ske, om det skattebelopp som den avser är att anse som ringa eller om det med hänsyn till omständigheterna skulle framstå som uppenbart oskäligt. Om prövningen beträffande fordonsskatt avser flera skatteperioder för samma skatteår, skall frågan om skattebeloppet är att anse som ringa bedömas med hänsyn till det sammanlagda beloppet för perioderna.*

Bestämmelsen är oförändrad i sak. Beträffande frågan om vad som avses med att ett belopp är att anse som ringa saknas vägledning i tidigare förarbeten. Ett belopp bör emellertid kunna anses som ringa om det är lägre än 1 000 kronor. Beloppet bör dock anses som ringa bara om det är lägre än fordonsskatten för ett skatteår för fordonet.

#### Tidsfrister för efterbeskattning

*9 § Skatteverkets beslut om efterbeskattning skall, om inte något annat följer av andra eller tredje stycket, meddelas senast under sjätte året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.*

*Beslut om efterbeskattning på grund av en oriktig uppgift i ett omprövningsärende eller i ett mål om betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt får meddelas efter den tid som anges i första stycket men senast ett år från utgången av den månad då Skatteverkets eller domstolens beslut i ärendet eller målet har fått laga kraft.*

*Vid efterbeskattning gäller i övrigt bestämmelserna i 21 kap. 17–20 §§ skattebetalningslagen (1997:483). Om den skattskyldige har avlidit, skall efterbeskattningen påföras dödsboet.*

Även denna bestämmelse är oförändrad i förhållande till vad som nu gäller. Om den skattskyldige har avlidit får, enligt 21 kap. 17 § SBL, beslut om efterbeskattning inte meddelas efter utgången av det andra året efter det kalenderår under vilket bouppteckning efter den skattskyldige har lämnats in för registrering. I 21 kap. 18 § SBL finns regler om förlängning av fristen för efterbeskattning när den skattskyldige delgivits misstanke för brott som avser skatt, åtal väckts för sådant brott eller preskriptionstiden förlängts genom beslut enligt 14 a § skattebrottslagen (1971:69).

### *Gemensam bestämmelse om beskattningsbeslut*

*10 § Om vägtrafikskatten inte kan bestämmas tillförlitligt med ledning av uppgifter i vägtrafikregistret eller med stöd av en verkställd utredning, skall den beräknas efter skälig grund.*

Bestämmelsen behandlar förutsättningarna för s.k. skönsbeskattning och är tillämplig beträffande samtliga de skattebeslut som kan fattas med stöd av 4 kap., dock med undantag för de automatiserade besluten i 4 kap. 1 § första stycket som ju fattas endast med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret. Bestämmelsens direkta tillämpningsområde kan sägas utvidgas något i förhållande till FSL, eftersom den ersätter den nuvarande regeln i 36 § FSL, med bemyndigande för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter för bestämmande av skatten i de fall som uppgifter saknas i vägtrafikregistret. I stället skall alltså förevarande, något vidare, bestämmelse utgöra den legala grunden för skatteuttag i de fallen.

### **5 kap. Särskild avgift**

*1 § En särskild avgift skall tas ut av den skattskyldige om det i samband med ett omprövningsbeslut av fordonsskatt föreligger någon sådan grund för efterbeskattning som avses i 4 kap. 7 §.*

*Avgiften skall tas ut för varje fordon och för varje tillfälle som någon sådan grund föreligger.*

Bestämmelsen inleder 5 kap., vilket ersätter bestämmelserna i FSL om skattetillägg. För mera information härom se avsnitt 12.5.

Kapitlet har utformats efter förebild från lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). I bestämmelsen klargörs under *vilka förutsättningar* och på *vilket* sätt den särskilda sanktionsavgiften, särskild avgift, kan tas ut. I *första stycket* anges att om förutsättningar för efterbeskattning avseende fordonsskatt föreligger enligt 4 kap. 7 § första stycket så skall särskild avgift tas ut av den skattskyldige. Med skattskyldig avses här den som är skattskyldig enligt 2 kap. 4 §. Det bör här klargöras att efterbeskattning som sådan inte är ett krav för påförande av särskild avgift. Den särskilda avgiften kan således påföras även inom ramen för ett ordinärt omprövningsbeslut, så länge som ett beskattningsbeslut har blivit felaktigt eller inte har fattats på någon av de grunder som anges i 4 kap. 7 § första stycket. Syftet bakom bestämmelsens *andra stycke* är att avgiften skall tas ut vid varje tillfälle som förutsättningar för efterbeskattning föreligger. Med tillfälle bör avses *varje* beskattningsåtgärd som kan vidtas av Skatteverket med stöd av grunderna för efterbeskattning i 4 kap. 7 § första stycket. Detta innebär t.ex. att *ett* beslut som omfattar flera skatteperioder (eller skatteår) får anses avse flera tillfällen. Ett beskattningsbeslut kan således innebära att flera särskilda avgifter skall betalas.

*2 § Avgiften uppgår för motorcyklar, personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar till 1 000 kronor.*

*För annat skattepliktigt fordon beräknas avgiften på följande sätt.*

*(tabell ej med här, se författningsförslaget i betänkandets inledning)*

*Om avgift skall tas ut av den som tidigare under de senaste 12 månaderna har påförts avgift enligt 1 §, skall beloppet bestämmas till en och en halv gånger det som följer av första eller andra stycket.*

Av *första stycket* framgår att den särskilda avgiften uppgår till 1 000 kronor för lätta fordon, dvs. motorcyklar, personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. För övriga skattepliktiga fordon tas avgiften ut beroende på fordonets skattevikt, vilket framgår av *andra stycket*. Nivåerna på beloppen motsvarar de nivåer som finns i motsvarande reglering i LSE. Enligt *tredje stycket* skall en förhöjd särskild avgift tas ut för de tillfällen som följer på det första tillfället, om påförandet av särskild avgift sker inom ett år från det första tillfället.

3 § *Om det finns särskilda skäl, skall Skatteverket medge nedsättning av eller befrielse från avgiften.*

I bestämmelsen återfinns en möjlighet för Skatteverket att medge nedsättning av eller befrielse från den särskilda avgiften. Som förutsättning härför gäller att särskilda skäl skall föreligga. I belysning av att den särskilda avgiften är en sådan sanktionsavgift som bör tas ut på ett sådant sätt att kraven i Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna tillgodoses, bör bedömningen av huruvida särskilda skäl föreligger vara tämligen generös. Detta återspeglas även av valet av rekvisitet *särskilda*, och således inte *synnerliga*, skäl. Vid bedömningen av huruvida särskilda skäl föreligger måste den s.k. *proportionalitetsprincipen* iakttas i varje enskilt fall. Storleken på den särskilda avgiften måste därvid sättas i relation till den aktuella grunden för efterbeskattning. Försvårande är naturligtvis när samma skattskyldig inom loppet av ett par år påförs särskild avgift vid mer än ett tillfälle. Särskilda skäl bör normalt sett inte anses föreligga när det rör sig om ett mer systematiskt skatteundandragande, eller om skatteundandragandet sker inom ramen för en näringsverksamhet.

## 6 kap. Betalning av vägtrafikskatt

### *Hur vägtrafikskatten skall betalas*

1 § *Skatten skall betalas genom att sättas in på ett särskilt konto.  
Betalningen anses ha skett den dag då den har bokförts på kontot.*

Bestämmelsen har kommenterats utförligt i avsnitt 12.12.3. Av paragrafen framgår när skatten skall anses vara betald. Motsvarande reglering finns i 16 kap. 2–3 §§ SBL och tillämpas bland annat beträffande betalning av punktskatt. Detta senare framgår av 1 kap. 1 § SBL. Bestämmelsens nya formulering innebär att ett större betalningsansvar läggs på den skattskyldige än i dag. Denne måste göra inbetalningen i sådan tid och på sådant sätt att betalningen hinner bokföras på det särskilda kontot före betalningsfristens utgång. Utredningen noterar att samma regler föreslås beträffande trängselskatten (se prop. 2003/04:145, s. 61 f.).



## Vem som skall betala, betalningstider

### Fordonsskatt

2 § Om inte något annat följer av andra eller tredje stycket, skall fordonsskatten betalas av den som är skattskyldig för fordonet vid ingången av den månad under vilken skatten enligt 3 § skall betalas eller skulle ha betalats.

När ett fordon blir skattepliktigt skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när skatteplikten inträdde. Om en sådan ändring som avses i 2 kap. 11 § sker, skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett eller, i fråga om ändrad användning av fordonet, när användningen ändrades.

Fordonsskatt som fastställs genom ett beslut om efterbeskattning skall betalas av den som var skattskyldig under den tid skatten avser.

Bestämmelsen är oförändrad i förhållande till FSL. Utöver att ange när fordonsskatten skall betalas innehåller bestämmelsen utförliga regler om vem som skall betala skatten. Vid den ordinarie debiteringen är det den som är ägare till ett fordon vid uppbörds månads ingång som är skyldig att betala fordonsskatten. Äganderättsförändringar efter denna tidpunkt beaktas inte. Rör det sig om en höjning av fordonsskatten på grund av ändrad beskaffenhet eller ändrad användning knyts bedömningen till registreringsbesiktningen respektive den tidpunkt då användningen ändrades. I rättsfallet RÅ79 1:39 har en skattskyldig som sålt sitt fordon uppbörds månads första dag ansetts som ägare till fordonet vid uppbörds månads ingång.

3 § Fordonsskatten för ett skatteår eller en skatteperiod skall betalas under månaden före ingången av skatteåret eller skatteperioden (uppbörds månaden).

Om fordonet har blivit skattepliktigt efter ingången av uppbörds månaden, skall fordonsskatten betalas senast tre veckor efter det att skatteplikten inträdde.

Om fordonsskatt i de fall som avses i andra stycket skall betalas för högst en kalendermånad under skatteåret eller skatteperioden, skall fordonsskatt för närmast följande skatteår eller skatteperiod betalas samtidigt.

Även denna bestämmelse är oförändrad i förhållande till FSL. *Första stycket* avser den ordinarie uppbörden, dvs. när ett fordon är skattepliktigt vid uppbörds månads ingång. Enligt 8 § första stycket vägtrafikskatteförordningen (VTF) skall ett inbetalningskort avseende skatten sändas till den skattskyldige snarast möjligt, och vid den ordinarie uppbörden senast den 12 i uppbörds månaden. Har en fordonsägare inte fått sitt inbetalningskort skall han eller hon enligt 8 § andra stycket VTF anmäla detta till Vägverket senast en vecka innan skatten skall vara betald. Om fordonsskatten betalas efter utgången av den tid då skatten senast skulle ha betalats skall, i enlighet med 10 § VTF, ett bevis om att skatten har betalats medföras vid färd med fordonet. Beviset gäller under två veckor efter betalningsdagen.

Om ett fordon blir skattepliktigt under en uppbörds månad skall enligt *andra stycket* skatten betalas senast tre veckor efter det att skatteplikten inträdde. Om denna skattebetalning avser högst en kalender månad skall fordonsskatt för närmast följande skatteår eller skatteperiod, enligt *tredje stycket*, betalas samtidigt.

*4 § Om skatten enligt 2 kap. 11 § skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, skall skatten betalas*

*1. vid ändring av fordonets beskaffenhet, senast tre veckor efter utgången av den kalender månad under vilken registreringsbesiktningen skedde eller senast skulle ha skett,*

*2. vid ändring av fordonets användning, senast tre veckor efter den dag då ändringen skedde.*

Bestämmelsen anger när fordonsskatten skall betalas i de fall som skatten enligt 2 kap. 11 § skall tas ut med ett högre belopp på grund av att fordonets beskaffenhet eller användning har ändrats.

*5 § Tillkommande fordonsskatt enligt 13 § skall betalas senast en månad efter det att skatteändringen har trätt i kraft.*

Tillkommande skatt på grund av skattehöjningar bör i så stor utsträckning som möjligt debiteras i samband med annan uppbörd. I den mån detta inte är praktiskt möjligt med hänsyn till ikraftträdandetidpunkt m.m. får en särskild uppbörd göras. I bestämmelsen anges att skatten i sådana fall skall betalas inom en månad efter skattehöjningen.

### Saluvagnsskatt

6 § Saluvagnsskatt skall betalas senast tre veckor efter det att saluvagnslicens har meddelats.

Om skattskyldighet föreligger vid ingången av december månad skall skatten betalas före ingången av det skatteår som skatten avser.

Dessa bestämmelser återfinns i dag i 2 och 3 §§ förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m. För att undvika att dela upp bestämmelserna om betalningstid över flera författningar placeras de nu i stället i lagen i direkt anslutning till motsvarande bestämmelser på fordonsskatteområdet.

### Gemensam bestämmelse om betalningstider

7 § Vägtrafikskatt som har fastställts enligt 4 kap. 2 eller 6 § samt särskild avgift som har beslutats enligt 5 kap. 3 § skall betalas inom den tid som Skatteverket bestämmer.

Bestämmelsen avser såväl fordonsskatt som saluvagnsskatt och tar sikte på de fall som inte har någon lagreglerad betalningstid.

### Anstånd

#### Anstånd vid omprövning eller överklagande

8 § Skatteverket får bevilja anstånd med att betala vägtrafikskatt om

1. den skattskyldige har begärt omprövning av eller har överklagat ett beskattningsbeslut och det är tveksamt om betalningsskyldighet kommer att föreligga, eller

2. det i andra fall kan antas att den skattskyldige kommer att helt eller delvis bli befriad från skatten.

Bestämmelserna i 19 kap. 6 § första och tredje styckena skattebetalningslagen (1997:483) om kostnadsränta skall då tillämpas.

Anståndstiden får bestämmas till längst tre månader efter den dag då beslut fattades med anledning av begäran om befrielse eller omprövning eller med anledning av överklagandet.

Bestämmelsen har moderniserats efter förebild från 17 kap. 2 § SBL. Paragrafens tidigare utformning baserades på motsvarande regler i den numera upphävda LPP. I första stycket anges de

förutsättningar som skall gälla för att anstånd skall kunna beviljas. *Andra stycket* har förtydligats såtillvida att ordet kostnadsränta lagts till för att göra hänvisningen till SBL mer begriplig. Av *tredje stycket* framgår att anståndstiden får bestämmas till längst tre månader efter den dag då beslut fattades med anledning av begäran om befrielse eller omprövning eller med anledning av överklagandet. Tiden överensstämmer med vad som gäller enligt SBL.

*9 § Även om förutsättningarna i 8 § inte är uppfyllda skall Skatteverket efter ansökan av den skattskyldige bevilja anstånd med betalning av den särskilda avgiften, om den skattskyldige har begärt omprövning av eller till länsrätten överklagat beslutet om särskild avgift eller beslutet i den fråga som har föranlett den särskilda avgiften. Detta gäller dock inte vid begäran om omprövning, om den skattskyldige tidigare har beviljats anstånd med betalningen av den särskilda avgiften enligt denna paragraf i avvaktan på Skatteverkets omprövning avseende samma fråga.*

*Anståndstiden skall bestämmas till dess att Skatteverket har meddelat beslut i omprövningsärendet eller längst tre månader efter dagen för detta beslut eller, vid överklagande till länsrätten, till dess att länsrätten har meddelat beslut med anledning av överklagandet eller längst tre månader efter dagen för detta beslut.*

Bestämmelsen ger enligt *första stycket* den skattskyldige rätt till anstånd i de fall som han eller hon begärt omprövning av, eller överklagat, ett beslut om särskild avgift, oavsett om förutsättningarna i 8 § är uppfyllda. Regleringen har sin grund i den särskilda avgiftens straffliknande karaktär och de krav på rättssäkerhetsgarantier som Europakonventionen ställer i sådana fall. I *andra stycket* redovisas närmare hur anståndstiden skall beräknas i dessa fall.

#### Anstånd i övriga fall

*10 § Om det finns synnerliga skäl, får Skatteverket bevilja anstånd med inbetalning av vägtrafikskatt även i andra fall eller på annat sätt än som avses i 8 och 9 §§.*

Paragrafen är avsedd att täcka de undantagssituationer som enligt gällande reglering uttryckligen anges i FSL. Bestämmelsen har dock omformats efter förebild från SBL. Beträffande bestämmelsens tillämpning anförde departementschefen i förarbetena till FSL att bestämmelsen borde tillämpas restriktivt och att anstånd inte borde komma i fråga annat än i enstaka mycket speciella fall (prop. 1987/89:159, s. 42). Genom rekvisitet "synnerliga skäl" tydliggörs nu paragrafens begränsade tillämpningsområde. Såsom nämnts i kommentaren till den föregående bestämmelsen har anståndsbestämmelserna i FSL sin grund i motsvarande reglering i LPP. Som en del av bestämmelsen gäller i dag att anstånd endast kan sökas för skatt som ännu inte hade förfallit till betalning. Genom paragrafens nu föreslagna lydelse bortfaller det kravet. Motsvarande skedde beträffande punktskatterna i samband med att dessa skatter insortades under SBL:s regler. I praktiken innebär denna ändring för Skatteverkets vidkommande att i vissa fall ett beslut om anstånd måste meddelas i stället för ett beslut om avvisning. Detta torde dock enligt utredningens mening inte vara särdeles betungande utan bör kunna uppvägas av den, för den skattskyldige, i någon mån ökade möjligheten att kunna beviljas anstånd.

#### *Gemensamma bestämmelser om anstånd*

*11 § En ansökan om anstånd med inbetalning av skatt skall ges in till Skatteverket.*

Av bestämmelsen framgår till vilken instans den skattskyldige skall vända sig med en ansökan om anstånd.

*12 § Om den skattskyldiges ekonomiska förhållanden har förändrats väsentligt sedan anstånd beviljats eller om det finns andra särskilda skäl, får beslutet om anstånd omprövas.*

I paragrafen återfinns bestämmelser som ger Skatteverket möjlighet att ompröva ett anståndsbeslut om den skattskyldiges ekonomiska förhållanden har förändrats väsentligt. Under förutsättning att särskilda skäl kan anses föreligga ges Skatteverket dessutom en möjlighet att mera allsidigt ompröva ett anståndsbeslut utifrån andra aspekter än den skattskyldiges ekonomiska förhållanden.

### *Återbetalning samt betalning av tillkommande skatt i vissa fall*

*13 § Om skatteplikten för fordonsskatt för ett fordon upphör under tid för vilken skatt har betalats, återbetalas den överskjutande skatten till den som var skattskyldig när skatteplikten upphörde.*

*Om skatten i fall som avses i 2 kap. 11 § sänks, återbetalas den överskjutande skatten till den som var skattskyldig när registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller, om sänkningen beror av ändrad användning, när användningen ändrades.*

*Om skatteplikt för saluvagnsskatt upphör under tid för vilken skatt har betalats, återbetalas efter ansökan överskjutande belopp till den skattskyldige sedan utlämnad saluvagnsskylt har återställts.*

I paragrafen har i första och tredje styckena samlats bestämmelser om återbetalning av fordonsskatt respektive saluvagnsskatt för de fall då skatteplikten för dessa skatteslag upphör. I andra stycket regleras de fall av återbetalning av fordonsskatt som föranleds av att ett fordon beskaffenhet eller användningssätt ändras.

*14 § Om fordonsskatten för ett fordon på grund av ändring i denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tiden efter ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser, skall tillkommande skattebelopp betalas för tiden från och med dagen för ändringen till utgången av skatteåret eller, om fordonsskatt har beslutats för en skatteperiod, till utgången av skatteperioden. För samma tid skall överskjutande skattebelopp som har betalats återbetalas.*

*Den som är skattskyldig vid ikraftträdandet av lagändringen skall betala tillkommande skattebelopp och är berättigad till återbetalning av överskjutande skattebelopp.*

Syftet med bestämmelsen är att minska behovet av övergångsbestämmelser i de fall fordonsskattesatserna ändras (se prop. 1987/88:159, s. 49). Således reglerar första stycket hur skatten skall betalas i sådana fall. Tillkommande skatt skall enligt 6 kap. 5 § betalas senast en månad efter det att skatteändringen trätt i kraft. Av andra stycket framgår vem som skall betala, eller återfå den skatt som beräknats med stöd av första stycket.

*15 § Skattebelopp enligt 14 § som understiger 100 kronor behöver inte betalas och återbetalas inte heller.*

Syftet med bestämmelsen är att minska antalet debiteringar och återbetalningar av små belopp som kan uppkomma genom tillämpning av 6 kap. 14 §. I 57 § FSL finns en bestämmelse med ett annat gränobelopp, 25 kronor, som skall tillämpas vid andra former av skattedebiteringar/återbetalningar än de som avses i 6 kap. 14 §. Denna bestämmelse föreslås dock slopas eftersom de av utredningen föreslagna skattehöjningarna medför att det inte längre kommer att bli några belopp till den låga nivån.

*16 § Om en lastbil eller en släpvagn har transporterats på järnväg inom Sverige får Skatteverket, efter ansökan, medge att hela eller halva den fordonsskatt som har betalats för fordonet för det skatteår då transporten har ägt rum återbetalas.*

*Skatten återbetalas*

*1. helt, om fordonet har transporterats på järnväg sammanlagt minst 120 dygn under skatteåret,*

*2. med hälften, om fordonet har transporterats på järnväg under minst 60 dygn men mindre än 120 dygn.*

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 12.12.2 och är oförändrad i sak. Ett flertal redaktionella ändringar har gjorts. Den viktigaste förändringen består i att den nu gällande 70 a § FSL har delats upp på denna och nästföljande paragraf.

*17 § Berättigad till återbetalning enligt 16 § är den som är skattskyldig för fordonet vid utgången av skatteåret eller, om skatteplikten för fordonet har upphört dessförinnan av annan anledning än avställning, den som då var skattskyldig för fordonet.*

*Ansökan om återbetalning prövas endast om den har kommit in till Skatteverket inom fyra månader efter skatteårets utgång. För Skatteverkets beslut tillämpas 4 kap. 2 §.*

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 12.12.2 och i anslutning till föregående paragraf.

*18 § Om vägtrafikskatt har återbetalats med ett för högt belopp till följd av att en oriktig uppgift har lämnats av den skattskyldige, skall denne betala tillbaka det för mycket erhållna.*

*I fråga om åtgärder för att ta ut vad som skall återbetalas gäller bestämmelserna om beskattningsbeslut i tillämpliga delar.*

Bestämmelsen är oförändrad i sak. Med begreppet ”oriktig uppgift” i första stycket avses den betydelse som begreppet har enligt 4 kap. 7 § andra stycket. I andra stycket görs en redaktionell ändring.

### *Dröjsmålsavgift*

*19 § En avgift (dröjsmålsavgift) skall tas ut om vägtrafikskatt inte betalas inom den tid och i den ordning som har bestämts enligt denna lag.*

*Om anstånd med betalning av skatten har medgetts enligt 8, 9 eller 10 §, skall dröjsmålsavgift tas ut endast på det skattebelopp som inte har betalats senast vid anståndstidens slut.*

*I övrigt gäller bestämmelserna i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.*

De nuvarande reglerna om dröjsmålsavgift återfinns i 61–63 §§ FSL. I samband med den författningstekniska översynen har utredningen övervägt om dröjsmålsavgiften kan slopas och i stället ersättas med kostnadsränta. Statens intäkter från dröjsmålsavgiften uppgår till cirka 38 miljoner kronor per år. Cirka 90 procent av ärendena rör den lägsta dröjsmålsavgiften som är 100 kronor, med undantag för om det ursprungligen obetalda beloppet är mindre än 100 kronor, i vilket fall dröjsmålsavgiften endast får tas ut med motsvarande belopp. Med en kostnadsränta skulle beloppen bli betydligt mindre än 100 kronor. Ett utbyte till kostnadsränta torde därvid kunna fungera endast under förutsättning att någon form av (vägtrafik-) skattekonto skulle bli aktuellt. I avsaknad av ett sådant går det främst av administrativa skäl inte att motivera att dröjsmålsavgiften slopas (se bl.a. SOU 1988:60, s. 80). Utredningen föreslår därför att den skall bli kvar. De nu gällande bestämmelserna föreslås emellertid kortas ned och samlas i en paragraf, mot tidigare tre. Bestämmelsen i 63 § FSL om befrielse från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift slopas såsom varande överflödigt, eftersom detta framgår redan av 6 § lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift till vilken tredje stycket hänvisar. Att bestämmelserna om skattebeslut enligt lagen även gäller beslut om sådan befrielse framgår av 1 kap. 8 §. Beträffande den närmare tillämpningen av reglerna om dröjsmålsavgift kan hänvisas till *Riksskatteverkets rekommendationer m.m. om dröjsmålsavgift* (RSV SV 1995:4).



## 7 kap. Effekter av att skatt inte har betalats

### *Förbud att använda fordon på grund av att skatt inte har betalats*

1 § Ett skattepliktigt fordon får inte användas, om fordonsskatten inte har betalats inom den tid som har bestämts enligt denna lag. Användningsförbudet gäller till dess skatten har betalats.

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

1. skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret,
2. skatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 4 kap. 6 § eller avser ytterligare skatt som har beslutats efter ägarbytet, eller
3. skatt för vilken anstånd med betalningen föreligger.

Om det finns särskilda skäl, får Skatteverket medge att ett visst fordon får användas trots vad som sägs i första stycket.

Bestämmelsen är oförändrad i sak i likhet med övriga bestämmelser i 7 kap. Genomgående gäller emellertid att de tidigare använda uttrycken "brukar" och "brukandeförbud" ersatts med uttrycken "använder" och "användningsförbud". En andra mening har i förtydligande syfte lagts till i *första stycket*. I *andra stycket* redovisas de undantagssituationer då ett fordon får användas trots att fordonsskatt inte har betalats. *Andra stycket punkterna 1 och 2* infördes genom vägtrafikskatteförordningen (1973:601) och var ett resultat av en allmän bedömning av hur omfattande användningsförbudet borde vara (se SOU 1972:42, s. 219). *Andra stycket punkten 3* motiveras av anståndsreglerna i 6 kap. 8–11. Användningsförbud inträder om ett medgivet anstånd löper ut utan att skatten har betalats (se prop. 1987/88:159, s. 57). I *tredje stycket* finns en dispensmöjlighet från reglerna om användningsförbud. Således kan Skatteverket medge att ett visst fordon får användas även om förutsättningar för användningsförbud föreligger. Som förutsättning härför gäller att särskilda skäl skall anses föreligga. I förarbetena till FSL uttalades beträffande denna bestämmelse att den dittillsvarande restriktiva tillämpningen borde bestå (se prop. 1987/88:159, s. 57). Mot bakgrund av syftet med reglerna om användningsförbud saknas anledning att frångå dessa uttalanden. Vad gäller frågan om när särskilda skäl skall anses föreligga redovisar Riksskatteverket (nu Skatteverket) i verkets *Handledning för fordonsskatt 1998* ett antal situationer där sådana särskilda skäl kan anses föreligga (s. 85).

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

Fordon som sålts vid exekutiv försäljning får användas av den nye ägaren, trots att fordonsskatt som tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Undantaget gäller även om bilen säljs vidare av den som förvärvat den vid den exekutiva försäljningen. Om gäldenären åter blir ägare till bilen skall användningsförbudet träda i kraft igen (jfr Riksskatteverkets (nu Skatteverkets) *Handledning för fordonsskatt 1998*, s. 84 f.). Motsvarande ordning skall gälla även för fordon som tillhör ett konkursbo.

### *Användning av fordon trots att skatt inte har betalats*

#### Ombändertagande av registrerings skyltar

3 § Om ett fordon används i strid mot 1 § och två månader har förflutit från den dag, då den skatt som har föranlett användningsförbudet senast skulle ha betalats, skall en polisman ta hand om fordonets registrerings skyltar.

Polismannen skall ta hand om registrerings skyltarna även på ett avställt fordon, om förutsättningarna för en sådan åtgärd skulle ha förelegat enligt första stycket, om fordonet hade varit skattepliktigt.

Den polisman som har tagit hand om fordonets registrerings skyltar får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Syftet med bestämmelsen är att träffa de fall där användningsförbudet kan antas ha överträtts avsiktligt. Därvid bör den skattskyldige inom den tidsram som anges i första stycket ha hunnit få såväl ett inbetalningskort avseende fordonsskatten som en påminnelse om att betala. Han eller hon torde därför inte vara ovetande om att fordonet inte får användas. Genom *andra stycket* görs bestämmelsen tillämplig även för avställda fordon. Flyttning av fordonet enligt *tredje stycket* bör enligt förarbetena till bestämmelsen bland annat medges om fordonet annars skulle utgöra en trafikfara (se

prop. 1981/82:225, s. 56). Fordonet bör också få flyttas om det är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om färden avbröts direkt. t.ex. levande djur och kylvaror. Enligt 14 § VTF skall det finnas ett bevis i fordonet om en polismans medgivande enligt denna bestämmelse.

#### Ansvarsbestämmelser

*4 § En ägare av ett fordon, som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid mot 1 § sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 3 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*Första stycket gäller även när ett avställt fordon används, om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 3 §, och användningsförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 1 §, om fordonet hade varit skattepliktigt.*

*En ägare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas på något annat sätt i strid mot 1 § döms till penningböter.*

I första stycket ges straffbestämmelser för den som använder, eller låter använda, ett fordon som blivit avskyltat på den grunden att det använts i strid med ett användningsförbud. Bestämmelsen har tidigare tillämpats som om strikt ansvar förelegat. Från och med den 1 januari 2000 gäller emellertid att det krävs uppsåt eller oaktsamhet för att ansvar skall kunna utdömas (se prop. 1999/2000:9, s. 49 f.). Liksom föregående bestämmelse skall även denna bestämmelse tillämpas på avställda fordon. Detta framgår av andra stycket. I tredje stycket ges en straffbestämmelse för den som använder, eller låter använda, ett fordon i strid med ett användningsförbud, utan att fordonet dessförinnan blivit avskyltat. Till skillnad mot första stycket gäller här endast penningböter som påföljd. Även för tillämning av denna straffbestämmelse krävs att uppsåt eller oaktsamhet förelegat.

*5 § Den som använder någon annans fordon utan lov döms i ägarens ställe enligt 4 §. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt för obestämd tid eller för en bestämd tid som understiger ett år och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den som ägaren har utsett.*

Genom bestämmelsen åstadkoms att den som olovandes använder någon annans fordon kan drabbas av samma rättsverkningar som ägaren enligt 7 kap. 4 §. Motsvarande gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den som ägaren har utsett.

*6 § Bestämmelserna i 4 § gäller även föraren, om han eller hon kände till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid kontroll, prövning, tillsyn eller haveriundersökning enligt 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:574).*

Enligt bestämmelsen kan även föraren dömas om han eller hon känt till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs i vissa särskilt angivna sammanhang.

*7 § Ansvarsbestämmelserna för ägare eller användare av fordon skall i fråga om fordon som tillhör eller används av staten eller en kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att förebygga en förseelse och sker ändå en sådan på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas bestämmelserna om ansvar för ägare eller användare på den överordnade.*

*I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett oskiftat dödsbo eller ett konkursbo tillämpas de bestämmelser om ansvar som avses i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda boet.*

*I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett bolag, en förening, en stiftelse eller någon annan juridisk person tillämpas de bestämmelser om ansvar som avses i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen eller på den som Vägverket på begäran har godtagit som ansvarig företrädare för denne.*

Bestämmelsen är oförändrad i sak men har genomgått vissa redaktionella förändringar, bland annat i syfte att i högre grad uppnå överensstämmelse med motsvarande bestämmelse i bland annat 31 § LVTR.

## 8 kap. Överklagande

### Överklagbara beslut

*1 § Beslut enligt denna lag får, utom i de fall som avses i andra stycket, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Ett beslut som har fattats med stöd av 4 kap. 1 § får dock inte överklagas av den skattskyldige innan beslutet har omprövats enligt 4 kap. 2 §. En skattskyldigs överklagande av ett sådant beslut innan beslutet har omprövats skall anses som en begäran om omprövning enligt nämnda paragraf.*

*Beslut i fråga om skatterevision och föreläggande vid vite får inte överklagas.*

I bestämmelsens första stycke anges att Skatteverkets beslut enligt lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detta är en generell överklaganderegeln som ersätter den nuvarande formen *överklagande i allmän ordning* som återfinns i 84 och 84 a §§ FSL. Av första stycket andra meningen framgår att ett grundläggande beslut om vägtrafikskatt, dvs. ett s.k. automatiserat beslut, inte får överklagas innan beslutet har omprövats enligt 4 kap. 2 §. Om ett sådant beslut ändå överklagas skall överklagandet inte avvisas. Överklagandet skall i stället anses utgöra en begäran om omprövning.

Liksom enligt nu gällande ordning får enligt *andra stycket* beslut i fråga om skatterevision och föreläggande vid vite inte överklagas.

*2 § Om det är den skattskyldige som överklagar ett beslut, skall Skatteverket vara den skattskyldiges motpart sedan handlingarna i målet har överlämnats till länsrätten. Om även det allmänna ombudet hos Skatteverket överklagar, tillämpas dock bestämmelserna i 2 § lagen (2003:643) om allmänt ombud hos Skatteverket.*

*Det allmänna ombudet får föra talan till den skattskyldiges förmån. Ombudet har då samma behörighet som den skattskyldige.*

Den 1 januari 2004 återinfördes funktionen med ett allmänt ombud inom skatteförvaltningen. Detta var en följd av att Riksskatteverket och de tio skattemyndigheterna slogs ihop till en enda myndighet, Skatteverket (se prop. 2002/03:99). Detta har inneburit att reglerna i FSL kompletterats med regler om allmänt ombud. Dessa regler

förs i huvudsak över till VTL, men kompletteras i förtydligande syfte efter förebild från SBL. I *första stycket* klargörs således vem som skall vara den skattskyldiges motpart när denne överklagar ett beslut. Som huvudregel gäller att Skatteverket är den skattskyldiges motpart. För det fall att även det allmänna ombudet överklagar ett beslut skall dock bestämmelserna i 2 § lagen (2003:643) om allmänt ombud hos Skatteverket tillämpas. Enligt nämnda bestämmelser skall i ett sådant fall det allmänna talan i allmän förvaltningsdomstol föras av det allmänna ombudet. Av *andra stycket* framgår att det allmänna ombudet också får föra talan till den skattskyldiges förmån.

### *Den skattskyldiges överklagande*

*3 § Den skattskyldiges överklagande skall, om inte något annat följer av andra stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut. Om beslutet har meddelats efter den 30 september tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut och den skattskyldige har fått del av beslutet efter utgången av november samma år, eller om beslutet avser efterbeskattning, får överklagandet dock komma in inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.*

*Om en part har överklagat ett beslut om fastställande av skatt eller om efterbeskattning får också motparten överklaga beslutet, även om den för motparten gällande tiden för överklagande har gått ut. Ett sådant överklagande skall ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha skett. Om det första överklagandet förfaller av någon anledning, förfaller också det senare.*

Bestämmelsen anvisar inom vilken tid ett överklagande skall ske. I *första stycket* anges således att den skattskyldiges överklagande skall ha kommit in inom samma tid som gäller för begäran av omprövning enligt 4 kap. 4 §. För att ge den skattskyldige möjlighet att hinna överklaga beslut som fattats mot slutet av fristens utgång gäller en särskild regel för dessa beslut, nämligen att den skattskyldige då har tre veckor på sig att överklaga från dagen för delgivning. Motsvarande gäller för beslut om efterbeskattning, som ju, enligt 4 kap. 9 §, kan fattas upp till sex år efter utgången av

det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

I *andra stycket* ges regler om tid för överklagande i de fall som någon överklagar i anslutning till någon annans överklagande.

*4 § Även om tiden för överklagande har gått ut, får ett beslut om särskild avgift överklagas så länge beslutet i den skattefråga som föranlett den särskilda avgiften inte fått laga kraft.*

Bestämmelsen möjliggör överprövning av ett beslut om särskild avgift så länge beslutet i den fråga som föranlett den särskilda avgiften inte fått laga kraft. Härigenom avses att upprätthålla de särskilda rättssäkerhetsgarantier som bör omgärda den särskilda avgiften mot bakgrund av att det är en avgift av straffliknande karaktär.

*5 § I övrigt gäller bestämmelserna i 6 kap. 5–7 taxeringslagen (1990:324) när en skattskyldig har överklagat Skatteverkets beslut.*

Paragrafen fyller ut bestämmelserna om överklagande med TL:s bestämmelser om bland annat Skatteverkets skyldighet till rättidsprövning samt obligatorisk omprövning. Bestämmelserna i TL, till vilka paragrafen hänvisar, har i huvudsak utformats efter motsvarande bestämmelser i FL, men avpassats efter skatteområdet. En av de mer väsentliga skillnaderna är att Skatteverkets omprövningsskyldighet inbegriper såväl beslutets laglighet som dess riktighet i övrigt, jämfört med den mer begränsade omprövningsskyldighet som följer av 27 § FL.

### *Det allmänna ombudets överklagande*

*6 § Det allmänna ombudets överklagande skall ha kommit in inom den tidsfrist som enligt 4 kap. gäller för beslut om omprövning på initiativ av Skatteverket eller efter sådan tid men inom tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades.*

*Om ett omprövningsbeslut som avser efterbeskattning överklagas och det begärs ändring till den skattskyldiges nackdel, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.*

Bestämmelsen anger det allmänna ombudets tidsfrist för överklagande. I *första stycket* anges således att tidsfristerna för överklagande motsvarar de som gäller för omprövning på initiativ av Skatteverket enligt 4 kap. För sent fattade beslut inom denna frist gäller emellertid en överklagandetid om tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades. Motsvarande tidsfrist gäller enligt *andra stycket* för överklagande av beslut om efterbeskattning om det begärs ändring till den skattskyldiges nackdel.

### *Överklagande av länsrättens och kammarrättens beslut*

7 § *Om den skattskyldige överklagar länsrättens eller kammarrättens beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då han eller hon fick del av beslutet.*

*Om länsrättens beslut överklagas av Skatteverket eller det allmänna ombudet, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades. Detsamma gäller om verket eller ombudet överklagar kammarrättens beslut.*

*Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

*Första och andra stycket* motsvarar vad som framgår av 6 a § första stycket förvaltningsprocesslagen (1971:291). Även om bestämmelsen såtillvida kan anses onödig i denna lag bedömer utredningen att den väl försvarar sin plats, framför allt mot bakgrund av utredningens strävan att, så långt detta är möjligt, tillskapa ett självständigt regelverk för vägtrafikskatterna, även vad beträffar förfarandet.

Av *första stycket* framgår inom vilken tid den skattskyldige skall överklaga länsrättens eller kammarrättens beslut, nämligen inom tre veckor från den dag då han eller hon fick del av beslutet.

I *andra stycket* anges motsvarande tid för Skatteverket och det allmänna ombudet. Tidsfristen för överklagande börjar här löpa från den dag då beslutet har meddelats och således inte från delgivning.

Av *tredje stycket* framgår att det krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Det generella kravet på prövningstillstånd infördes beträffande fordonsskatten den 1 januari 2004 i samband med skatteverksreformen (se prop. 2002/03:99).



*8 § I övrigt gäller bestämmelserna i 6 kap. 10, 14 och 17 §§ taxeringslagen (1990:324) vid överklagande av länsrättens och kammarrättens beslut.*

Paragrafen fyller ut bestämmelserna om överklagande med TL:s bestämmelser om fullföljdsförbud mot länsrättens beslut avseende Skatteverkets beslut att avvisa en begäran om omprövning såsom för sent inkommen, tidsfrister för s.k. anslutningsbesvär samt en möjlighet för såväl Skatteverket som det allmänna ombudet att föra talan till den skattskyldiges förmån.

### *Handläggning vid domstol*

*9 § Vid handläggningen i en länsrätt av ett mål om särskild avgift skall muntlig förhandling hållas, om den skattskyldige begär det. Muntlig förhandling behövs dock inte, om det finns anledning att anta att avgiften inte kommer att tas ut.*

Bestämmelsen motsvarar nu gällande reglering beträffande skattetillägg i 47 § andra stycket FSL. Eftersom den särskilda avgiften är en sanktionsavgift i likhet med skattetillägget bör bestämmelsen gälla även den särskilda avgiften.

## **9 kap. Övriga bestämmelser**

### *Avrundning*

*1 § Belopp som avser skatt eller underlag för beräkning av skatt enligt denna lag skall avrundas till närmast lägre hela kronor.*

Paragrafen innehåller en avrundningsregel. Den gäller, p.g.a. 1 kap. 8 § VTL, inte endast skatt utan också dröjsmålsavgifter, ränta och särskilda avgifter. Motsvarande bestämmelse återfinns i 23 kap. 1 § SBL, men i en mer ålderdomlig språkdräkt. I nu gällande avrundningsbestämmelse i 57 § FSL återfinns även en regel enligt vilken skattebelopp under 25 kronor inte behöver betalas in till staten och inte heller återbetalas. Såsom berörs i kommentaren till 6 kap. 15 § ovan bedöms denna regel numera överflödigt och kan därför slopas.

### *Nedsättning av skatt och avräkning*

*2 § Vägtrafikskatt som skulle ha betalats men inte har betalats får sättas ned genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.*

Denna och den följande paragrafen motsvarar den i dag gällande 66 § andra stycket FSL. För att underlätta förståelsen av bestämmelserna föreslår vi en uppdelning av den nuvarande bestämmelsen på två paragrafer. Någon ändring i sak är inte avsedd. Förevarande paragraf tar således upp frågan om hur nedsättning skall ske i vissa fall.

*3 § Vid återbetalning av vägtrafikskatt skall räknas av*

*1. sådan vägtrafikskatt som är förfallen till betalning och som inte har betalats,*

*2. dröjningsavgift och särskild avgift som belöper på sådan skatt som avses i 1, och*

*3. sådana avgifter för registrering enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister som uppbärs i samband med uppbörd av vägtrafikskatt.*

*I fråga om avräkningen skall bestämmelserna i 4 kap. 1–5 §§ och 10 § samt i 8 kap. tillämpas på motsvarande sätt.*

Bestämmelsen kompletterar 2 § och reglerar hur avräkning kan ske i vissa situationer. Den har behandlats i avsnitt 12.12.1.

### *Verkställighet*

*4 § En begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut enligt denna lag inverkar inte på skyldigheten att betala den vägtrafikskatt som omprövningen eller överklagandet avser.*

Paragrafen ersätter två bestämmelser i FSL (66 § tredje stycket och 85 §) med i huvudsak samma tillämpningsområde. Bestämmelsen gäller, liksom övriga paragrafer som avser vägtrafikskatt, genom 1 kap. 8 § VTL inte endast skatt, utan även dröjningsavgifter, ränta och särskilda avgifter. Bestämmelsen innebär att en begäran om omprövning, eller ett överklagande, *inte* medför att den skattskyldige kan hålla inne skatten. Om den skattskyldige önskar

skjuta upp betalningen har han eller hon i stället att söka anstånd i enlighet med bestämmelserna i 6 kap. 8–12 VTL.

*5 § Om vägtrafikskatten inte betalas i rätt tid skall den lämnas för indrivning. Sådan får dock inte begäras för ett belopp som omfattas av anstånd. Indrivning behöver inte heller begäras för en fordran som understiger 100 kronor om indrivning inte krävs från allmän synpunkt. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.*

Bestämmelsen motsvarar i stort sett gällande reglering i 66 § första stycket FSL. I förhållande till nu gällande bestämmelse har emellertid ett bemyndigande för regeringen att föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp tagits bort. I stället anges uttryckligen i lagtexten att indrivning inte behöver begäras för en fordran som understiger 100 kronor, om indrivning inte krävs från allmän synpunkt. Den senare regleringen har förts över från 12 § FSF och föreslås således nu bli lagreglerad. Motsvarande arrangemang återfinns i 20 kap. 1 § SBL, där det redan av lagtexten framgår vid vilka belopp som indrivning kan komma i fråga. Detta innebär att det i fortsättningen kommer att krävas en lagändring för att justera ”ringabeloppet”. Detta bör emellertid inte medföra några större olägenheter, eftersom beloppet sannolikt inte kommer att ändras inom överskådlig tid, även om det fortsatt stod kvar i förordningen.

## Övergångsbestämmelserna

### *Inledning*

Utredningen har försökt inskränka antalet övergångsbestämmelser till ett minimum. Detta gäller för såväl VTL och den särskilda lagen med bestämmelser om fordonsskatt som för de lagar och förordningar vari följdändringar föreslås. Vad gäller förfarandet och prövningen i sak har utredningen således inte kunnat finna något behov av att föreslå en övergångsbestämmelse i syfte att låta FSL i sin helhet gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 oktober 2005. Genom att inte foga in en sådan övergångsbestämmelse kommer bland annat VTL:s förfaranderegler att bli

omedelbart tillämpliga (jfr RÅ 1988 ref 132 och RÅ 1996 ref 57). Eftersom en sådan ordning inte synes vara förenad med några nackdelar för de skattskyldiga (bl.a. eftersom tidsfrister osv. är oförändrade) torde detta tvärtom vara en fördel för förfarandet i stort, eftersom detta, direkt i utgångsläget, kan tillämpas på ett enhetligt vis. Det bör beträffande skatteuttaget noteras att det genom förbudet i 2 kap. 10 § regeringsformen mot retroaktiv tillämpning, även i avsaknad av övergångsbestämmelse, inte kan komma i fråga att ta ut högre skatt, eller högre sanktionsavgift, än vad som gällde när den omständighet inträffade som utlöste skatt- eller avgiftsskyldigheten. De övergångsbestämmelser som utredningen bedömer nödvändiga kommenteras nedan.

*1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005. Genom lagen upphävs*

- a) fordonsskattelagen (1988:327), och*
- b) lagen (1976:339) om saluvagnsskatt.*

Tidpunkten för lagens ikraftträdande har valts dels med utgångspunkt i tidsåtgången för de praktiska åtgärderna i det fortsatta lagstiftningsarbetet, dels utifrån en administrativt betingad önskan om att undvika att lagen träder i kraft vid ett årsskifte. Eftersom lagen ersätter fordonsskattelagen (1988:327), FSL och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt upphävs dessa i samband med ikraftträdandet.

*2. De äldre bestämmelserna i 14 a och c §§ fordonsskattelagen gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna.*

I 14 a och c §§ FSL finns regler om skattelättnad för vissa personbilar samt lätta lastbilar och bussar. Detsamma gäller den upphävda 14 b § som alltså, enligt övergångsbestämmelser i lagen (2001:1129) om ändring i FSL, skall gälla i fråga om bilar som delats in i miljöklasser före den 1 januari 2002. För att säkerställa att de fordon som vid ikraftträdandet av den nya lagen omfattas av de särskilda skattelättnaderna också skall kunna utnyttja dessa bestämmelser fullt ut i enlighet med sitt innehåll, behövs en övergångsbestämmelse.

Vid utformningen av övergångsbestämmelsen har beaktats att den föreslagna lagen om vägtrafikskatt inte omfattar fordon av nu aktuellt slag som delats in i miljöklasser enligt den äldre bilavgas-

lagen (1986:1386). Sådana fordon skall i stället beskattas enligt den föreslagna lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Beträffande 14 a och c §§ i FSL konstateras att de bestämmelserna, genom ändringar och övergångsbestämmelser, äger tillämpning såväl i fråga om fordon enligt det äldre systemet i bilavgaslagen som enligt det nuvarande systemet i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Av detta följer att övergångsbestämmelser behövs såväl i förhållande till den nya lagen om vägtrafikskatt som till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Den eftersträlvade effekten är således att de aktuella fordonen även i den nya lagstiftningen skall beskattas med iakttagande av 14 a och c §§, oavsett om det enskilda fordonet är skattepliktigt enligt vägtrafikskattelagen eller enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. För det ändamålet är övergångsbestämmelsen för 14 a och c §§ densamma i båda lagarna. (se även avsnitt 4.6)

När det gäller 14 b § konstateras således att bestämmelsen upphävdes den 1 januari 2002 men att äldre föreskrifter gäller. Innebörden av detta är att de fordon som vid ikraftträdandet av den nya lagen omfattas av 14 b § enligt övergångsbestämmelserna till SFS 2001:1129, är miljöklassade enligt den äldre bilavgaslagen. Därmed behövs en övergångsbestämmelse för dessa fordon endast i anslutning till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

*3. I fråga om lätta bussar och lätta lastbilar som är av modellår 2008 eller äldre gäller i stället för bestämmelserna i denna lag bestämmelserna i lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.*

Såsom redovisas i avsnitt 4.5.6 saknas ännu i stor utsträckning uppgifter i vägtrafikregistret om koldioxidutsläpp för lätta bussar och lätta lastbilar, delvis beroende på att det på EU-planen inte varit ett krav på att dessa uppgifter skall föreligga vid typgodkännanden av dessa fordon. Detta innebär att beskattningen av dem under en övergångstid fortsatt får vara viktbaserad. De tillfälliga reglerna härom ges i lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Mot bakgrund av att typgodkännandebestämmelserna nu ändrats<sup>2</sup> föreligger det emellertid skäl att låta dessa fordon beskattas med

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och Rådets direktiv 2004/3/EG av den 11 februari 2004 om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N<sub>1</sub>-fordon (EUT L 49, 19.2.2004, s. 36).

stöd av vägtrafikskattelagen, så fort detta är praktiskt möjligt. Enligt utredningens bedömning bör förutsättningar föreligga att från och med modellår 2009 beskatta dessa fordon efter deras respektive koldioxidutsläpp. Övergångsbestämmelsen är därför begränsad till att avse fordon av modellår 2008 eller äldre.

*4. Bilaga 2 till lagen skall för tiden till utgången av september 2006 tillämpas på sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2000 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.*

Utredningen har i delbetänkandet *Vissa vägtrafikskattefrågor* (SOU 2002:64) föreslagit en miljödifferenterad fordonsskatt för tunga lastfordon. Förslaget har emellertid ännu inte lett till lagstiftning. Som en komponent i den samlade bedömning som utredningen nu gör på vägtrafikskattområdet återkommer utredningen till detta förslag även i detta slutbetänkande. Miljödifferenteringen 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 med tidigare 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). Eftersom det nu förflutit viss tid sedan delbetänkandet och med hänsyn till att vägtrafikskattelagen föreslås träda i kraft den 1 oktober 2005 kommer den andra etappen av utredningens förslag att träda i kraft endast ett år efter det att vägtrafikskattelagen trätt i kraft (dvs. den 1 oktober 2006, vid vilken tidpunkt miljöklass 2005 blir obligatorisk). Mot bakgrund av den korta tid som den första etappen kommer att verka finner utredningen därför att skäl föreligger att ta in bestämmelsen härom i en övergångsbestämmelse, och inte i själva lagen. I lagtexten kommer i stället den andra etappen till uttryck i 2 kap. 9 § andra stycket. Den skall börja tillämpas när denna övergångsbestämmelse upphör, dvs. vid utgången av september år 2006.

*5. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en bestämmelse som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.*

Bestämmelsen är en s.k. trolleribestämmelse som normalt sett helst bör undvikas. Huvudregeln är i stället att följdändringar görs i varje författning som berörs av en reform. I förevarande fall har utredningen emellertid lämnat förhållandevis genomgripande förslag som bland annat medför upphävandet av tre författningar, till vilka ett stort antal andra författningar hänvisar. Även om vi vinnlagt oss om att så långt möjligt vidta behövliga följdändringar kan det inte uteslutas att någon sådan återstår på något håll i den samlade lagstiftningen. Det finns därför i detta fall ett behov av en sådan bestämmelse. Därutöver kan anmärkas att det finns hänvisningar till FSL:s bestämmelser i såväl lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden som i förordningen (1997:1157) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna. Dessa författningar bygger på internationella överenskommelser och kan såvitt utredningen erfarit genom kontakt med Finansdepartementet inte ensidigt ändras. Även dessa förhållanden ger stöd för den nu föreslagna bestämmelsen.

### **Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen**

*(bilagan ej med här, se författningsförslaget i betänkandets inledning)*

Eftersom fordonsskatten för personbilar i fortsättningen skall vara koldioxidrelaterad och reglerna härför anges direkt i lagen återfinns inte längre dessa skattesatser i bilagan. Motsvarande gäller för de lätta bussarna och lätta lastbilarna. För dessa gäller dessutom att de under en övergångsperiod skall beskattas enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt och att de först därefter skall beskattas utifrån samma kriterier som personbilarna.

Skattesatser för resterande skattepliktiga fordon återfinns i bilagan. För de tunga fordonen föreslås en miljödifferentierad fordonsskatt i enlighet med utredningens delbetänkande (se avsnitt 7). Utredningen vill poängtera att de föreslagna skattesatserna, i förhållande till delbetänkandet, *inte* har räknats om med hänsyn till senast gällande eurokurs. Enligt punkt 4 i övergångsbestämmelserna gäller att de fordon som uppfyller miljöklass 2000 eller högre ställda krav skall beskattas enligt bilaga 2. När övergångsbestämmelsen upphör att gälla vid utgången av september 2006 skall i stället fordonen som lägst uppfylla

miljöklass 2005 för att beskattas enligt bilaga 2. De fordon som endast uppfyller miljöklass 2000 skall då beskattas enligt bilaga 1.

## **Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen**

*(bilagan ej med här, se författningsförslaget i betänkandets inledning)*

Bilagan innehåller skattesatser för de tunga fordon som av miljöskäl skall premieras i skattehänseende. I kommentarerna till punkten 4 i övergångsbestämmelserna och till bilaga 1 redovisas närmare vilka fordon som avses.

## **14.2 Förslaget till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt**

### **Allmänt**

Den nya vägtrafikskattelagen (VTL) skall, vad beträffar lätta fordon, tillämpas på fordon som uppfyller en viss lägsta miljöklass. Detta innebär att en hel del lätta fordon även fortsättningsvis skall beskattas efter i huvudsak äldre regler. Mot bakgrund av den svenska fordonsparkens långsamma förnyelsetakt kan det antas att dessa äldre regler måste tillämpas under en förhållandevis lång tid. Syftet med denna lag är att undvika att betunga den nya VTL alltför mycket med övergångsbestämmelser och att i stället ha en mer permanent lagteknisk lösning för de äldre fordonen.

Lagen hänvisar i stora stycken till VTL vad beträffar förfaranderegler osv. och skiljer sig åt från den lagen endast vad beträffar formerna för fordonsskatteuttaget och tillämpliga skattesatser.

### *Inledande bestämmelser*

*1 § Fordonsskatt skall betalas till staten enligt denna lag för vissa personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar.*

I bestämmelsen klargörs lagens tillämpningsområde, nämligen att fordonsskatt skall tas ut enligt lagen för vissa angivna fordon. Det rör sig om de fordon som inte fogas in i den koldioxidrelaterade



fordonsbeskattningen, dvs. vissa äldre personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar.

*2 § Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5 och 8–9 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).*

*Med skattevikt avses för personbilar tjänstevikten samt för lätta bussar och lätta lastbilar totalvikten.*

Första stycket gör vissa av bestämmelserna i VTL tillämpliga även beträffande denna lag. Det rör sig om bestämmelser om beslutande myndigheter samt definitioner och hänvisningar till andra lagar.

I andra stycket klargörs att personbilar skall beskattas efter tjänstevikt. Detta anges i dag i fordonsskattelagen (1988:327), FSL men föreslås nu slopas i VTL, eftersom de där avsedda fordonen skall beskattas efter koldioxidutsläpp. Eftersom bestämmelsen således inte införs i den nya VTL måste den vara med här.

### **Skatteplikt**

*3 § Följande fordon är, om annat inte följer av 4 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen*

*1. personbilar som*

*a) enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2005 eller tidigare, och*

*b) inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, samt*

*2. lätta bussar och lätta lastbilar som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2008 eller tidigare.*

Av bestämmelsen framgår vilka fordon som är skattepliktiga enligt lagen. I likhet med vad som gäller enligt 2 kap. 1 § VTL föreligger inte heller enligt denna lag skatteplikt för ett fordon som är tillfälligt registrerat. I punkten 1 a anges därvid att fordon skall vara av modellår 2005 eller äldre för att vara skattepliktiga enligt lagen. Därtill gäller enligt första 1 b att de inte heller skall uppfylla miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Om båda dessa förutsättningar är uppfyllda är de skattepliktiga för

fordonsskatt enligt lagen. Av *punkten* 2 framgår att lätta bussar och lätta lastbilar är skattepliktiga om de är av modellår 2008 eller äldre. Samtliga de uppgifter som behövs för att skatteplikt skall föreligga framgår av vägtrafikregistret.

### *Undantag från skatteplikt*

*4 § Fordon som avses i 2 kap. 2 § första stycket 2 eller 3 eller 2 kap. 2 § andra stycket 5 vägtrafikskattelagen (0000:000) är inte skattepliktiga.*

Genom bestämmelsen gäller samma undantag från skatteplikten för fordon enligt denna lag som enligt VTL.

### *Skattskyldighet*

*5 § Skattskyldig för ett visst fordon är den som anses som ägare av fordonet enligt 2 kap. 4 § andra stycket vägtrafikskattelagen (0000:000).*

Genom bestämmelsen görs skattskyldighetsbegreppet i VTL tillämpligt på denna lag.

### *Skattens storlek*

*6 § Fordonsskatten skall betalas för varje fordon för ett skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 7 200 kronor för ett helt år, för en skatteperiod.*

*Fordonsskattens storlek för ett skatteår framgår av bilagan till denna lag. För en skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för ett helt år.*

*Beträffande skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod samt för de fall när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras gäller bestämmelserna i 2 kap. 10–11 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).*

Första stycket motsvarar 2 kap. 5 § första stycket VTL. Därutöver hänvisas i *andra stycket* till bilagan till lagen för tillämpliga skattesatser. Genom *tredje stycket* görs bestämmelserna i 2 kap. 10–

11 §§ VTL, om skattens storlek i vissa särskilt angivna fall, tillämpliga

### *Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt*

7 § I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt gäller bestämmelserna i 2 kap. 18–20 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).

Genom bestämmelsen görs VTL:s regler om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt tillämpliga.

### *Övriga bestämmelser*

8 § I övrigt gäller i fråga om fordonsskatt enligt denna lag följande bestämmelser i vägtrafikskattelagen (0000:000), nämligen om

- beskattningsbeslut i 4 kap.,
- särskild avgift i 5 kap.,
- betalning av vägtrafikskatt i 6 kap.,
- effekter av att skatt inte betalas eller betalas för sent i 7 kap.,
- överklagande i 8 kap., samt om
- avrundning, nedsättning av skatt och avräkning samt verkställighet i 9 kap.

Bestämmelsen gör VTL:s förfarande- m.fl. regler tillämpliga även vad gäller den fordonsskatt som skall tas ut med stöd av den nu aktuella lagen. Detta innebär att förfarandet, inklusive beslutsfattande och överklagande, blir enhetligt för hela fordonsskatteområdet, även om fordonsskatteuttaget i sig sker utifrån olika kriterier (vikt respektive koldioxidutsläpp).

### **Övergångsbestämmelserna**

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

Tidpunkten för lagens ikraftträdande har samordnats med motsvarande tidpunkt för VTL.

2. De äldre bestämmelserna i 14 a och c §§ fordonsskattelagen (1988:327) gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna. Beträffande fordon som vid ikraftträdandet omfattas av 14 b § fordonsskattelagen i enlighet med övergångsbestämmelserna till lagen (2001:1129) om ändring i fordonsskattelagen, gäller de äldre bestämmelserna i 14 b §.

Genom denna bestämmelse säkerställs att de skattelättnader som gällt (gäller) enligt FSL kommer de skattskyldiga till godo även om FSL nu upphävs. Behovet av övergångsbestämmelsen m.m. kommenteras i anslutning till punkten 2 av övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen.

3. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en bestämmelse som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

Bestämmelsen är en s.k. trolleribestämmelse. En likadan bestämmelse återfinns i punkten 5 av övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen och kommenteras utförligt där.

### **Bilaga till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt**

*(bilagan ej med här, se författningsförslaget i betänkandets inledning)*

I bilagan återfinns tillämpliga skattesatser för de fordon som skall beskattas med stöd av lagen. Beträffande de närmare övervägandena kring fordonsskatteskalorna hänvisas till avsnitt 4.8.

## **14.3 Förslaget till vägtrafikskatteförordning**

### **Allmänt**

Förordningen ersätter fordonsskatteförordningen (1993:1028), FSF, och förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m. (SVF) Förordningen innehåller verkställighetsföreskrifter till den nya vägtrafikskattelagen (VTL), vilka kan meddelas utan bemyndigande från riksdagen. Utredningen har strävat efter att åstadkomma en mer sammanhållen och strukturerad förordning än

den nuvarande FSF, inklusive en tydligare uppdelning av uppgiftsfördelningen mellan de beslutande myndigheterna.

### *Tillämpningsområde och definitioner*

*1 § Denna förordning gäller vid tillämpning av vägtrafikskattelagen (0000:000) och lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.*

I den inledande bestämmelsen klargörs att förordningen gäller beträffande tillämpningen av såväl VTL som lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

*2 § Beteckningar som används i denna förordning har samma betydelse som i vägtrafikskattelagen (0000:000).*

Bestämmelsen innebär att de beteckningar som används i VTL i den mån de används i förordningen skall ha samma betydelse.

### *De beslutande myndigheternas uppgifter*

#### Skatteverkets uppgifter

*3 § Skatteverket skall, utöver vad som framgår av vägtrafikskattelagen (0000:000),*

- 1. meddela de föreskrifter som behövs för debitering och uppbörd av vägtrafikskatt,*
- 2. samordna kontrollen av vägtrafikskatt, och*
- 3. fastställa formulär till de blanketter som behövs.*

*Skatteverket får föreskriva att Vägverket i vägtrafikregistret skall föra in de särskilda uppgifter som behövs för debitering och uppbörd av vägtrafikskatt.*

*Skatteverkets uppgifter enligt första stycket 1 och 3 samt andra stycket skall utföras efter samråd med Vägverket.*

I bestämmelsen har vi samlat Skatteverkets uppgifter enligt denna förordning. I sak motsvarar uppgifterna vad som i dag framgår av FSF.

4 § Om det finns anledning anta att ett brott har begåtts enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) eller lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, skall Skatteverket anmäla detta till åklagarmyndigheten. Anmälan skall dock inte göras om det kan antas att brottet inte kommer att medföra påföljd eller om anmälan av något annat skäl inte behövs.

Även denna bestämmelse är oförändrad i förhållande till vad som nu gäller. Med uttrycket ”brott” i bestämmelsen avses de ansvarsbestämmelser som framgår av 7 kap. 4–7 §§ VTL. Dessa bestämmelser är tillämpliga även beträffande lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt genom 8 § nämnda lag.

#### Vägverkets uppgifter

5 § Vägverket skall, utöver vad som framgår av vägtrafikskattelagen (0000:000),

1. svara för att de uppgifter som behövs för beräkning av skattevikt förs in i vägtrafikregistret,
2. beräkna skattevikt och föra in denna uppgift i vägtrafikregistret,
3. återbetala vägtrafikskatt, samt
4. begära indrivning.

Vid indrivning gäller 3–9 §§ indrivningsförordningen (1993:1229).

Vägverkets uppgifter enligt första stycket 3 och 4 utförs för Skatteverkets räkning.

I denna bestämmelse har vi samlat Vägverkets uppgifter enligt denna förordning i enlighet med motsvarande reglering för Skatteverket som framgår av 3 §. I sak motsvarar även dessa uppgifter vad som i dag framgår av FSF.

#### Uppbörd av fordonsskatt

6 § Skatteår, skatteperioder och uppbörds månader för fordonen bestäms efter slutsiffran i fordonets registreringsnummer enligt följande uppställning.

(tabell ej med här, se författningsförslaget i betänkandets inledning)

Bestämmelsen utgår ifrån vad som anges i 1 kap. 4 § och 6 kap. 3–4 §§ VTL. I jämförelse med nu gällande bestämmelse i 3 § FSF föreslår vi att uppbörds månaden augusti för slutsiffrorna 6 och 0 ändras till juli. Härigenom åstadkoms att uppbörden sker på samma sätt och med samma tidsintervall för samtliga skatteår/skatteperioder. Bakgrunden till den särregel som utredningen nu föreslår skall slopas är att det historiskt sett har ansetts olämpligt att ha juli som uppbörds månaden. Vid närmare studium av detta undantag har utredningen dock inte kunnat finna att det i dag finns några skäl för att bibehålla denna särreglering. Såvitt utredningen kan bedöma kommer det inte att uppstå några administrativa svårigheter i samband med omläggningen.

*7 § Uppbörd av fordonsskatt skall ske för ett skatteår eller en skatteperiod, om inte något annat följer av 6 kap. 3 § andra eller tredje stycket, 4, 5 eller 7 § vägtrafikskattelagen (0000:000). Uppbörden av fordonsskatt skall avse skatt för tiden till utgången av skatteåret eller, om skatten för hela året överstiger 7 200 kronor, till utgången av skatteperioden, om inte något annat följer av 2 kap. 16 § eller 6 kap. 7 § vägtrafikskattelagen.*

Beloppet i bestämmelsen har dubblerats i förhållande till vad som i dag gäller enligt 6 § FSF. Beloppet överensstämmer därför även fortsättningsvis med det belopp som anges i 2 kap. 5 § VTL (jfr 12 § FSL). I övrigt har bestämmelsen inte genomgått några förändringar i sak.

*8 § Ett inbetalningskort avseende skatten skall sändas till den skattskyldige snarast möjligt, i fråga om uppbörd enligt 6 kap. 3 § första stycket vägtrafikskattelagen (0000:000) senast den 12 i uppbörds månaden.*

*Om en fordonssägare inte har fått inbetalningskortet, skall han eller hon anmäla detta till Vägverket senast en vecka innan skatten skall vara inbetald.*

Bestämmelsen motsvarar 7 § FSF och är oförändrad i sak.

*9 § På begäran av den skattskyldige kan fordonsskatt förskottsdebiteras.*

Bestämmelsen motsvarar 8 § FSF och är oförändrad.

*10 § Om fordonsskatt betalas efter utgången av den tid då skatten enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) senast skulle ha betalats, skall ett bevis om att skatten har betalats medföras vid färd med fordonet. Beviset gäller under två veckor efter betalningsdagen.*

Bestämmelsen motsvarar 9 § FSF och är oförändrad, med undantag för att hänvisningen inte längre avser FSL.

### *Uppbörd av saluvagnsskatt*

*11 § Ett inbetalningskort avseende skatten skall sändas till den skattskyldige snarast möjligt efter det att saluvagnslicens enligt 19 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister har beslutats.*

Bestämmelsen motsvarar 1 § SVF och är oförändrad.

*12 § Om skattskyldighet föreligger vid ingången av december månad skall ett inbetalningskort avseende saluvagnsskatt för närmast följande skatteår sändas till den skattskyldige senast den 10 december.*

*Om den skattskyldige inte har fått inbetalningskortet, skall han eller hon anmäla detta till Vägverket senast den 20 december.*

Bestämmelsen motsvarar 2 § SVF och är oförändrad.

### *Ombändertagna registreringsskyltar*

*13 § Registreringsskyltar som har tagits om hand enligt 7 kap. 3 § första eller andra stycket vägtrafikskattelagen (0000:000) skall förvaras hos polismyndigheten under en vecka efter ombändertagandet.*

*Skyltarna får under denna tid återlämnas till fordonets ägare, om det visas att användningsförbud inte längre råder för fordonet enligt 7 kap. 1–2 §§ nämnda lag. Om skyltarna inte återlämnas, skall polismyndigheten förstöra dem.*

Bestämmelsen motsvarar 11 § FSF och är oförändrad med undantag för att hänvisningen inte längre avser FSL.



*14 § Vid färd med ett fordon vars registreringskyltar har tagits om hand enligt 7 kap. 3 § första eller andra stycket vägtrafikskattelagen (0000:000) skall det finnas ett bevis i fordonet om en polismans medgivande enligt tredje stycket i den paragrafen.*

Bestämmelsen motsvarar 10 § FSF och är oförändrad med undantag för att hänvisningen inte längre avser FSL.

#### *Beslut om skattevikt samt överklagande*

*15 § En ägare av ett fordon får begära beslut av Skatteverket i frågor som gäller skattevikt för fordonet.*

Bestämmelsen motsvarar 24 § FSF och är oförändrad. Eftersom de lätta fordonen efter hand kommer att beskattas efter koldioxidutsläpp kommer bestämmelsen att få allt mindre betydelse för dessa fordon.

*16 § Beslut enligt 15 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

Beslut om skattevikt enligt 15 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Som allmän förutsättning gäller enligt 22 § förvaltningslagen (1986:223) att beslutet skall ha gått den skattskyldige emot. I detta avseende torde det innebära att ifrågasättande beslut om skattevikt skall ha lett till högre skatt än tidigare för den skattskyldige. Liksom vad som numera gäller för övriga beslut om vägtrafikskatt krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

#### **Övergångsbestämmelserna**

*1. Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2005. Genom förordningen upphävs*

*a) fordonsskatteförordningen (1993:1028), och*

*b) förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m.*

Tidpunkten för ikraftträdandet har av naturliga skäl samordnats med övriga nya författningar. Eftersom förordningen ersätter såväl

fordonsskatteförordningen (1993:1028) som förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m. upphävs dessa i samband med ikraftträdandet.

*2. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en bestämmelse som har ersatts med en bestämmelse i denna förordning, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.*

Bestämmelsen är en s.k. trolleribestämmelse. En likadan bestämmelse återfinns i punkten 5 av övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen och kommenteras utförligt där.

#### **14.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift**

##### **7 §**

I *andra stycket* ersätts orden "brukar" och "brukaren" med de enkla orden "använder" och "användaren".

##### **9 §**

Hänvisningarna till fordonsskattelagen (1988:327), FSL, i *första stycket* ersätts med hänvisningar till motsvarande regler i vägtrafikskattelagen (VTL). Hänvisningen till 10 § *andra stycket* FSL ersätts dock inte, eftersom stycket utgår i paragrafens nya lydelse (jfr kommentaren till 2 kap. 4 § VTL). I *andra stycket* görs två redaktionella ändringar.

#### **14.5 Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)**

##### **4 kap.**

##### **1 §**

Hänvisningen i *första stycket 1 b)* ersätts med hänvisningar till vägtrafikskattelagen (VTL) och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Utöver att hänvisa till två lagar ges bestämmelsen ett något utökat tillämpningsområde, eftersom inte endast

fordonsskatten utan även saluvagnsskatten omfattas av den nya VTL. Såvitt utredningen kan bedöma är detta emellertid inte av någon större praktisk betydelse.

#### **14.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.**

##### *2 §*

Hänvisningarna i *första stycket punkterna 4 och 5* ersätts med hänvisningar till vägtrafikskattelagen och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

#### **14.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet**

##### *1 §*

Hänvisningen i *första stycket 2* ersätts med hänvisningar till vägtrafikskattelagen (VTL) och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Utöver att hänvisa till två lagar ges bestämmelsen ett något utökat tillämpningsområde, eftersom inte endast fordonsskatten utan även saluvagnsskatten omfattas av den nya VTL. Detta bör emellertid inte vara av någon större praktisk betydelse (jfr motsvarande förslag till lag om ändring i konkurslagen i avsnitt 14.5 ovan).

#### **14.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi**

##### **1 kap.**

##### *2 a §*

Bestämmelsen är ny och introducerar användandet av en miljöklasskomponent i lagen om skatt på energi, LSE. Miljöklasskomponentens funktion beskrivs utförligt i avsnitt 6.1.3. Rent lagtekniskt medför komponenten att den nuvarande energiskatten bryts upp i en energiskattedel och en miljöklasskomponentdel.

Avsikten med paragrafen är att termen energiskatt i LSE skall avse energiskatten med tillägg av, eller avdrag för, miljöklasskomponenten.

## 5 §

I paragrafen anges att fordonsbegreppen i lagen har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Eftersom det i vägtrafikskattelagen (VTL) infogas en definition av "lätt buss", vilken sedan kommer till användning i bland annat 10 kap. 5 § andra stycket LSE, fordras att LSE hänvisar även till detta VTL:s fordonsbegrepp. Detta görs genom en komplettering av förevarande paragraf.

## 2 kap.

### 1 §

Bestämmelsen anger tillämpliga energi- och koldioxidskattesatser för de bränslen som är skattepliktiga enligt LSE. Paragrafen ändras såtillvida att skatten på omärkt dieselolja höjs med 500 kronor per m<sup>3</sup>, eller 50 öre per liter i ett första steg mot en mer likformig drivmedelsbeskattning. Bestämmelsen kompletteras även med en miljöklasskomponent, som avser att differentiera mellan miljöklasser inom bränslena bensin och dieselolja (jfr kommentaren till 1 kap. 2 a § ovan samt avsnitt 6.1.3). Komponenten kommer även till användning vad beträffar skattesubventionen av alkylatbensin.

## 10 kap.

### 5 §

*Andra stycket* kompletteras med att den särskilda avgiften för lätta lastbilar och lätta bussar är 1 000 kr. Orsaken till att dessa kategorier fordon, tillsammans med personbilar, anges här är att de på sikt samtliga skall beskattas efter deras respektive koldioxidutsläpp och alltså inte efter deras skattevikt, varför avgiftsskalan i andra stycket, som utgår ifrån skattevikt, inte kommer att kunna

tillämpas på dessa fordon. Hänvisningen i *tredje stycket* ersätts med hänvisningar till VTL.

#### **14.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt**

##### *3 §*

Hänvisningen i *första stycket 13 d)* ersätts med hänvisningar till 2 kap. 2 § första stycket vägtrafikskattelagen och till 4 § lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. I bestämmelsen anges att de fordon som på grund av sin ålder inte är skattepliktiga för fordonsskatt inte heller skall tas upp som tillgång vid beräkning av den skattepliktiga förmögenheten.

#### **14.10 Förslaget till ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon**

##### *12 §*

Hänvisningarna i *första stycket* till reglerna om beskattningsbeslut, omprövning och skattetillägg i fordonsskattelagen (1988:327), FSL ersätts med motsvarande hänvisningar till vägtrafikskattelagen (VTL). Såsom redovisas i avsnitt 12.5 slopas sanktionsformen skattetillägg inom fordonsbeskattningen. I stället införs en konstruktion med särskild avgift. Liksom skattetillägget är tillämpligt på vägavgift skall framdeles den särskilda avgiften vara tillämplig på vägavgift. Eftersom sanktionsformen kommer att ha samma benämning vare sig det gäller fordonsskatt eller vägavgift tas andra meningen i *andra stycket* bort.

##### *15 §*

Paragrafen moderniseras i likhet med motsvarande bestämmelse inom fordonsbeskattningen (jfr kommentaren till 6 kap. 1 § VTL).

*17 a §*

I paragrafen görs den språkliga förändringen att uttrycket "automatisk databehandling" byts ut mot det enklare och mer tidsanpassade uttrycket "automatiserad behandling" (jfr avsnitt 12.12.5 och kommentaren till 4 kap. 1 § VTL).

*23 §*

Den 1 februari 2003 (samtidigt som Nicefördraget trädde i kraft) bytte Europeiska *gemenskapernas* officiella tidning namn till Europeiska *unionens* officiella tidning. Paragrafen ändras i enlighet härmed.

*Rubriken närmast före 25 §*

Rubriken får ny lydelse för att uppnå överensstämmelse dels med terminologin i den på rubriken följande 25 §, dels med terminologin i VTL.

*25 §*

Infogandet av ett nytt *andra stycke* är en konsekvens av att bestämmelsen om när vägavgiften skall anses betald i 15 § föreslås ändrad. För att ett lastfordon skall få köra i omedelbar anslutning till att vägavgift betalats, t.ex. i bank, måste man av praktiska skäl – just vad beträffar användningsförbud enligt bestämmelsen – bortse från det i 15 § uppställda kravet att betalningen skall vara bokförd på Skatteverkets konto. Något användningsförbud skall således inte inträda under förutsättning att ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats. Detta således oavsett om betalningen har hunnit bokföras eller inte.

*35 §*

Hänvisningen i *första stycket* till reglerna om överklagande i FSL ersätts med en hänvisning till motsvarande regler i VTL. Ändringarna i *andra stycket* är redaktionella.

### **14.11 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)**

#### **6 kap.**

##### **7 §**

Hänvisningen i *första stycket 3* ersätts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i vägtrafikskattelagen (VTL) respektive lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Tillägget av orden ”motsvarande förbud” har tillkommit på grund av att i lagen (2001:558) om vägtrafikregister termen ”brukandeförbud” används till skillnad mot VTL:s ”användningsförbud”.

### **14.12 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)**

#### **9 kap.**

##### **8 §**

Bestämmelsen hänvisar till 60 § fordonsskattelagen (1988:327) och anger att en utgift som avses i nämnda lagrum inte får dras av vid inkomstbeskattningen. Det rör sig därvid om sådan kostnadsränta som tas ut när den skattskyldige fått anstånd med betalning av skatten. Hänvisningen ersätts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i vägtrafikskattelagen och lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

### **14.13 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister**

##### **12 §**

Hänvisningen i *punkten 2 b*) har bytts ut mot en hänvisning till vägtrafikskattelagen (VTL). I *punkten 4* byts begreppet ”trafiktraktorer” ut mot begreppet ”traktorer klass I”. Ändringen föranleds av att utredningen föreslår att begreppen jordbrukstraktor och trafiktraktor utmönstras. Skälen härför redovisas i avsnitt 12.8.1.

## 13 §

I första stycket *punkten 2* byts begreppet "jordbrukstraktor enligt fordonsskattelagen (1988:327)" ut mot begreppet "traktor klass II". Jämför kommentaren till 12 § ovan.

## 17 §

Hänvisningen i *punkten 4* byts ut mot hänvisningar till VTL och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Ordet "brukandeförbud" byts ut mot ordet "användningsförbud".

#### 14.14 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

## 2 §

Definitionerna av begreppen "jordbrukstraktor" och "trafiktraktor" slopas. I stället förs två nya definitioner, "traktor klass I" och "traktor klass II", in i paragrafen. Med begreppet "traktor klass I" avses en traktor som enligt vägtrafikskattelagen (VTL) hör till skatteklass 1 och med begreppet "traktor klass II" en traktor som enligt VTL hör till skatteklass 2.

#### 14.15 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:000) om trängselskatt

## 17 §

Hänvisningen till 60 och 60 a §§ FSL byts ut mot hänvisningar till 6 kap. 8–9 §§ vägtrafikskattelagen. Ordet "skattetillägg" ersätts med "särskild avgift".



#### **14.16 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall**

2 §

Hänvisningen i *punkten 3 b* byts ut mot hänvisningar till vägtrafikskattelagen (VTL) och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Tillägget av orden ”motsvarande förbud” har tillkommit på grund av att i lagen (2001:558) om vägtrafikregister termen ”brukandeförbud” används till skillnad mot VTL:s ”användningsförbud”.

#### **14.17 Förslaget till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)**

6 kap.

2 §

Hänvisningen i *andra stycket punkten 2* till fordonsskattelagen (1988:327) byts ut mot hänvisningar till vägtrafikskattelagen och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. I samma punkt har den språkliga förändringen gjorts att termen ”brukandeförbud” byts ut mot termen ”användningsförbud”.

#### **14.18 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister**

7 kap.

13 §

I *första och andra styckena* byts hänvisningarna till fordonsskattelagen (1988:327), FSL, ut mot motsvarande hänvisningar till vägtrafikskattelagen (VTL) och i lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

**9 kap.**

## 2 §

Hänvisningen i *första stycket punkten 2* till fordonsskattelagen (1988:327) byts ut mot hänvisningar till VTL och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. I samma punkt görs den språkliga förändringen att termen ”brukandeförbud” byts ut mot termen ”användningsförbud”.

## 4 §

Hänvisningen i *första stycket* till FSL byts ut mot en hänvisning till VTL och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

## 7 §

Hänvisningen till FSL byts ut mot en hänvisning till VTL och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

**10 kap.**

## 13 §

Begreppen ”jordbrukstraktor” och ”trafiktraktor” mönstras ut ur bestämmelsen och ersätts genomgående med nya klassbenämningar som ansluter till VTL.

**15 kap.**

## 7 §

Hänvisningen till FSL har bytts ut mot hänvisningar till VTL och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Dessutom har den språkliga förändringen gjorts att termen ”brukandeförbud” har bytts ut mot termen ”användningsförbud”.

## 14.19 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet

### 2 kap.

#### 7 §

Paragrafen reglerar vem som är betalningsskyldig för registerhållningsavgift samt formerna för dess betalning. Härvid hänvisas i *första stycket* till tillämpliga bestämmelser i fordonsskattelagen (1988:327) och fordonsskatteförordningen (1993:1028). Hänvisningarna byts ut mot hänvisningar till vägtrafikskattelagen (VTL) och vägtrafikskatteförordningen (VTF). Dessutom görs den redaktionella ändringen att ordet "påföring" byts ut mot ordet "debitering".

#### 12 §

I *tredje stycket* anges på vilket sätt registerhållningsavgiften skall betalas för den som är innehavare av en saluvagnslicens. Paragrafens hänvisningar till lagen (1976:339) om saluvagnsskatt och till förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt byts ut mot hänvisningar till VTL och VTF.

### 5 kap.

#### 2 §

Den redaktionella ändringen görs att ordet "påförts" ersätts med ordet "debiterats" i syfte att uppnå överensstämmelse med terminologin i 2 kap. 7 §.

## Appendix – paragrafnycklar

### Vägtrafikskattelagen

Tabellen visar *närmaste* motsvarighet i de nu gällande författningarna – fordonsskattelagen (1988:327), FSL, lagen (1976:339) om saluvagnsskatt (LSV), fordonsskatteförordningen (1993:1028), FSF och förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m. (FSF) – till de olika paragraferna i förslaget till ny vägtrafikskattelag (VTL).

Bestämmelse i VTL	Bestämmelse i FSL, LSV, FSF eller SVF
<b>1 kap.</b>	
1 § första stycket	1 § första stycket och 7 § FSL samt 1 § första stycket LSV
andra stycket	Stycket är nytt
2 § första stycket	36 § första stycket FSL, 6 § LSV samt 5 § första stycket FSF
andra stycket	5 § första stycket FSF
3 § 1	1 § andra stycket FSL
2	Punkten är ny, jfr dock 5 § FSL
3	1 § tredje stycket FSL
4	Punkten är ny
4 §	11 § första och andra styckena FSL
5 §	Paragrafen är ny
6 §	Paragrafen är ny
7 §	5 § FSL
8 §	2 § FSL
9 §	67 § FSL samt 6 § LSV
10 §	Paragrafen är ny
<b>2 kap.</b>	
1 §	6 § första stycket och 7 § FSL
2 §	6 § andra stycket och 9 § FSL
3 §	89 § FSL
4 § första stycket	10 § första stycket FSL

Bestämmelse i VTL	Bestämmelse i FSL, LSV, FSF eller SVF
andra stycket	10 § tredje stycket FSL
tredje stycket	Stycket är nytt
5 §	12 § FSL
6–9 §§	Paragraferna är nya
10 §	13 § FSL
11 §	15 § FSL
12 §	20 § FSL
13 §	21 §, 25 § andra stycket och 25 a första stycket FSL
14 §	22 §, 25 § första stycket och 25 a § andra stycket FSL
15 §	24 § FSL
16 §	23 § första stycket FSL
17 §	25 § tredje stycket FSL
18 §	20 § andra stycket och 25 § andra stycket FSL
19 §	88 § FSL
20 §	88 § FSL och 22 § FSF
<b>3 kap.</b>	
1 §	1 § första stycket LSV
2 §	2 § LSV
3 §	3 § första och andra styckena LSV
4 §	4 § LSV
<b>4 kap.</b>	
1 § första stycket	36 § FSL samt 6 § LSV
andra stycket	45 § andra stycket FSL samt 6 § LSV
2–5 §§	Paragraferna är nya, jfr 37–39 §§ FSL
6 §	Paragrafen är ny
7 § första stycket	42 § första stycket FSL samt LSV 6 §
andra stycket	Stycket är nytt
8 §	44 § FSL samt 6 § LSV
9 §	43 § FSL samt LSV 6 §
10 §	41 § FSL
<b>5 kap.</b>	Kapitlet är nytt och ersätter 46–47 §§

Bestämmelse i VTL	Bestämmelse i FSL, LSV, FSF eller SVF
	FSL, jfr även 6 § LSV
<b>6 kap.</b>	
1 §	58 § FSL samt 6 § LSV
2 §	16 § FSL
3 § första och andra styckena	51 § första och andra styckena FSL
tredje stycket	51 § fjärde stycket FSL
4 §	51 § tredje stycket FSL
5 §	54 § FSL
6 § första stycket	3 § SVF
andra stycket	2 § första stycket och 3 § SVF
7 §	55 § FSL samt 6 § LSV
8 § första och andra styckena	60 § FSL
tredje stycket	Stycket är nytt
9 §	60 a § FSL
10 §	59 § första stycket FSL
11 §	Paragrafen är ny
12 §	59 § andra stycket FSL
13 § första och andra styckena	17 § FSL
tredje stycket	5 § LSV
14 §	8 § FSL
15 §	18 § FSL
16–17 §§	19 § FSL
18 §	70 a § FSL
19 §	76 § FSL
	61–63 §§ FSL samt 6 § LSV
<b>7 kap.</b>	
1 §	64 § FSL
2 §	65 § FSL
3 §	78 § FSL
4 §	79 § FSL
5 §	80 § FSL
6 §	81 § FSL
7 §	82 § FSL

Bestämmelse i VTL	Bestämmelse i FSL, LSV, FSF eller SVF
<b>8 kap.</b>	Kapitlet är nytt och ersätter bl.a. 84 och 84 a §§ FSL, jfr även 47 § tredje stycket FSL samt 6 § LSV
<b>9 kap.</b>	
1 §	57 § första stycket FSL och 6 § LSV
2 §	66 § andra stycket FSL och 6 § LSV
3 §	66 § andra stycket FSL och 6 § LSV
4 §	66 § tredje stycket och 85 § FSL samt 6 § LSV
5 §	66 § första stycket FSL, 12 § andra stycket FSF samt 6 § LSV

**Vägtrafikskatteförordningen**

Tabellen visar närmaste motsvarighet i de nu gällande författningarna fordonsskatteförordningen (1993:1028), FSF, och förordningen (1976:767) om uppörd av saluvagnsskatt, m.m. (FSF), till de olika paragraferna i förslaget till ny vägtrafikskatteförordning (VTF).

<b>Bestämmelse i VTF</b>	<b>Bestämmelse i FSF eller SVF</b>
1 §	Paragrafen är ny
2 §	1 § FSF
3 § första stycket	13 § FSF
punkten 1	
punkten 2	18 § FSF
punkten 3	2 § FSF
andra stycket	4 § tredje stycket FSF
tredje stycket	2 och 13 §§ FSF
4 §	19 § FSF
5 § första stycket	4 § första stycket FSF
punkten 1	
punkten 2	4 § andra stycket FSF
punkten 3	14 § FSF
punkten 4	12 § första stycket FSF
andra stycket	12 § första stycket FSF
tredje stycket	12 och 14 §§ FSF
6 §	3 § FSF
7 §	6 § FSF
8 §	7 § FSF
9 §	8 § FSF
10 §	9 § FSF
11 §	1 § SVF
12 §	2 § SVF
13 §	11 § FSF
14 §	10 § FSF
15 §	24 § FSF
16 §	25 § FSF



**Fordonsskattelagen (1988:327)**

Tabellen visar *närmaste* motsvarighet i förslaget till vägtrafikskattelag (VTL) till nu gällande bestämmelser i fordonsskattelagen (1988:327), FSL.

Bestämmelse i FSL	Bestämmelse i VTL
1 § första stycket	1 kap. 1 § första stycket
andra stycket	1 kap. 3 § punkten 1
tredje stycket	1 kap. 3 § punkten 3
2 §	1 kap. 8 §
3 §	Saknar motsvarighet
4 §	Saknar motsvarighet
5 §	1 kap. 7 §
6 § första stycket	2 kap. 1 §
andra stycket	2 kap. 2 § andra stycket punkten 2
7 §	1 kap. 1 § första stycket
8 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1992:1440)</i>
9 § första stycket	2 kap. 2 § första stycket
andra stycket	2 kap. 2 § andra stycket punkten 1 och 3
10 §	2 kap. 4 §
11 §	1 kap. 4 §
12 §	2 kap. 5 §
13 §	2 kap. 10 §
14 §	Saknar motsvarighet
14 a §	Punkten 2 i övergångsbestämmelserna till VTL samt punkten 2 av övergångsbestämmelserna till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt
14 b §	Punkten 2 i övergångsbestämmelserna till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt ( <i>Paragrafen upphävd</i> [SFS 2001:1129]. Den gäller dock fortfarande enligt övergångsbestämmelse.)
14 c §	Punkten 2 i övergångsbestämmelserna till VTL samt punkten 2 av övergångsbestämmelserna till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt
15 §	2 kap. 11 §

Bestämmelse i FSL	Bestämmelse i VTL
16 §	6 kap. 2 §
17 §	6 kap. 13 § första och andra styckena
18 §	6 kap. 14 §
19 §	6 kap. 15 §
20 §	2 kap. 12 §
21 §	2 kap. 13 §
22 §	2 kap. 14 §
23 §	2 kap. 16 §
24 §	2 kap. 15 §
25 § första stycket	2 kap. 14 § andra stycket
andra stycket	2 kap. 13
tredje stycket	2 kap. 17 §
25 a § första stycket	2 kap. 13 §
andra stycket	2 kap. 14 § andra stycket
26–35 §§	<i>Paragraferna upphävda (SFS 1992:1440)</i>
36 § första och andra styckena	4 kap. 1 § första stycket
tredje stycket	Saknar motsvarighet
37–39 §§	Saknar motsvarighet, jfr dock 4 kap 2–5 §§
40 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1992:1440)</i>
41 §	4 kap. 10 §
42 § första stycket	4 kap. 7 § första stycket
andra stycket	Saknar motsvarighet
43 §	4 kap. 9 §
44 §	4 kap. 8 §
45 § första stycket	Saknar motsvarighet
andra stycket	4 kap. 1 § andra stycket
46–47 §§	Har ersatts med 5 kap.
48–50 §§	<i>Paragraferna upphävda (SFS 1992:1440)</i>
51 § första och andra styckena	6 kap. 3 första och andra styckena
tredje stycket	6 kap. 4 §
fjärde stycket	6 kap. 3 § tredje stycket
52 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1992:1440)</i>
53 §	Saknar motsvarighet
54 §	6 kap. 5 §
55 §	6 kap. 7 §
56 §	Saknar motsvarighet

## Bestämmelse i FSL

## Bestämmelse i VTL

57 § första stycket	9 kap. 1 §
andra stycket	Saknar motsvarighet
58 §	6 kap. 1 §
59 § första stycket	6 kap. 10 §
andra stycket	6 kap. 12 §
60 §	6 kap. 8 § första och andra styckena
60 a §	6 kap. 9 §
61–63 §§	6 kap. 19 §
64 §	7 kap. 1 §
65 §	7 kap. 2 §
66 § första stycket	9 kap. 5 §
andra stycket	9 kap. 2–3 §§
tredje stycket	9 kap. 4 §
67 §	1 kap. 9 §
68 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1998:191)</i>
69–70 §§	<i>Paragraferna upphävd (SFS 2003:1196)</i>
70 a §	6 kap. 16–17 §§
71–73 §§	<i>Paragraferna upphävd (SFS 1992:1440)</i>
74 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 2003:1196)</i>
75 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1992:1440)</i>
76 §	6 kap. 18 §
77 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1992:1440)</i>
78 §	7 kap. 3 §
79 §	7 kap. 4 §
80 §	7 kap. 5 §
81 §	7 kap. 6 §
82 §	7 kap. 7 §
83 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1996:672)</i>
84–84 a §§	8 kap.
85 §	9 kap. 4 §
86–87 §§	Saknar motsvarighet
88 §	2 kap. 19–20 §§
89 §	2 kap. 3 §

**Fordonsskatteförordningen (1993:1028)**

Tabellen visar *närmaste* motsvarighet i förslagen till vägtrafikskattelag (VTL) och vägtrafikskatteförordning (VTF), till nu gällande bestämmelser i fordonsskatteförordningen (1993:1028), FSF.

Bestämmelse i FSF	Bestämmelse i VTL eller VTF
1 §	2 § VTF
2 §	3 § första stycket punkten 3 VTF
3 §	6 § VTF
4 § första stycket	5 § första stycket punkten 1 VTF
andra stycket	5 § första stycket punkten 2 VTF
tredje stycket	3 § andra stycket VTF
5 §	1 kap. 2 § VTL
6 §	7 § VTF
7 §	8 § VTF
8 §	9 § VTF
9 §	10 § VTF
10 §	14 § VTF
11 §	13 § VTF
12 §	5 § första stycket punkten 1 och 5 § andra stycket VTF
13 §	3 § första stycket punkten 1 VTF
14 §	5 § första stycket punkten 3 VTF
15–17 §§	<i>Paragraferna upphävda (SFS 2003:961)</i>
18 §	3 § första stycket punkten 2 VTF
19 §	4 § VTF
20 §	Saknar motsvarighet, jfr 2 kap. 18–29 §§ FSL
21 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 2003:961)</i>
22 §	2 kap. 20 § andra stycket VTL
23 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1995:1204)</i>
24 §	15 § VTF
25 § första stycket	16 § VTF
andra stycket	2 kap. 18 § och 8 kap. 1 § VTL
tredje stycket	Saknar motsvarighet

**Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt**

Tabellen visar *närmaste* motsvarighet i förslaget till vägtrafikskattelag (VTL) till nu gällande bestämmelser i lagen (1976:339) om saluvagnsskatt (LSV).

Bestämmelse i LSV	Bestämmelse i VTL
1 § första stycket	1 kap. 1 § första stycket
andra stycket	1 kap. 2 § första stycket
2 §	3 kap. 2 §
3 § första och andra styckena	3 kap. 3 §
tredje stycket	9 kap. 1 §
4 §	3 kap. 4 §
5 §	6 kap. 13 § tredje stycket
6 §	1 kap. 2 § första stycket, 4–5 kap., 6 kap. 1 och 7 §§, 8 kap. samt 9 kap. 1 §
7 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1995:1202)</i>

**Förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m.**

Tabellen visar *närmaste* motsvarighet i förslagen till vägtrafikskattelag (VTL) och vägtrafikskatteförordning (VTF), till nu gällande bestämmelser i förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m. (SVF).

**Bestämmelse i SVF****Bestämmelse i VTF och VTL**

1 §

11 § VTF

2 §

12 § VTF

3 §

3 § VTL

4 §

3 § första stycket 1 och 3 samt 3 § tredje stycket VTF

# Särskilt yttrande

av experten Larsolov Olsson

## 1.1 Sammanfattning

Det är inte tillräckligt att bara införa en fordonsskatt baserad på bilens CO<sub>2</sub>-utsläpp. Vitsen måste vara att få en minskning av utsläppen. Vi behöver effektivare bilar i Sverige och då måste nivån på skatten vara högre än i förslaget. Vissa bilar riskerar ju t.o.m. få lägre skatt än i dag!

Fordonsskatten bör vara kring 3–4 gånger högre än i förslaget och den kan gärna vara noll för de allra effektivaste bilarna! Då får man en minskning av koldioxidutsläppen.

Också nya dieslbilar måste vara små och effektiva och klara strängare avgaskrav för att de skall vara acceptabla från koldioxid-synpunkt. Därför måste strängare avgaskrav införas.

## Innehåll

Detta särskilda yttrande handlar om utredarens fordonsskatteförslag för personbilar. Förslaget bör kompletteras för att skatten skall bli styrande mot minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser.

## 1.2 Skatten är ett oundgängligt redskap när transporterens miljöbelastning ska minskas

Dagens situation visar både vad skatten betyder som styrmedel – men också att den är otillräcklig. Möjligen har den högre fordonsskatten för dieslbilar en avskräckande effekt på bilköparna. Vi har ju relativt få dieslbilar i Sverige. Men skatten verkar inte förmå att minska koldioxidutsläppen. Till det är den uppenbarligen för liten.

Problemet är att ingen annan åtgärd heller har förmått att få ner bilarnas koldioxidutsläpp. Tekniska regler har gjort utsläppen av

avgasföreningar mycket lägre. Men den klimatpåverkande gasen koldioxid kan man inte rena bort. Och det är svårare att minska dessa utsläpp, särskilt som de beror av hur stor bilen är, motorers prestanda, osv. Övergången till förnybara bränslen går också trögt.

Hittills tillämpade styrmedel har haft begränsad verkan. Sverige har i decennier haft skyltning, annonsering och informationsbroschyr om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp för nya bilar. Effekten är inte påtaglig. Sveriges nybilsförsäljning har högst koldioxidutsläpp av alla länder.

Det kommer den att vara även med bilbranschens åtagande gentemot EU att minska nya bilar CO<sub>2</sub>-utsläpp med 25 % år 2008 jämfört med 1995.

### 1.2.1 Koldioxidproblemet kräver drakoniska åtgärder

Målen att minska koldioxidutsläppen är på sikt långtgående. Sverige har uttalat målet att minska utsläppen från 1990 till 2010 med 4 procent. Dessutom finns en målsättning att öka användningen av förnybara bränslen i transportsektorn. Målet är 2 % 2005 och 5,75 % 2010. En utredare har tillsatts för att närmare ange hur introduktionen av förnybara drivmedel skall gå till.<sup>1</sup>

Transporterna står för en betydande del av dessa utsläpp. Dessutom har andra utsläpp från bilar också klimatpåverkan, bland annat läckage från luftkonditioneringen.

Minskningen skall ske samtidigt som miljön förbättras också i andra avseenden. För transporter är det inte minst viktigt med utsläppen av försurande och hälsopåverkande ämnen. Det rör sig om kväveoxider, partiklar och andra kolväteföreningar.

Utsläpps begränsningar av koldioxid har diskuterats, men skjutits på framtiden tills man gått till botten med åtgärder som är mindre omvälvande. Gränsvärden för CO<sub>2</sub> skulle ju vara detsamma som ett tak på bilens prestanda eller storlek. Kanske skulle detta vara möjligt med krav med bilarna indelade i storlekssegment.

---

<sup>1</sup> M 2003:02 Utredningen om förnybara fordonsbränslen. Se kommittédirektiv. 2003:89, juli 2003, Miljödepartementet.



### 1.3 Så kan skatten verksamt bidra till att minska koldioxidutsläppen från bilarna

Bilarnas utsläpp av koldioxid kan påverkas genom följande:

1. ersätta fossila bränsle med förnybara,
2. effektivare bilar,
3. effektivare användning av bilarna.

I alla tre avseendena kan skatterna påverka i rätt riktning.

Betänkandet handlar mest om punkt 2, även om de andra två berörs. Exempelvis skapas mycket av förutsättningarna för emissionerna vid användning av bilarna av vilka bilar som släpps ut på marknaden. Varje bil används i genomsnitt drygt 15 år. Det har bedömts att fordonsskatten kan bidra till lägre koldioxidutsläpp om den relateras till utsläppen. Skatten bör användas till det. Det har klart visats att skatten behöver vara större än i utredningens förslag. Det är mycket enkelt att konstatera genom att titta på dagens situation eftersom förslaget är på samma nivå. Svenska bilar är ju exceptionellt bränsleslukande. Skatten måste hjälpa till att göra valet av den effektivare bilen tillräckligt attraktivt. Avgörande är om skattedifferensen mellan olika bilar är tillräcklig.

Baserat på en analys av den svenska fordonsparken och skatten och betalningsviljan<sup>2</sup> har bedömts hur en CO<sub>2</sub>-utsläppsrelaterad skatt behöver vara för att påverkar utsläppen. Skatten bör vara 3–4 gånger (dvs. 30–45 kr/g/km CO<sub>2</sub>-utsläpp, jämfört med utredningens 12 kr). De effektivaste bilarna skulle kunna vara befriade från fordonsskatt, t.ex. de som har koldioxidutsläpp upp till 100 g/km. Detta skulle ge två procent eller mer lägre CO<sub>2</sub>-utsläpp per år från personbilparken. Åtminstone upp till 25 kr/g/km CO<sub>2</sub> bedöms kunna tas ut med bibehållen skatteneutralitet. Balansen är att ha fordonsskatten noll upp till bilar med CO<sub>2</sub>-utsläpp på cirka 140 g/km. Effektivast bedöms skatten vara om den är progressivt utformad.

Figuren visar att jämfört med utredningens förslag kan man göra samma skatteuttag fördelat på en högre skatt på bilar med högre koldioxidutsläpp och ingen skatt för de allra bränsleeffektivaste bilarna. Utredningsförslaget betyder alltså i stort densamma skatt för fyra exempel. Detta betyder t.ex. att en bil med 330 g/km CO<sub>2</sub>-

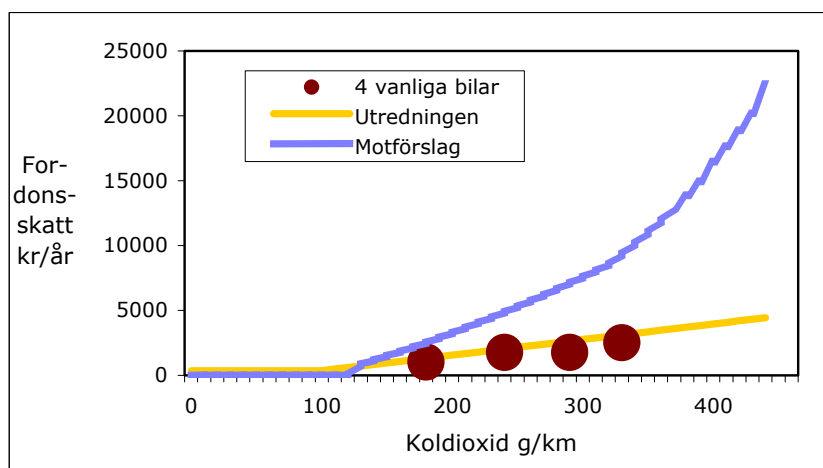
---

<sup>2</sup> Koldioxiddifferentierad skatt på bilar, Naturvårdsverkets rapport nr 5187, Stockholm 2002.

utsläpp (t.ex. en stadsjeep) får drygt 3 000 kronor mot nu cirka 2 600 kronor. I motförslaget blir det cirka 9 300 kronor.

Diesebilarna måste i likhet med i förslaget (avsnitt 4) ha ett tillägg på fordonsskatten i förhållande till skatteskillnaden på dieselolja respektive bensin.

*Figur 1.* Motförslag till utredningens förslag till fordonsskatt för bensindrivna personbilar. För att premiera energieffektivare bilar föreslås en större skillnad mellan bilarnas skatt



Självklart måste fordonsskatten ta hänsyn till skillnader i beskattning av bensin respektive dieselbränsle till detta "motförslag".

#### 1.4 Åtgärder kring diesebilarnas avgaser

Från koldioxidsynpunkt är den mest effektiva åtgärden att gå över till förnybart bränsle. Därför är det angeläget att få fart på introduktionen av dessa bränslen.

Jämförs två bilar som i stort har lika egenskaper har den med dieselmotor lägre bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Diesebilarna är relativt få i Sverige och en så stark ökad inblandning som kan få någon särskild betydelse för strävandena att nedbringa koldioxidutsläppen är svår att föreställa sig. I alla händelser är det

alltid viktigt att varje bil som sätts på markanden är så bränsle-effektiv som möjligt. Den skall ju användas i cirka 15 år framöver.

Miljömässigt är dock inte dieselbilen ett självklart alternativ. För att vara acceptabel – och t.o.m. uppmuntra en ökning – krävs åtgärder. Skattemässiga lättnader är motiverade först när dieselbilarna har avgasrening.

Problemet är att dagens och morgondagens avgaskrav tillåter dieselbilar utan adekvat rening. Samtidigt finns bilar i handeln med utvecklad reningsteknik. Men det finns inte en relevant kravnivå definierad ännu. Det är en sak att leverera filterförsedda bilar utan att det krävs och en helt annan att ta ansvar för att systemen fungerar och uppfyller stränga krav. EU-kommissionen väntas komma med ett förslag till nya avgaskrav under 2005. Dessa kommer kunna införas tidigast 2008. Men utformningen på dessa krav är långtifrån klar i dag. Om det kommer att krävas partikelfilter och effektiv kväveoxidrening är fortfarande en öppen fråga.

Om man på kort sikt vill understödja ett större inslag av dieselbilar för att realisera potentialen till minskade koldioxidutsläpp saknas alltså vissa förutsättningar för att det skall kunna ske på ett miljöacceptabelt sätt. Det behövs en definition av en avgasrenad dieselbil. Sveriges praxis med miljöklasser skulle dock kunna användas. För att kvala in till en lägre fordonsskatt skulle en bil behöva vara typgodkänd mot strängare frivilliga krav.

Tyskland har nyligen deklarerat att man tänker ge skatterabatter till dieselbilar som är bättre än avgaskraven, i första hand med avseende på partiklar (gränsvärdet 2,5 mg/km bedöms kräva partikelfilter).<sup>3</sup> Schweiz har deklarerat efter ett parlamentsbeslut att gå längre än så och införa obligatoriska skärpta avgaskrav för dieseldrivna personbilar från 1 januari 2006.<sup>4</sup> Kraven skall vara utformade så att partikelfilter blir standard.

Sverige bör följa dessa exempel och omgående införa en miljöklass med strängare dieselkrav, i första hand partikelkraven, kanske också kväveoxidkraven. Det finns flera anledningar till detta. Främst för att dieselbilarna är flera gånger smutsigare än bensinbilarna och för att det finns tillgänglig avgasreningsteknik att tillgå. Dessutom kan koldioxidpotentialen realiserars. Ett möjligt förslag till en ny miljöklass framgår av tabellen.

---

<sup>3</sup> Bundesumweltminister Trittin legt Konzept zur steuerlichen Förderung sauberer Diesel-Pkw vor, Pressemitteilung, Nr. 093/04, Berlin, 01.04.2004, [www.bmu.de](http://www.bmu.de).

<sup>4</sup> Förslag till Nya avgaskrav baserat på antal partiklar, 1 mars 2004.

Förslag till en ny frivillig miljöklass för dieseldrivna personbilar. Jämför med redan införda miljöklass 2005. Förändringen är alltså strängare partikelkrav. Potentiellt kan dessutom bensinbilarnas NO<sub>x</sub>-krav i Mk2005 införas för diesel i den nya miljöklassen

Miljö- klass	Utsläpp i g/km							
	Koloxid, CO		Kolväten, HC		Kväveoxider, NO <sub>x</sub>		HC+ NO <sub>x</sub>	Partiklar
	bensin	diesel	bensin	diesel	bensin	diesel	diesel	diesel
Ny		0,50				[0,08]	0,30	0,002
Mk2005	1,0	0,50	0,10	-	0,08	0,25	0,30	0,025

Bilar som uppfyller avgaskraven i den nya miljöklassen kan lämpligen subventioneras genom en speciell fordonsskattesats.

# Kommittédirektiv



## Översyn av vägtrafikbeskattningen

Dir. nr  
2001:12

---

Beslut vid regeringssammanträde den 19 april 2001.

### Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att se över vägtrafikbeskattningens utformning. Översynen skall framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Utredaren skall analysera för- och nackdelar med en kilometerskatt. Utredaren skall även se över uttaget av fordonsskatt. En särskild uppgift är att klarlägga om det är möjligt att införa ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp. Vidare skall beskattningen av dieselolja för privatbilism, yrkesmässig trafik och arbetsmaskiner utredas. En allmän översyn skall göras av fordonsskattelagen och fordonsskatteförordningen i syfte att förenkla och anpassa regelverkens terminologi. Slutligen skall följderna av ett upphävande av lagen om saluvagnsskatt och förordningen om uppbörd av saluvagnsskatt m.m. analyseras och möjligheten att föra in dessa bestämmelser i fordonsskattelagen eller dess förordning prövas.

### Bakgrund

#### *Utgångspunkter för översynen*

Kommunikationskommittén har i sitt slutbetänkande Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1997:35) anfört att fordonsskatten för tunga fordon bör höjas kraftigt för att innefatta de kostnaderna som vägtrafiken orsakar för samhället, men att höjningen på kort sikt måste begränsas med hänsyn till konkurrensförhållandena inom

EU. Regeringen har i propositionen Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56) bedömt att det i nuläget inte är aktuellt med en höjning av fordonsskatten för tunga lastbilar. I propositionen framhålls dock att regeringen i ett längre perspektiv arbetar för trafikavgifter eller trafikskatter inom EG som innefattar de kostnader som vägtrafiken orsakar.

På förslag av regeringen i proposition 1997/98:145 Svenska miljömål - miljöpolitik för ett hållbart Sverige fattade riksdagen i april 1999 beslut om en ny struktur i arbetet med miljömål och fastställde 15 nationella miljö kvalitetsmål (bet. 1998/99: MJU6, rskr. 1998/99:183).

Enligt Trafikbeskattningsutredningens delbetänkande Bilen, miljön och säkerheten (SOU 1997:126) bör fordonsskatten på tunga lastbilar, med hänsyn till bland annat internationella konkurrensskäl, inte höjas. Enligt utredningen kan det på längre sikt vara lämpligt att slopa fordonsskatten på släpvagnar och i stället ta ut hela skatten på dragfordonet. Ett slopande av fordonsskatten på släpvagnar skulle enligt utredningen innebära väsentliga förenklingar av fordonsskattesystemet samt att beskattningen av lastbilar och släpvagnar anpassas till vad som redan gäller för dragbilar och påhängsvagnar. I Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande Bilen, miljön och säkerheten (SOU 1999:62) har bland annat styreffekterna av skatterna inom vägtrafikområdet utvärderats. Denna utvärdering visar att förändringar i drivmedelsbeskattningen påverkar förbrukningen av drivmedel, särskilt på längre sikt.

Skatteväxlingskommittén har i sitt slutbetänkande Skatter, miljö och sysselsättning (SOU 1997:11) presenterat en modell för hur energiskattesystemet kan utformas i syfte att göra det mer överskådligt och stabilt samtidigt som miljörelateringen ökar. Skatteväxlingskommittén föreslog bland annat att det vid beskattning av drivmedel skall skapas en särskild trafik- och miljöskattekomponent för att bland annat hänsyn skall kunna tas till de kostnader för samhället som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade.

I rapporten Översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet (SIKA Rapport 2000:10) rapporterar Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ett uppdrag att tillsammans med trafikverken göra en översyn inom området. Rapporten framhåller betydelsen av att modifiera

befintligt skattesystem i syfte att koppla skatterna närmare de kostnader trafiken orsakar.

Regeringen beslöt i februari 2000 att ställa sig bakom ett samlat transport- och näringspolitiskt program för svensk transportnäring. Regeringen konstaterade i detta program, efter överläggningar med representanter från åkeribranschen, att det är nödvändigt att intensifiera arbetet med att skapa goda förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk åkerinäring bland annat genom att ge den mera harmoniserade regler i förhållande till åkeriföretag i andra europeiska länder. Som en punkt i handlingsprogrammet, som även redovisats för riksdagen i propositionen Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. (prop. 1999/2000:78) uttalade regeringen att en utredning snarast bör tillsättas för att göra en samlad översyn av trafikbeskattningen för tunga fordon. Bakgrunden till regeringens ställningstagande är den utveckling i riktning mot territoriell beskattning som nu sker i andra europeiska länder när det gäller de transportpolitiskt motiverade delarna av trafikbeskattningen. Riksdagen fann det värdefullt att regeringen intensifierar sitt arbete med att främja en livskraftig svensk åkerinäring.

I budgetpropositionen för år 2001 (prop. 2000/01:1) föreslogs att en särskild trafik- och miljöskattekomponent, i enlighet med Skatteväxlingskommitténs modell, skall brytas ur energiskatten för drivmedel och att denna bör kompletteras med andra åtgärder för ökad miljörelatering av den samlade vägtrafikbeskattningen. Av propositionen framgår vidare att skattenivån på dieselolja för privatbilism och yrkesmässig trafik skall ses över i syfte att harmonisera skattenivåerna för diesel och bensin. Dessutom anfördes att förändringar på detta område bör baseras på en analys av de sammantagna effekterna av alla vägrelaterade skatter med målsättningen att öka den samlade miljöstyrningen. Det angavs dock att frågan om framtida harmonisering av drivmedelsskatterna behöver analyseras i samband bland annat med bedömningar av hur den samlade vägtrafikbeskattningen skall vara utformad för tyngre fordon. Därutöver framhölls att det för den yrkesmässiga trafikens del är nödvändigt att beakta utvecklingen i våra grannländer. Vidare anfördes att olika former av särregler som innebär att effekterna av en ökad bränslebeskattning för den yrkesmässiga trafiken reduceras bör om möjligt undvikas och i stället bör övervägas att balansera skatten på dieselolja med förändringar i fordonsskatten. Slutligen angavs att beskattningen av arbetsmaskiner bör ses över och att

önskvärdheten av att ersätta dagens vägavgifter med en reformerad kilometerskatt bör utredas.

### *Gällande trafikskatteregler*

#### Fordonsskatt

Fordon registrerade i Sverige beskattas med fordonsskatt. Fordonsskatt är en fast skatt som tas ut med visst belopp för en viss tidsperiod, oavsett i vilken utsträckning fordonet faktiskt används.

Enligt fordonsskattelagen (1988:327) tas fordonsskatt ut för motorcyklar, personbilar, bussar, lastbilar, traktorer, tunga terrängvagnar, motorredskap och släpvagnar som är eller bör vara registrerade i bilregistret och som inte är avställda. Fordonsskattens storlek varierar bland annat med fordonsslag, skattevikt, drivmedel och fordonets konstruktion. Tjänstevikten är skattevikt för personbil, motorcykel, traktor och motorredskap. Totalvikten är skattevikt för buss, lastbil, tung terrängvagn och släpvagn. Skatten tas ut med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen.

Uttaget av fordonsskatt på tunga godsfordon får inte understiga de minimiskattesatser som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.<sup>1</sup>

Skatteplikt upphör för ett fordon när det avregistreras, avställs eller befrias från skatteplikt.

Släpvagnar som dras av motorredskap eller tung terrängvagn är inte skattepliktiga om dragfordonet används som jordbrukstraktor. Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kilogram är inte skattepliktiga om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller bussar som kan drivas med dieselolja eller om de dras av terminaltraktorer.

I vissa glesbygdskommuner tas skatten för personbil endast ut till den del skatten överstiger 384 kronor. Fordonsskatt tas inte ut för personbilar, bussar, lastbilar och motorcyklar som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre. För vägavgiftspliktiga lastbilar tas dock fordonsskatt ut även om de är av en årsmodell som är trettio år eller äldre.

---

<sup>1</sup> EGT nr L 187, 20.07.1999, s. 42, Celex 31999L0062.



För personbilar och lätta bussar samt lätta lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 1 enligt 2 a § bilavgaslagen (1986:1386) ges en skattelättnad. Skattelättnaden har utformats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 1998/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon.<sup>2</sup> Därutöver är el- och elhybridbilar befriade från fordonsskatt i fem år. Någon motsvarande skattelättnad för tunga fordon som är godkända enligt strängare frivilliga miljökrav finns inte. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/96/EG av den 13 december 1999 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller motorgas vilka används i fordon<sup>3</sup>, är det möjligt att ge ett ekonomiskt incitament även för tunga fordon utifrån vilka utsläppskrav fordonets motor uppfyller. I direktivet anges fyra kravnivåer som för närvarande är frivilliga och kan gynnas med ekonomiska incitament.

### Vägavgift

Enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon tas vägavgift ut för motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt av minst 12 000 kilogram om fordonet uteslutande är avsett för godstransport på väg. För vägavgiftspliktiga fordon tas en lägre fordonsskatt ut.

För svenska fordon tas vägavgift ut för period om ett år. För utländska fordon tas vägavgift ut för dag, vecka, månad eller år. När vägavgiften är betald får fordonet framföras i samtliga anslutna länder utan att ny avgift tas ut. För svenskregistrerade fordon avser vägavgiften hela det svenska vägnätet, medan den för utländska fordon avser motorvägarna samt vissa delar av det övriga stamvägnätet. För fordon registrerade i Sverige är således den svenska vägavgiften att betrakta som en skatt, medan den för fordon som är registrerade i annat land är att betrakta som en avgift.

---

<sup>2</sup> EGT L350, 28.12.998, s. 1, Celex 398L0069.

<sup>3</sup> EGT L44, 16.2.2000, s. 1, Celex 31999L0096.

## Energi- och koldioxidbeskattning

Regler om beskattning av bränsle finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Genom lagen har en anpassning skett till de regler som gäller inom EG för beskattning av mineraloljor. De grundläggande rättsakterna för beskattning av mineraloljor är rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor (mineraloljedirektivet), rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av skattesatserna för mineraloljor (skattesatsdirektivet) och rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor (cirkulationsdirektivet).<sup>4</sup>

Sverige använder i dag både energi- och koldioxidskatterna för att uppfylla de minimiskattenivåer som gäller för bränslen. Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på bensin, eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, gasol, metan, naturgas, kolbränslen och petroleumkoks. Den allmänna principen är att skatt skall tas ut om bränslet används till uppvärmning eller motordrift. Energiskatt och koldioxidskatt tas även ut på icke fossila bränslen som används som drivmedel. För sådana bränslen kan skattebefrielse eller skattenedsättning medges under vissa förutsättningar enligt mineraloljedirektivet och under förutsättning att de gemenskapsrättsliga regler om statligt stöd, som syftar till att förhindra att konkurrensen snedvrids på den gemensamma marknaden, är uppfyllda.

Energiskatten på bränsle tas ut med ett bestämt belopp per vikt eller volymenhet. Skatten är inte proportionell mot energiinnehållet. Energiskatten på oljor varierar beroende på om bränslet används för drift av motordrivna fordon eller uppvärmning. Oljor som används i fordon beskattas med en förhöjd energiskatt.

Den grundläggande principen i mineraloljedirektivet är att alla bränslen som används som drivmedel skall beskattas. Detta gäller för mineraloljor, för vilka särskilda minimiskattenivåer är fastlagda i skattesatsdirektivet, men även för övriga bränslen.

Energiskatten på bensin är differentierad i tre nivåer, två nivåer för s.k. blyfri bensin och en nivå för annan bensin. Den blyfria bensinen är indelad i två miljöklasser, miljöklass 2 och den miljövänligare miljöklass 1. Skattedifferensen mellan miljöklass 1

<sup>4</sup> EGT L316, 31.10.1992 s.12, Celex 31992L0081, EGT 316., 31.10.1992 s.19, Celex 31992L0082 och EGT 1076, 23.3.1992 s 1, Celex 31992L0012.

och 2 är 3 öre och motsvarar merkostnaden vid produktion av miljöklass 1 bensin. På marknaden förekommer endast bensin som tillhör miljöklass 1.

Skattedifferentieringen mellan blyfri bensin och annan bensin står i överensstämmelse med gällande EG-regler. Däremot kräver den differentierade skatten på blyfri bensin ett undantag enligt artikel 8.4 i mineraloljedirektivet. Sådant undantag har beviljats till utgången av år 2006.

Den högbeskattade, ofärgade dieseloljan skall användas vid fordonsdrift. Den är indelad i miljöklass 1, 2 och 3. Dieseloljan i miljöklass 1, som är den bästa kvaliteten, dominerar marknaden med cirka 96 procent medan resterande olja tillhör miljöklass 3.

Med stöd av artikel 8.4 i mineraloljedirektivet, har Sverige till utgången av år 2006 beviljats ett undantag som medger skattedifferentiering av den högbeskattade, ofärgade dieseloljan.

Koldioxidskatt för fossila bränslen beräknas utifrån kolinnehållet i bränslet. Under år 2001 gäller att skattesatserna är beräknade att motsvara cirka 53 öre per kilogram utsläppt koldioxid.

## Uppdraget

### *Allmänna förutsättningar*

Utredaren skall se över vägtrafikbeskattningens utformning och framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter. Det fiskala perspektivet utgör dock utgångspunkt för översynen. Hänsyn skall också tas till vägtrafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Utredaren har i detta avseende att utgå från transportsektorns kostnadsansvar, såsom det beskrivs i prop. 1997/98:56.

Det är viktigt att hänsyn till miljön och trafiksäkerheten ges större tyngd i trafikbeskattningen. Målsättningen är att öka trafikbeskattningens styrning mot miljövänliga och trafiksäkra fordonsalternativ. Vid översynen skall utredaren därför åstadkomma en styrning mot en mer miljövänlig och säker vägtrafik, och att beskattningen ställs i relation till de problem som vägtrafiken orsakar. Det är dock viktigt att de styrmedel som föreslås är kostnadseffektiva.

De senaste åren har de svenska åkerier som utför internationella transporter och som tidigare varit verksamma på en reglerad

marknad blivit aktörer på en gemensam transportmarknad där de konkurrerar med övriga EU-länders åkerier. Den 1 juli 1998 utsattes även inrikestrafiken i medlemsstaterna för konkurrens genom att cabotaget i princip släpptes fritt inom EU. Även bilateralt med länder utanför EU har marknaderna öppnats under 1990-talet, utom när det gäller cabotage och tredjelandstrafik. En ökande andel av transportererna inom samt till och från Sverige utförs nu av åkerier som är etablerade i andra länder och som i huvudsak beskattas i sina hemländer. Utredaren skall beakta denna konkurrenssituation vid översynen av trafikbeskattningen.

#### *Kilometerskatt*

Tyskland har aviserat att man avser att lämna det europeiska vägavgiftssamarbetet (Eurovinjett) för att övergå till ett kilometerskattesystem. Ett flertal länder i vägavgiftssamarbetet har börjat utreda en övergång till kilometerskatt. Utredaren skall analysera för- och nackdelar med en övergång till kilometerskatt i Sverige. Utredaren skall särskilt beakta EG-rättens begränsningar att ta ut kilometerskatt på hela vägnätet. Sveriges särskilda struktur med långa avstånd och en industri spridd över hela landet måste också beaktas vid val av framtida lösning. Vidare får skatteuppbörden inte orsaka orimligt höga transaktionskostnader. Utredaren skall beakta utvecklingen i övriga länder i vägavgiftssamarbetet. Särskilt skall klarläggas hur den i Tyskland föreslagna kilometerskatten kommer att utformas. Även relevanta avstånds- eller tidsberoende skatter och avgifter i andra europeiska länder bör beaktas. För det fall utredaren finner att det är önskvärt att införa en kilometerskatt i Sverige skall även förslag lämnas på hur grundragen för en kilometerskatt skall utformas.

#### *Fordonsskatt på tunga fordon*

Utredaren skall klargöra i vilken utsträckning det är möjligt att lägga om uttaget av fordonsskatten för tunga lastbilar och släpvagnar samt lämna förslag på en sådan omläggning av fordonsskatten. Utredaren skall särskilt klarlägga om det är möjligt att införa en lägre fordonsskatt för fordon med luftfjädring, och om så är fallet, ge förslag på utformningen av en sådan differentiering.

Det är viktigt att skillnaden i uttag av fordonsskatt mellan tunga lastbilar och tunga bussar inte är större än vad som kan motiveras av konkurrensskäl eller av möjligheterna till en mer kostnads-effektiv trafik. En jämförelse skall göras med beskattningen av tunga lastbilar och släpvagnar i relevanta länder inom EU.

#### *Ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp*

Enligt artikel 3 i direktiv 1999/96/EG får en medlemsstat besluta om ekonomiska incitament för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp. En förutsättning är att särskilda villkor uppfylls. Ett incitament får inte ges längre än till dess att den miljövänligare tekniken blir obligatorisk vid nya typgodkännanden och får inte vara högre än kostnaden för att installera tekniken. Utredaren skall analysera om effekterna på miljön av ett sådant ekonomiskt incitament är tillräckligt omfattande för att motivera att ett incitament införs. Utredaren skall främst klarlägga om det är möjligt att införa ett ekonomiskt incitament i fordonsskatten för tunga fordon och, om så är fallet, ge förslag på utformning av ett sådant incitament. För det fall det inte är möjligt att införa ett ekonomiskt incitament i fordonsskatten skall utredaren ge förslag på en alternativ utförandeform för ett sådant incitament. I samband med detta skall även behovet av ett ekonomiskt incitament för tunga fordon som drivs med bränslen som medför låga utsläpp av klimatgaser analyseras.

Utredaren skall se över möjligheterna till en miljöstyrning i fordonsskatten för lätta fordon med syfte att minska miljöpåverkan från trafiken. Företrädesvis bör en analys göras av möjligheten att differentiera skatten med hänsyn till ett fordons utsläpp av avgaser, särskilt utsläpp av koldioxid, varvid även bilarnas transportkapacitet skall beaktas.

#### *Drivmedelsskatterna*

Utredaren skall vidare avväga nivån på drivmedelsskatten i förhållande till övriga vägtrafikskatter i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Förändringar på detta område skall baseras på en analys av de sammantagna effekterna av alla vägtrafikrelaterade skatter.

Drivmedelsskattenivån skall bestämmas med utgångspunkt från den gällande energi- och koldioxidskatten. Vid avvägningen mellan fordons- och drivmedelsskatt inverkar en rad olika aspekter. Utredaren skall här utgå från vad som redovisats avseende styrmedel i Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande. En jämförelse skall göras med beskattningen i relevanta länder inom EU. I detta sammanhang skall även beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner ses över. Utredaren skall även ta hänsyn till arbetet med Skatteväxlingskommitténs energiskattemodell och den föreslagna trafik- och miljöskattekomponenten. Utredaren skall undersöka lämpligheten av att, i enlighet med Skatteväxlingskommitténs förslag, bryta ut en särskild trafik- och miljöskattekomponent ur energiskatten. Denna komponent skall bl.a. ta hänsyn till de samhällskostnader som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade.

Dieselolja beskattas med en skattesats som är lägre än den som gäller för bensin. Dagens nivåer har motiverats med hänsyn till den yrkesmässiga trafikens konkurrenssituation. Utredaren skall klargöra i vilken utsträckning det inom ramen för denna konkurrenssituation är möjligt att harmonisera drivmedelsskattenivåerna. I vissa länder inom EU har det införts olika former av särregler som innebär att dieseloljeskatt återbetalas eller reduceras för fordon i yrkesmässig trafik. Sådana undantag bör undvikas i Sverige. Möjligheten att balansera dieseloljeskatten med förändringar i vägtrafikbeskattningen bör därför i stället övervägas.

#### *Lagteknisk översyn*

Förfarandereglerna i fordonsskattelagen och fordonsskatteförordningen skall ses över med avsikten att förenkla dessa. I samband med detta skall utredaren föreslå de justeringar som bör vidtas för att terminologin i fordonsskattelagen och fordonsskatteförordningen skall vara i överensstämmelse med EG-rättens terminologi, exempelvis viktbegreppen och klassindelningar. Vidare skall utredaren analysera följderna av ett upphävande av lagen (1976:339) om saluvagnsskatt och förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m.. Utredaren skall även pröva om det är möjligt att föra in dessa bestämmelser i fordonsskattelagen eller dess förordning, och om så är fallet, lämna förslag på utformning.

### Övrigt

En konsekvensbeskrivning skall göras av utredningens förslag och effekten av skatteförändringarna skall analyseras. Utredaren skall även redovisa hur föreslagna åtgärder skall finansieras.

Utredaren skall samråda med övriga utredningar som behandlar områden som har nära samband med trafikbeskattningen. Utredaren skall också noga följa de diskussioner som pågår inom EU vad gäller det område som utredaren har att behandla. Utredaren skall särskilt redovisa hur dess förslag förhåller sig till EG-rätten.

### Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa resultatet av sitt arbete senast den 30 april 2003. Översynen av beskattningen av arbetsmaskiner skall dock redovisas med förtur. För de delar av uppdraget som särskilt påverkar åkerinäringens konkurrenssituation gäller att resultatet av arbetet skall redovisas med förtur i delbetänkande. Detta gäller även beträffande skattelättnad för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp och slutsatser avseende trafik- och miljöskattekomponenten. Det står utredaren fritt att i övrigt redovisa delar av arbetet i ett eller flera delbetänkanden.

(Finansdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till  
Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:08)**

**Dir. nr  
2002:26**

Beslut vid regeringssammanträde den 28 februari 2002.

## Sammanfattning av tilläggsuppdraget

Utredaren skall, utöver vad som framgår av redan givna direktiv, analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformat i enlighet med de av riksdagen fastställda målen för trafik- och miljöpolitik. Utredaren skall också analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem.

Den tidpunkt då utredningens uppdrag skall redovisas ändras till den 31 december 2003. Analysen av pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem skall dock redovisas så snart den internationella utvecklingen medger en relevant analys.

## Bakgrund

Genom beslut den 19 april 2001 bemyndigade regeringen det statsråd som har ansvar för skattefrågor att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över vägtrafikbeskattningen (dir. 2001:12). Enligt utredningsdirektiven skall utredaren framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Resultatet av utredarens arbete skall redovisas senast den 30 april 2003.



### Tilläggsuppdraget

I regeringens proposition Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20) föreslås att den särskilde utredaren med uppdrag att gör en översyn av vägtrafikbeskattningen bör ges tilläggsdirektiv att analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas. Av propositionen framgår att detta arbete kräver att man nära följer den europeiska utvecklingen inom detta område. Arbetet handlar dels om pågående lagstiftningsarbetet i Europa, dels om utvecklingen avseende införda och planerade kilometerskattesystem. Riksdagen antog regeringens förslag den 14 december 2001 (bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

Utredaren skall således, utöver vad som framgår av redan givna direktiv, analysera hur ett svenskt kilometerskattesystem kan utformas. Vidare skall utredaren analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem. Utredaren skall utgå från vad som angetts i dir. 2001:12, särskilt de av riksdagen fastlagda målen för trafik- och miljöpolitik.

De ytterligare uppgifter som utredaren nu fått innebär att tiden för uppdraget måste förlängas. Utredaren skall redovisa resultatet av sitt arbete senast den 31 december 2003. Analysen av det pågående lagstiftningsarbetet i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem skall dock redovisas så snart den internationella utvecklingen medger en relevant analys, dock senast den 31 december 2003.

(Finansdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till  
Vägförskattutredningen (Fi 2001:08)**

**Dir. nr  
2004:07**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 5 februari 2004.

## Sammanfattning

Vägförskattutredningen skall redovisa sitt uppdrag senast den 31 maj 2004.

## Bakgrund

Genom beslut den 19 april 2001 bemyndigade regeringen det statsråd som har ansvar för skattefrågor att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över vägförskattningen (dir. 2001:12). Resultatet av utredarens arbete skulle redovisas senast den 30 april 2003. Den 28 februari 2002 beslutade regeringen om komplettering av uppdraget i tilläggsdirektiv (dir. 2002:26). I tilläggsdirektiven förlängdes utredningstiden till den 31 december 2003.

Med ändring av direktiven i denna del skall utredningen i stället redovisa sitt arbete senast den 31 maj 2004.

(Finansdepartementet)

# Bensin och diesel – en jämförelse

## 1 Inledning

### 1.1 Syftet med bilagan

Utredningen har till stöd för sina överväganden beträffande främst fordonsskatten för lätta fordon och drivmedelsskatterna haft tillgång till ett omfattande material med avseende på miljö- och hälsoeffekter av bensin och dieselolja (nedan diesel). Syftet med den här bilagan är att i någon mån ge en översikt över det material som i denna del stått till utredningens förfogande. Det är således inte fråga om någon fullständig kunskapssammanställning utan mer om en redovisning av vissa relevanta delar av materialet, detta i syfte att komplettera utredningens i betänkandet framlagda förslag. De uppfattningar som framförs i avsnittet är inte avsedda att ge uttryck för några ställningstaganden från utredningens sida utan är att hänföra till de källor varifrån materialet är hämtat.

### 1.2 Bilagans innehåll

Bilagan bygger på en sammanställning, *Bensin och/eller diesel?*, som gjorts i juni 2003 av utredningens expert från Naturvårdsverket. Den kompletteras med uppgifter från en motsvarande sammanställning, som för utredningens räkning tagits fram inom Vägverket i augusti 2003. Den bär titeln *När är det motiverat att ha lika fordonsskatt på bensin- och dieseldrivna personbilar?* – Därutöver anmärker vi särskilt några senare nationella arbeten som behandlar frågan om bensin och diesel. Avsnittet avslutas med att ange de ställningstaganden som gjorts inom Naturvårdsverket och Vägverket beträffande frågan om hur beskattningen av bensin och diesel skall ta hänsyn till bränslenas miljö- respektive hälsoeffekter.

## 2 Vad är bensin?

Bensin är ett fossilt bränsle som används i bensinmotorer. Det är en lättflyktig, lättantändlig och lättflytande vätska bestående av olika kolväteblandningar, med en kokpunkt som varierar mellan 25 och 205 °C. Som drivmedel betraktat är bensin det mest använda drivmedlet. Därutöver har bensin ett flertal användningsområden, t.ex. inom industrin.

Bensin är till den övervägande delen petroleumbaserad och framställs genom fraktionerad destillation av råolja. Andelen bensinråvara i råolja varierar mellan 1 och 20 procent beroende på råoljans ursprung. Bensin kan också framställas genom krackning (sönderdelning av tyngre kolväten vid hög temperatur, ofta i närvaro av katalysator), polymerisering (hopfogning av gasformiga kolväten) samt alkylering (hopfogning av olikartade gasmolekyler). Bensin kan också framställas på syntetisk väg ur en blandning av väte och koloxid (den s.k. Fischer-Tropsch-processen).

## 3 Vad är diesel?

Även diesel är ett fossilt bränsle. Det används i dieselmotorer och består av en kolväteblandning. Diesel av miljöklass 1 har ett kokpunktintervall mellan 180 och 290°C. Framställningen sker genom destillation av petroleum. Till oljan tillsätts föreningar som förbättrar oljans funktioner, t.ex. cetantalshöjare, metalldeaktivatörer, korrosionsinhibitorer, antioxidanter och dispergeringsmedel.

## 4 Miljö- och hälsoeffekter

### 4.1 Inledning

Det grundläggande skälet till att det över huvud taget behövs en diskussion kring förhållandet mellan bensin och diesel är att deras egenskaper påverkar såväl miljö som hälsa på olika sätt och i olika omfattning. Om beskattningen skall kunna ta hänsyn till detta krävs kunskap om hur och i vilken omfattning denna påverkan sker. I bilagan redogörs därför för vissa fakta kring bränslenas inverkan på miljö och hälsa. Bilagan utgår ifrån några grundläggande konstateranden kring utsläppens påverkan på miljö och hälsa. Dessa är följande.

- Partiklar, gasformiga kolväten och kväveoxider samverkar i påverkan på hälsan.
- Kväveoxider och kolväten samverkar med solljus för bildning av fotokemiska oxidanter (t.ex. marknära ozon), som i sin tur bland annat påverkar hälsa och miljö.
- Kväveoxider och svaveloxider ger bidrag till försurning.
- Koldioxid, dikväveoxid (N<sub>2</sub>O) och partiklar samt marknära ozon påverkar klimatet.

## 4.2 Partikelutsläpp

Bensindrivna personbilar har minskat utsläppen av reglerade föroreningar genom successiva skärpningar av kraven. Att de normalt redan uppfyller kraven som blir obligatoriska efter 2005 innebär att avgasreningen utvecklats ett stycke till. Centralt är att utsläppen av kväveoxider ytterligare reducerats. De sammantagna kolväteutsläppen, i avgaserna och som avdunstning, har också minskat, delvis tack vare nya avdunstningskrav.

Dieseldrivna personbilar omfattades inte av krav förrän år 1989 – och kraven har därefter inte skärpts nämnvärt förrän med miljöklass 2000. Partikelutsläppen och kväveoxidutsläppen är fortsatt avsevärt högre än bensinbilarnas.<sup>1</sup>

Från senare tid finns en rad undersökningar av de första marknadsförda serietillverkade diesebilarna med partikelfälla sedan Mercedes på 1980-talet gjorde ett försök för den kaliforniska marknaden. Två svenska undersökningar – *Emissions from a Diesel Passenger Car with Particulate Filter: Regulated Emissions, Particulate Size and Number* (MTC No. 6926, 2001) och *Environmental and Health Impact from Modern Cars* (Vägverkets publikation 2002:62) – gav liknande resultat. Båda undersökningarna utfördes av Motortestcenter (MTC). Den första var en mindre undersökning med endast en diesebil utrustad med partikelfilter, se tabell 1. Resultaten av undersökningar av bilar med olika typer av dieselmotorer återfinns i tabell 2 (Vägverkets publikation 2002:62). I den undersökning som finns i tabell 1

---

<sup>1</sup> Diesebilarna har s.k. oxidationskatalysator. Denna är som namnet antyder endast oxiderande. I dieselmotorn sker förbränningen med luftöverskott, och därför kan inte kväveoxiderna reduceras till kvävgas med hjälp av kolväten och kolmonoxid som i trevägskatalysatorn. Utan katalysator släpper en bensinbil ut mer kväveoxider än en diesebil. Att mer partiklar bildas från en dieselmotor har mer att göra med förbränningen, oxidationskatalysatorn tar en viss del av partiklarna (men är inte en speciellt effektiv partikelfälla).

gjordes prov med respektive utan regenerering av partikelfiltret. Proven vid regenerering gav högre avgasutsläpp generellt sett. Störst var ökningen med avseende på partiklar (ca 6,5 mg/km). Jämförelser av utsläppen vid olika bränslen visade motstridiga resultat. Lupo-motorn anses vara den modernare av de två utan partikelrenare. Skillnaden i utsläppshänseende är dock inte stor – eller entydig. Däremot framstår ju skillnaden mellan dessa två och den bil som hade partikelfilter mycket klart: partikelutsläppen är rejält minskade. Detta alltså även om man tar hänsyn till utsläppen under regenerering. Partikelfiltret påverkar dock inte utsläppen av de andra reglerade utsläppskomponenterna.

Närmare bedömning av partikelutsläppen skiljer ut dieselbilen utan partikelrenare. Dieselbilen med partikelrenare och bensinbil med katalysator har mer lika partikelutsläpp när storlek och antal partiklar jämförs. Det finns också en brasklapp i samband de undersökningar som hittills gjorts på bilar med partikelfilter. Erfarenheten av åldringseffekter är ännu bristfälliga. Risken finns att filtren ger upp sin effektivitet efter hand, att kanske regenereringsfunktionen blir mindre effektiv, osv. Motsvarande farhågor finns beträffande bensinfordonens katalysatorer. För bensindrivna personbilar finns relativt god kunskap genom ”långmila” tester i vilka åldringseffekter finns för HC, CO, NO<sub>x</sub> och PM, dvs. att reningsfunktionen blir sämre med ålder.

Tabell 1. Avgasmätvärden ur MTC-undersökningar 2001

Förorening		Dieselbil med partikel-filter	Dieselbil, LUPO, utan filter	Dieselbil, utan filter
EU-prov	Partiklar, mg/km	1,2	15,4	16,1
	Kväveoxider, g/km	0,40	0,30	0,54
	Kolväten, g/km	0,04	0,03	0,04
Övriga resultat	Partiklar, EU-prov, antal/km	1,1x10 <sup>10</sup>	5,32x10 <sup>13</sup>	6,83x10 <sup>13</sup>
	Koldioxid, EU-prov, g/km	181,6	86,8	142,8
	Bränsleförbrukning, l/100 km	6,9	3,2	5,3

Källa: Emissions from a Diesel Passenger Car with Particulate Filter: Regulated Emissions, Particulate Size and Number, PAH and Nitro-PAH, de Serves, Westerholm, MTC No. 6026, 2001. Comparison of Exhaust Emissions from a VW Lupo TDI and a VW Beetle TDI, de Serves, MTC No. 6926, 2001.

Tabell 2. Avgasmätvärden ur Vägverkets rapport 2002:62

	Förorening	Dieselbil med partikel-filter	Dieselbil utan partikel-filter	Bensinbil, medelvärde av två
EU-prov	Partiklar, mg/km	0,3	22,1	1,0
	Kväveoxider, g/km	0,37	0,37	0,046
	Kolväten, g/km	0,013	0,010	0,07
Övriga resultat	Partiklar, EU-prov, antal/km	1,9x10 <sup>11</sup>	7,2x10 <sup>14</sup>	9x10 <sup>12</sup>
	Partiklar, högre acceleration, antal/km	2,1x10 <sup>10</sup>	2,3x10 <sup>14</sup>	2,8x10 <sup>14</sup>
	Partiklar, omkörning, antal/km	1,4x10 <sup>10</sup>	3,3x10 <sup>14</sup>	2,3x10 <sup>14</sup>
	Koldioxid, EU-prov, g/km	137,8	144,1	169,3
Data	Jämför prestanda, motoreffekt/cyl. vol.	80/2,0	74/1,9	80/1,6&1,6
	Miljöklass (2000/05)/CO <sub>2</sub> , g/km	'00/138	'00/138	'05/ 166&169

Källa: *Environmental and Health Impact from Modern Cars*, Ecotraffic ERD AB, May 2002. Vägverkets publikation 2002:62, data sammanställda i promemorian *Bensin och/eller diesel?*

Hittills har framställningen avsett utsläpp från nyare dieslbilar. De äldre dieslbilarna har emissioner som framgår av tabell 3. Det kan noteras en avsevärd skillnad i utsläppsnivåer mellan dieslbilar med, respektive utan oxiderande katalysator. Kolvätena vidareförbränns med hjälp av katalysator. Med utgångspunkt i dessa siffror särskiljer sig den äldre dieselbilen med höga kväveoxid- och kolväteutsläpp. Dess utsläpp av kolväten är avsevärt högre än utsläppen från nyare dieslbilar. Utsläppen av kväveoxider kan emellertid, trots rening, ligga på samma nivå. Partikelutsläppen för de äldre bilarna är dock avsevärt högre än för de nyare, i synnerhet om de senare är utrustade med partikelfilter. Partikelutsläppen kan dock växla relativt mycket mellan olika bilar, trots likartad teknik. Jämför därvid de två grupperna efter 1989. Notera dock att dataunderlaget är begränsat.

Tabell 3. Avgasutsläpp från några äldre bilar

Förorening		Diesebil före 1989 års modell	Diesebil fr.o.m. 1989 års modell		Bensinbil, 1990-tal
Referens		B	A	B	A
EU-prov	Partiklar, mg/km	260	73,6	~40	2,8
	Kväveoxider, g/km	0,65	0,63	0,40	0,41
	Kolväten, g/km	0,24	0,051	0,02	0,28
	Koldioxid, g/km	235	192	160	214
	Bränsleförbrukning, g/km	8,9	7,5	6,1	9,3

*Kommentarer till tabellen:* I samtliga fall avgasprov för lätta bilar enligt EG-direktivet 1998/69/EG. Bensinbilar: 11 blandade från 1988 till 1997 års modell. Dieselfordon efter 1989: 5 st. 1993–1998 års modell. Vanliga resp. turboöverladdade, indirekt resp. direkt insprutning (A), oxidationskatalysator och EGR (NO<sub>x</sub>-rening). 4 st. 1999–2002 års modell, turboöverladdade, oxidationskatalysator och EGR (B).

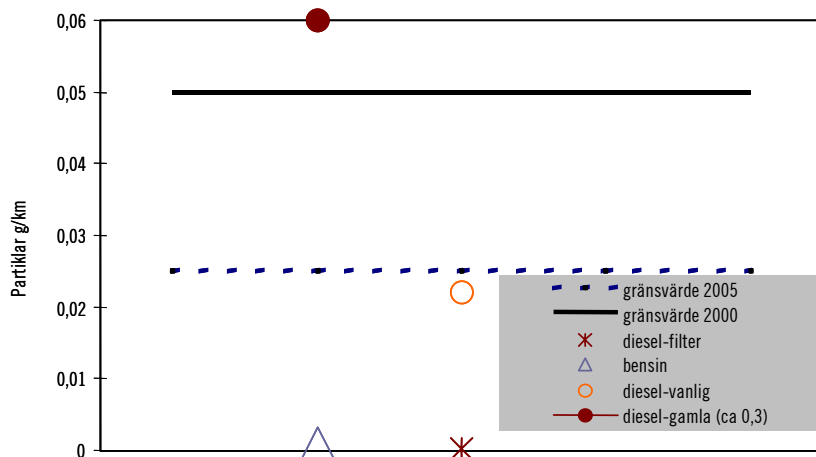
Äldre än 1989 är en Mercedes Benz av 1985 års modell provad 2002. Avgasutsläppen kan betraktas som representativa, men stor motor ger relativt hög bränsleförbrukning.

*Källor:* Äldre: (ref. B) Characterization of Tailpipe Exhaust Emissions from 6 Modern Diesel Passenger Cars in Demanding Conditions, Hagman et al, National Institute of Technology, Oslo, 2002. Nyare diesel- och bensinbilar: (ref A) Characterization of Particulate Emissions from 11 Gasoline and 5 Diesel-Fueled Cars, de Serves och Ahlvik, MTC report No. 9708B, 1999.

Av tabellerna med partikelutsläppen för olika bilar framgår att dieselmotorer utan rening skiljer ut sig i förhållande till bensinmotorer och dieselmotorer med partikelfilter. Materialet visar också att dieselmotorerna kan anpassas mot de strängaste beslutade kraven, miljöklass 2005, utan partikelfilter. Det visar att småbilar och bilar i lilla mellanklassen klarar krav utan partikelfilter, men det är oklart om hur bilar i storbilsklassen klarar kraven utan partikelfilter. Men det står klart att då kommer utsläppen att ligga precis under gränsvärdet. Med partikelfilter får man betydligt renare avgaser än så. I figuren nedan jämförs de olika utsläppen med kraven. Notera att de gamla dieselfordonen har större utsläpp än figuren visar på skalan, vilket dock framgår av figurförklaringen.



Figur 1. Jämförelse av partikelutsläpp. Gränsvärden för fordon drivna med diesel, miljöklass 2000 och 2005, samt utsläpp för tre olika dieselfordon med olika avgasrening, respektive ett bensindrivet fordon



### 4.3 Partikelkaraktäristik

Partiklarna från ett bensin- respektive ett dieselfordon har olika karaktär. Gemensamt är att de har en storlek i intervallet 1–300 nanometer i diameter. De är alltså bara en liten del av det som rymms i partikelmåttet för luftkvalitet: alla partiklar upp till 10 mikrometer. Antalet partiklar växlar förstås med drivsystem och avgasrening. Som framgår av tabellerna 1 och 2 är partikelmassan störst för dieslbilar utan filter, och lägre för filterförsedda bilar och bensinbilar. Partikelantalet tenderar dock att öka dramatiskt för bensinbilen vid aggressivare körning och vid kallstart vid lägre temperaturer. Vid analyser av innehållet på partiklarna har konstaterats att PAH (polycykliska aromatiska kolväteföreningar) förekommer.

Det finns i stort en samvariation mellan antalet partiklar och förekomsten av PAH. Detta gäller också PAH per antal partiklar inom samma storleksintervall. Men en andel av PAH finns i gasfasen. Partikelfilter ser ut att begränsa PAH i motsvarande omfattning som partikelmängden går ner. Undersökningar av

partikelkarakteristiken har främst gjorts på tunga dieselmotorer och är därför inte helt applicerbar på lätta fordon.

#### 4.4 Partiklar och hälsoeffekter

Partiklarna innehåller PAH-ämnen som t.ex. benzo(a)pyren, fluoranten och en rad andra. Dessa har cancerrelevans. Summa PAH för en konventionell dieselbil är avsevärt högre än för en partikelfilterförsedd bil. I *Environmental and Health Impact from Modern Cars* (Vägverkets publikation 2002:62, figur 52) anges att cancerrisken av PAH-ämnen är ungefär lika hög för dieselbilen utan partikelfälla och bensenbilen. I samma publikation redovisas dock att risken för cancer minskar radikalt (98 procent lägre cancerindex) om dieselbilen är utrustad med partikelfälla.

Det finns allt mindre belägg för den tidigare uppfattningen att det måste vara mycket höga halter partiklar i utomhusluften för att den ska leda till effekter för människors hälsa. De senaste åren har en mängd vetenskapliga resultat stärkt tidigare visade samband mellan hälsoeffekter och exponering för partiklar i omgivningsluften. Det gäller framför allt effekter i hjärt-/kärlsystemet. De fina partiklarna,  $<PM_{2,5}$ , har starkare koppling till dödlighet och hjärt-/kärlsjukdomar än den grövre fraktionen,  $PM_{10}-PM_{2,5}$ . Ett mindre antal undersökningar visar samband mellan den grova fraktionen och vissa hälsoeffekter. Naturvårdsverket har uppdragit åt Bertil Forsberg, Umeå universitet, att belysa hälsokonsekvenserna av den grövre fraktionen. Preliminära resultat från ett forskningsprojekt, som också leds av Forsberg, initierat av Vägverket - *Vägdamm och grova partiklars effekter på befolkningens hälsa Forskningsuppdrag* – tyder på att hälsokonsekvenserna av den grövre fraktionen är allvarigare än vad man tidigare trott. De preliminära resultaten tyder på att 1/3 av sjukhusinläggningarna beror på den grövre fraktionen, 1/3 av fina partiklar och för 1/3 är det oklart vilken av fraktionerna, förmodligen båda, som ger upphov till sjukhusinläggningarna.

Man har inte kunnat finna en s.k. tröskelnivå, dvs. en halt under vilken hälsoeffekter inte uppstår och därför har inte WHO rekommenderat något gränsvärde. Det är troligt att i en stor befolkning är det en sådan stor variation av känsligheten att några individer alltid riskerar att drabbas av effekter även vid de lägsta nivåerna.

Eftersom det finns starka bevis för relationen mellan fina partiklar (vanligen mätt som  $PM_{2,5}$ ) och för tidig död och svårare lungsjukdomar rekommenderar WHO Working Group att riktlinjer för  $PM_{2,5}$  utvecklas ytterligare. Men även  $PM_{2,5}$  är ett för grovt mått för att vara bra om man vill beskriva halter av avgaspartiklar utifrån ett mått på massa. Förutom  $PM_{2,5}$ , föreslår man att man åter börjar använda sot som ett mått på partiklar, eftersom det har tydliga kopplingar till förbränningsprocesser.

Effekterna i korttidsstudier har visat störst samband för äldre och personer med redan existerande hjärt- och lungsjukdomar. Astmatiker har också fått mer symtom, t.ex. större lungfunktionsändringar än icke-astmatiker. Partiklar i omgivningsluften är också förknippade med sämre lungutveckling hos barn.

Effekter av långtidsexponering av vanligen förekommande halter i Europa består enligt WHO främst i en ökning av antalet fall med för tidig död. Även ökning av symtom i de nedre andningsvägarna och minskad lungfunktion hos barn samt kronisk obstruktiv lungsjukdom (KOL), och reducerad lungfunktion hos vuxna är förknippade med vanligen förekommande halter.

Det är partikelhalterna i sig som är ansvariga för de effekter man sett i både epidemiologiska och toxikologiska studier. Även om partiklarna samvarierar med flera andra luftföroreningar i trafiknära miljöer har man kunnat särskilja dem i vissa studier.

De troliga fysikalisk-kemiska karaktärsdrag som bidrar till effekterna är partikelantal, partikelstorlek och partikelyta, vilka alla hänger ihop, samt partikelsammansättning. Ju mindre partikeln är, desto större yta är tillgänglig för interaktion med andningsvägarna och för vidhäftning vid ytan av biologiskt aktiva substanser. Vid sidan av de fysikaliska karaktärsdragen har man i olika studier funnit att innehåll av metaller, polyaromatiska kolväten, endotoxiner m.m. bidrar till toxiciteten hos partiklarna.

Vilka karaktärsdrag hos partiklarna och vilka mekanismer som är de viktigaste förklaringarna till effekterna för människans hälsa är okänt. Samband har konstaterats mellan partikelhalter och ökad hjärtfrekvens. En hypotes som lagts fram är att de fina partiklarna orsakar en inflammation i lungblåsorna och att detta kan förvärra en redan befintlig lungsjukdom. Inflammationen höjer dessutom fibrogennivån i blodet, vilket leder till ökad risk för blodpropp i kranskärlen.

Det är enligt WHO för tidigt att peka ut hur stor skuld de olika källorna till partiklar i tätortsluften har i förhållande till de toxiska

effekterna. Nuvarande resultat pekar på att fordonsemissioner, småhusuppvärmning, kraftanläggningar och fabriksmissioner är betydelsefulla källor, men kunskapsunderlaget är bristfälligt.

Epidemiologiska korttidsstudier tyder på att flera källor kan associeras med hälsoeffekterna, men främst är det avgaser från motorfordon och koleldning som står i fokus. Toxikologiska studier har visat att partiklar från förbränningsanläggningar, koleldning, småhusuppvärmning med olja samt vedeldning har en stark inflammatorisk effekt.

WHO föreslår att det startas omfattande övervakningsprogram i europeiska städer som inkluderar  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$ ,  $PM_1$ , sot, partikel-sammansättning och gaser. Detta skulle i kombination med väl designade hälsostudier kunna ge ett stort bidrag till kunskapen inom några år.

När det gäller kvävedioxid,  $NO_2$ , är det komplicerat att dra slutsatser om effekter av exponering i utomhusluft, eftersom utomhusluften är en komplex blandning med olika föroreningar ( $NO_2$ , partiklar, ozon m.fl.). De akuta effekterna på människan är studerade i exponeringsstudier med höga nivåer. De samband som hittats i olika epidemiologiska studier är svårtolkade, eftersom man inte kan utesluta effekter av t.ex. partiklar eller ozon. De effekter som man har beräknat för  $NO_2$  kan vara effekter av dessa andra, oftast trafikrelaterade föroreningar.  $NO_2$  verkar främst ha en indirekt verkan på människor, främst sådana med redan etablerad lungsjukdom eller astma, och en förklaringsmodell är att  $NO_2$  stimulerar celler som deltar i den inflammatoriska reaktionen i luftrören.

Kvävemoxid,  $NO$ , som bildar  $NO_2$  genom processer i omgivningsluften, kommer huvudsakligen från fordonsmotorer.  $NO_2$  är därför främst en stark indikatorförening för fordonsavgaser.

Sammanfattningsvis saknas det fortfarande bevis för vad det är för egenskaper hos partiklarna som är dominerande orsak till de hälsoeffekter man kunnat konstatera och vilka mekanismer som är verksamma.

### Sammanfattning – partiklar och hälsoeffekter

- Partiklar i omgivningsluften orsakar sjuklighet och för tidig död vid de halter som förekommer i svenska tätorter.
- Det är främst de fina partiklarna ( $<PM_{2,5}$ ) som tydligt kan förknippas med de effekter man konstaterat för människans hälsa, men det betyder inte att de grövre ( $PM_{10}-PM_{2,5}$ ) är ofarliga.
- Det är inte klarlagt vilka egenskaper det är hos partiklarna som orsakar effekterna eller vilka mekanismer som är verksamma.
- Det är inte klarlagt vilka källor som är mest betydelsefulla för effekterna på människans hälsa, men det är troligt att fordonsavgaser och andra förbränningsavgaser spelar en stor roll.

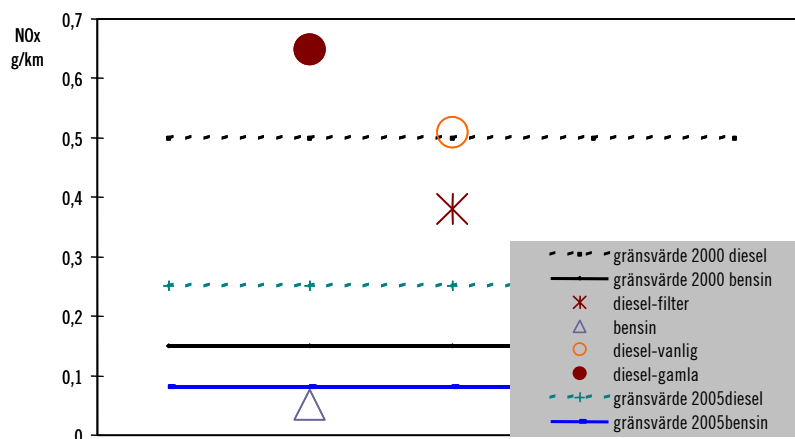
#### **4.5 Partiklarnas inverkan på miljön**

Effekterna av partiklar är främst ett lokalt luftföroreningsproblem. Problembilden är regional eftersom utsläppen transporteras långväga. Främst inverkar partiklarna på hälsan hos människor och djur, i mindre grad på växtlighet och uppbyggd miljö.

#### **4.6 Kväveoxider och övriga utsläpp**

Som framgår av tabellerna 1 till 3, sammanfattade i figur 2 nedan, är kväveoxidutsläppen ganska likartade för de senaste generationerna dieselfordon. Partikelfilter påverkar inte kväveoxiderna och det radikala reningssteget återstår. Kolvätena påverkas inte mycket av partikelfilter; om något sker är det en viss ökning. Äldre dieslbilar har dock högre utsläpp av kväveoxider och dramatiskt högre kolväteutsläpp.

Figur 2. Jämförelse av kväveoxidutsläpp. Gränsvärden för bilar drivna med bensin respektive diesel för miljöklasserna 2000 och 2005 samt utsläpp för tre olika dieselfordon med olika avgasrening, respektive ett bensindrivet fordon



#### 4.7 Klimatpåverkan – koldioxid

*Dieselfordon släpper ut mindre koldioxid än bensinfordon*

Skillnaden i koldioxidutsläpp har studerats och rapporterats relativt mycket. En intressant frågeställning är skillnaden mellan två nya bilar av samma fordonsmodell med likvärdiga prestanda, en med bensinmotor och en med dieselmotor. En annan frågeställning är hur koldioxidutsläppen har utvecklats över tiden; hur är förhållandet mellan bensin och diesel i dag jämfört med för en tid sedan?

Det gäller att välja betraktelsesätt för jämförelsen. I vissa utredningar har förhållandena för tillverkning av bränslet tagits med. Det uppges att det kostar mer i koldioxidtermer att tillverka bensin än diesel. Livscykelbetraktat kommer alltså dieseln förhållandevis bra ut i det avseendet.

Vägverket citerar i sin rapport 2001:40 uppgifter från Motorbranschens Riksförbund (MRF), där skillnaden mellan diesel och bensinbilar angavs till 155 mot 198 g/km. För liknande bilar gav det materialet 36–38 procent högre koldioxidutsläpp för bensindrift än för dieseldrift. Vid den jämförelsen fanns inte de

direktinsprutade bensinmotorer som tagits fram inom VW-koncernen.<sup>2</sup> Från ett mindre material anger Vägverket (publikation 2002:64) att koldioxidutsläppen är 13 procent högre från bensinbilar än från dieslbilar, inräknat bränsleproduktionen.

Alltså, skillnaden mellan likvärdiga bensin- och dieslbilar anges vara allt från 7 till 38 procent. Skillnaden beror på olika sätt att betrakta det hela. Utgår man från faktiska data för de medelbilar som sålts inom EU blir det i genomsnitt 93,3 procent koldioxid från en diesebil jämfört med en bensinbil. Vad som är relevant värde beror till stor del på sammanhanget.

## 4.8 Klimatpåverkande utsläpp i övrigt

### *Partiklar*

Det finns en osäkerhet kring partiklars klimatpåverkan. Svart sot från förbränning av fossila bränslen, med vidhängande kolväten, har i litteraturen uppgivits stå för ett inte obetydligt bidrag till klimateffekterna. Å andra sidan anses partiklar vara dämpande på klimateffekten, eftersom molnen av små partiklar kan reflektera värme som annars skulle stråla in och orsaka jorduppvärmning.

### *Lustgas och metan*

Det finns endast en mindre mängd lustgas i avgaser. Den enskilt största delen av kolvätena från bilar är metan, 15–25 procent från katalysatorbilar. Totalt är dock utsläppen numera ganska låga. Klimatpåverkan från lustgas och metan med ursprung i transportsektorn är därmed liten.

---

<sup>2</sup> VW Golf 1,4 FSI (90kW) 6,2 l/100km och VW Golf TDI (105kW) 5,1 l/100km, dvs. 22 procent högre förbrukning respektive 8 procent högre koldioxidutsläpp (149/138).

## **5 Kort om den skattemässiga behandlingen av bensin- respektive dieselfordon**

### **5.1 Drivmedelsskatterna**

Drivmedelsskatterna för bensin och diesel tas ut dels med en energiskatt, dels med en koldioxidskatt. Koldioxidskatten är relaterad till drivmedlets fossila kolinnehåll. Den 1 januari 2004 uppgick den sammanlagda skatten för en liter bensin (miljöklass 1) till 4,79 kronor. Motsvarande belopp för diesel var 3,331 kronor. För en mer utförlig redogörelse för beskattningen av bensin och diesel hänvisas till avsnitt 5.4.1.

### **5.2 Fordonsskatten på lätta fordon**

Fordonsskatten tas i dag ut beroende på fordonets (skatte-) vikt. Detta innebär att ett tyngre fordon betalar mindre fordonsskatt än ett lättare, och tvärtom. Därutöver är skatteskalorna för fordon som kan drivas med dieselolja avsevärt högre än de som gäller för fordon som kan drivas med bensin. Såsom redovisas i avsnitt 4 föreslår utredningen nu att fordonsskatten skall vara relaterad till det enskilda fordonets specifika koldioxidutsläpp.

### **5.3 Den skattemässiga brytpunkten**

I nuvarande beskattning av bensin- respektive dieselfordon finns det en strävan till skatteneutralitet mellan bensin- och dieselalternativen. Vid en brytpunkt är därför de samlade skatterna lika. Den lägre skatten på dieselolja gör att fordonsskatten för ett dieselfordon är högre än för motsvarande bensinfordon.

## **6 Varifrån kommer utsläppen?**

Vägtrafiken står för en betydande del av utsläppen av luftföroreningar. År 2001 var vägtrafikens andel av de svenska utsläppen 32 procent för koldioxid, 30 procent för kväveoxider och 22 procent för kolväten. Andelarna skiljer sig åt mellan olika delar av landet. I Göteborg står vägtrafiken för 29 procent av utsläppen av kväveoxider (sjöfart 41 procent) medan andelen i Stockholm är



47 procent. På en enskild gata kan förstås bidraget bli betydligt större. Någon nationell kartläggning av utsläpp av partiklar finns inte, men i Stockholm står vägtrafiken för 80 procent av utsläppen av inandningsbara partiklar ( $PM_{10}$ , dvs. "particulate matter" med en storlek om 10 mikrometer). Huvuddelen av vägtrafikens bidrag är dock resuspension av vägdamm; mindre än 10 procent (370 av 4 000 ton) av vägtrafikens bidrag antas komma från avgaser. Man måste dock komma ihåg att  $PM_{10}$  är ett grovt mått på mängden partiklar. Antalet mycket små partiklar, 10–60 nanometer, kan vara 10–20 gånger fler på en gata i centrala Stockholm än i bakgrundsluft utanför Stockholm. För  $PM_{10}$  är motsvarande förhållande 3–4 gånger och för  $PM_{2,5}$  ca 1,5 gånger mer på gatan än i bakgrundsluften. *Slutsatsen av detta – i ett starkt trafikerat gaturum i Stockholms innerstad – är att om man ser till antalet partiklar i luften, så är de lokala bilavgasernas bidrag till halterna den helt avgörande faktorn.* Om man däremot betraktar massan i form av  $PM_{2,5}$  eller  $PM_{10}$  är de lokala bilavgasernas bidrag inte speciellt stor.

Personbilarna står (2001) för ca 80 procent av vägtrafikens trafikarbete, utsläpp av kolväten och kolmonoxid, knappt 60 procent av koldioxidutsläppet samt 35 procent av vägtrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider. Dieseldrivna personbilar står för 36 procent av personbilarnas utsläpp av avgaspartiklar, vilket skall ställas i relation till att de står för knappt 7 procent av bilarnas trafikarbete. Nästan hälften av detta står fordon som är äldre än 1989 års modell för, trots att de bara står för en tiondel av de dieseldrivna personbilarnas trafikarbete.

Vid årskiftet 2002/2003 var 4,7 procent av personbilarna dieseldrivna. Längre körsträcka per år gör att de står för 6,7 procent av personbilarnas trafikarbete. Andelen ökar svagt; andelen i nybilsförsäljningen under 2002 var 7,0 procent.

Tabell 4. De totala avgasutsläppen från trafiken i Sverige 2000

Kategori	Utsläpp i ton/år, koldioxidutsläpp i miljoner ton/år			
	Partiklar	Kväveoxider (NOx)	Kolväten (HC)	Koldioxid (CO <sub>2</sub> )
Bensindrivna personbilar	1	40	77,5	10,74
Dieseldrivna personbilar				
<i>Summa mobila källor:</i>	3	188	94,1	22,91

Källa: Utsläpp till luft i Sverige, MI 18 SM 0201; Naturvårdsverkets rapport till Klimatkonventionen 2003 och Vägverkets rapport 2001:40.

I tabell 5 nedan redovisas fördelningen av utsläppen ytterligare. Åtskillnad görs här även mellan kategorierna bensindrivna personbilar med, respektive utan, katalysator samt dieselfordon före, respektive fr.o.m., 1989 års modell. Katalysator infördes som krav för bensinfordon fr.o.m. årsmodell 1989.

Tabell 5. Personbilars trafikarbete och utsläpp år 2001

	Trafikarb. Gfkm	Partiklar ton	Kväveoxider (NOx) ton	Kolväten (HC) ton	Koldioxid (CO <sub>2</sub> ) 1 000 ton	Kolmon- oxid (CO) ton
Personbil bensin utan katalysator	8,45	206	21 598	44 654	1 666	197 160
Personbil med katalysator	43,97	392	13 299	22 771	7 945	147 928
Personbil diesel -88	0,4	157	289	180	80	349
Personbil diesel 89-	3,4	191	1 483	29	580	249
Personbil totalt	56,22	946	36 669	67 634	10 271	345 686
<i>Totalt vägtrafik</i>	<i>70,83</i>	<i>2 782</i>	<i>103 703</i>	<i>83 905</i>	<i>17 433</i>	<i>416 321</i>

Källa: Vägverkets rapport *När är det motiverat att ha lika fordonsskatt på bensin- och dieseldrivna personbilar*; underlag till Vägtrafikskatteutredningen.

I tabell 6 nedan redovisas utsläppen av partiklar från personbilar i förhållande till partikelutsläpp från andra källor. Det framstår då tydligt att personbilarnas bidrag i förhållande till den totala massan är litet. Trots detta kan personbilarnas utsläpp betyda att det finns avsevärde hälsoproblem lokalt som orsakas av personbilarnas utsläpp. Som framgått tidigare i bilagan (se avsnitt 4.4.) är det dock antagligen en för grov förenkling att bara fokusera på massan. Från hälsosynpunkt är det sannolikt viktigare att fokusera på partiklarnas egenskaper, vilka skiljer sig åt beroende på var de kommer ifrån.

Tabell 6. Partikelutsläpp PM<sub>10</sub>; procentuell fördelning

	<i>l dag*</i>	<i>Miljöklass 2005**</i>
Flyg	0,1	0,1
Bensinfordon	2,7	0,5
Lätta dieselfordon	1,4	0,3
Tunga dieselfordon	9,6	1,5
Broms- och däckslitage	12,3	9,5
Färjor	4,1	3,2
Uppvärmning	46,5	66,8
Industri	2,7	2,1
Arbetsmaskiner m.m.	20,5	15,9

\* Nuvarande sammansättning av fordonsparken; ingen suspension; konservativ uppskattning av partikelutsläpp från småskalig vedeldning.

\*\* Om samtliga lätta och tunga fordon uppfyller miljöklass 2005 (EURO 4); ingen suspension; konservativ uppskattning av partikelutsläpp från småskalig vedeldning.

*Källa:* Vägverket.

Det sker kontinuerligt en förfining av motor- och avgasrenings-teknikerna på såväl bensindrivna som dieseldrivna personbilar. Bensin- och dieseldrivna fordons avgaser skiljer sig mycket åt. Dieseldrivna personbilar har oftast lägre utsläpp av kolmonoxid och kolväten, medan bensindrivna oftast har lägre utsläpp av kväveoxider och partiklar. Halterna av kolmonoxid i omgivningsluften är numera så pass låga att man oftast kan bortse från dem. Kvarstår då skillnaderna i utsläpp av kolväten, kväveoxider och partiklar. Det är inte bara mängderna som skiljer, utan även typen av kolväten och partiklar.

Inom EU-körcykeln har utsläppen av kolväten från nya bensindrivna personbilar kunnat reduceras betydligt sedan 1989 års avgaskrav infördes. Dessa innebar att trevägskatalysator blev nödvändig för att uppfylla kraven. Dieseldrivna personbilar hade redan fr.o.m. 1989 års avgaskrav låga utsläpp av kolväten. Det är dock svårt att påvisa någon ytterligare förbättring sedan dess. I EU-körcykeln är numera skillnaderna i kolväteutsläpp relativt små mellan bensin- och dieseldrivna personbilar. I verkligheten är dock fortfarande utsläppen större från bensindrivna personbilar genom avdunstningsutsläpp och större kallstartsutsläpp vid lägre temperaturer. Utsläppen av partiklar och kväveoxider har reducerats i EU-körcykeln. Fortfarande är partikelutsläppen för dieseldrivna personbilar utan filter dock betydligt högre än för bensindrivna personbilar även om man tar hänsyn till förhållanden som förekommer i verkligheten men inte behandlas i körcykeln. Utsläppen av kvävoxider är högre för dieseldrivna personbilar än för bensindrivna.

Det finns i dag dieseldrivna personbilar på marknaden som genom användning av partikelfilter har mycket låga utsläpp av partiklar, t.o.m. lägre än bensindrivna personbilar. EURO 4-kraven (miljöklass 2005) går dock att klara utan att använda partikelfilter. Som tidigare framgått vet man att detta är möjligt för små och mellanstora bilar men att det är oklart om det är möjligt för stora bilar. Många fordon utrustade med partikelfilter uppfyller i dag inte EURO 4-kraven genom för höga utsläpp av kväveoxider. Det är dock inga tekniska problem att både klara EURO 4 med avseende på kväveoxider och samtidigt använda partikelfilter.

## 7 Nu gällande avgaskrav

### 7.1 Avgaskrav inom EU och svenska miljöklasser

De obligatoriska grundkraven för nya bilar har sedan införandet av det ursprungliga miljöklassningssystemet skärpts i omgångar. När nya avgaskrav beslutats i EU införs de som svenska miljöklasser. EU-kraven inordnas i systemet för miljöklassning med en beteckning som anger tiden för införande av kraven som obligatoriska.

Alla nya personbilar som säljs i Sverige och EU måste som lägst uppfylla grundkraven i miljöklass 2000 för att få säljas. Kraven bygger på avgasprovning enligt europeiska provmetoder (jfr avsnitt 4.5.2). Utöver miljöklass 2000 finns ytterligare en beslutad miljöklass, 2005, som blir obligatorisk den 1 januari 2006.

Tabell 7. Utsläppsgränsvärden (g/km) för miljöklassning av personbilar

Föreningar	Miljöklass 2000		Miljöklass 2005	
	Bensin	Diesel	Bensin	Diesel
Kolmonoxid (CO)	2,3	0,64	1,0	0,5
Kolväten (HC)	0,20	-	0,10	-
Kväveoxider (NOx)	0,15	0,50	0,08	0,25
Sammanlagt värde HC+NOx	-	0,56	-	0,3
Partiklar vid dieselmotordrift		0,05		0,025

De skärpta avgaskrav som blir obligatoriska för nya fordon fr.o.m. den 1 januari 2006 (miljöklass 2005) innebär relativt genomgripande konstruktionsanpassningar som kan göras bara vid nyproduktion. Därför kommer alltid fordonsparken att bestå av en blandning med mycket skiftande emissionsprestanda. Äldre fordon körs visserligen i mindre omfattning än nyare, men kan samtidigt i vissa fall ha 10–100 gånger högre utsläpp.

Utöver de beslutade kraven enligt ovan för personbilar finns det krav för lättare lastbilar, för införande med en viss eftersläpning. Dessa krav är mindre stränga.

Gränsvärdena är olika för bensin- respektive dieseldrift. Dieselfordon har lindrigare utsläppskrav vad beträffar kväveoxider och partiklar. Kraven enligt miljöklass 2005 bedöms kunna klaras med motormodifikationer och anpassningar. Vissa företrädesvis större motorer kommer att ha någon form av efterbehandling av

partiklarna. Det är mindre troligt att något fordon kommer att ha efterbehandling med avseende på kväveoxiderna.

För bensinfordonen regleras inte utsläppen av partiklar. Samtidigt släpper de emellertid ut betydligt mindre partiklar än gränsvärdet för dieselfordon. Bensinfordon har ett hårdare gränsvärde för kväveoxider. Det finns dessutom krav på avdunstning och vevhusgaser osv.

Merparten av bensinfordonen av årsmodell 2002 uppfyller kraven enligt miljöklass 2005 till skillnad mot motsvarande dieselfordon, där inte något fordon av 2002 års modell uppfyllde kraven. Av dieselfordonen av 2003 års modell uppfyller 6 modeller miljöklass 2005.

## 7.2 Den fortsatta utvecklingen av avgaskraven

För närvarande finns det inte på EU-nivå några beslutade avgaskrav efter de som i Sverige motsvarar miljöklass 2005. Detta är ett problem, eftersom de EU-gemensamma avgasbestämmelserna *hindrar* en enskild medlemsstat från att besluta hårdare nationella avgaskrav och likaledes att införa olika incitament för att gynna dessa nationella avgaskrav; t.ex. genom en nedsatt fordonsskatt för de fordon som är utrustade med partikelfilter, vilka skulle kunna uppfylla ett hårdare avgaskrav vad gäller just utsläpp av partiklar.

Det pågår emellertid ett arbete inom EG-kommissionen med att ta fram nya avgaskrav för personbilar. Det finns ännu inte någon hållpunkt för när dessa avgaskrav kan tänkas träda i kraft. Kommissionens arbete berörs dock i dess meddelande till rådet och Europaparlamentet om *genomförande av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar*, fjärde årliga rapporten om strategins effektivitet, rapporteringsår 2002 (KOM [2004] 78 slutlig). I meddelandet anförs att kommissionen nyligen börjat arbeta med s.k. EURO 5-gränsvärden för utsläpp som skall börja tillämpas år 2010 och att man kan förvänta sig att gränsvärdena för bland annat partikelutsläpp och andra gasformiga föroreningar kommer att skärpas. Om detta står sig innebär det att nästa nationella miljöklass för personbilar kommer att kallas miljöklass 2010. När dessa är beslutade är det fritt för medlemsländerna att använda detta i incitamentssystem.

## 8 Effekterna på utsläpp vid en ökad andel dieselfordon i Sverige

### 8.1 Beräkningar i expertrapporten Bensin och/eller diesel?

Vad skulle hända med utsläppen om lika många dieselpersonbilar såldes i Sverige som i EU? Genomsnittet dieseldrivna personbilar inom EU var år 2001 cirka 36 procent av de nyregistrerade personbilarna, till skillnad mot 5 procent i Sverige.

I rapporten har vissa beräkningar gjorts för att belysa effekterna av en sådan förändring. Om 36 procent av nyregistrerade personbilar är dieseldrivna år 2010 betyder det att den gradvisa ökningen lett till att cirka 16 procent av en bilpark på cirka 5 miljoner bilar då består av dieseldrivna fordon. Förutsättningarna är att bilparken ökar med cirka 25 procent under åren 2000 till 2010. En stigande andel av dieselfordonen antas vara utrustade med partikelfilter. Antagandena leder till att det år 2010 finns cirka 200 000 dieselfordon utrustade med partikelfilter, eller cirka 25 procent av de dieseldrivna personbilarna. Det antas att en diesebil har cirka 20 procent lägre koldioxidutsläpp än den genomsnittliga bensinbilen.

*Tabell 8. Avgasutsläppen från trafiken i Sverige år 2010 med scenariot 36 procent av personbilarna sålda som dieselmotorer (ton/år)*

Scenario: nya dieselfordon	Nybilsförsäljning/år		Utsläpp 2010, ton/år, CO <sub>2</sub> i miljoner ton/år			
	Bensin	Diesel	Partiklar	Kväveoxider	Kolväten	Koldioxid
Utgångssituationen 2001	95 %	5 %	1	42,6	77,5	11,4
Utsläpp med samma andel dieselfordon 2010 som 2001	95 %	5 %	0,6	20,7	32,4	14,3
Utsläpp med fler dieselfordon 2010	64 %	36 %	1,3	22,4	29,5	13,9
Procentuellt förändrade utsläpp, med samma andel dieselfordon 2010	95 %	5 %	-36 %	-52 %	-58 %	+25 %
Procentuellt förändrade utsläpp, med fler dieselfordon 2010	64 %	36 %	+30 %	-48 %	-62 %	+22 %
Procentuell skillnad mellan fler dieselfordon/samma andel 2010			+100 %	+8 %	-9 %	-2 %

Källa: Expertrapport *Bensin och/eller diesel?*

Störst effekt av fler dieslbilar blir det på partikelutsläppen. Trots en ökande andel bilar med partikelfilter kommer partikelutsläppen att stiga i högre omfattning än trafikökningen. Utsläppen av kväveoxider sjunker, främst beroende på att äldre icke katalysatorförsedda bensindrivna bilar ersätts med katalysatorförsedda sådana. Fler dieslbilar bromsar upp minskningen. Det omvända gäller kolväteutsläppen från avgasröret, eftersom relativt låga sådana utsläpp mäts upp från dieslbilar.

Koldioxidutsläppen ökar i båda fallen, eftersom bilarnas antal förutsätts öka. Men relativt sett innebär ökningen av dieslbilar, enligt tabellen, marginellt minskade koldioxidutsläpp från personbilarna med cirka 2 procent.

Personbilarnas bidrag till de samlade utsläppen betyder mest för, i denna ordning: koldioxid, partiklar, kolväten och kväveoxider. Därför kan den negativa effekten av fler dieslbilar bedömas vara störst beträffande utsläppen av partiklar.

## **8.2 Bensin eller dieseldriven personbil vad är bäst för miljön? Vägverkets rapport 2001:40**

Vägverkets miljöenhet, fordonsavdelningen samt avdelningen för miljö- och naturresurser har i samverkan utrett miljöegenskaperna för diesel- respektive bensindrivna personbilar och redovisat dessa i rubricerad rapport. En sammanfattning av rapporten ges här.

En jämförelse mellan moderna bilar av samma modell och jämförbara prestanda visar att koldioxidutsläppen är 40 procent högre för bensinbilar än för dieslbilar enligt den EU-standardiserade metoden. I verklig körning är troligen skillnaden ännu större. Enligt modellberäkningar, som delvis tar hänsyn till svenska förhållanden, är utsläppen av kolväten cirka 6 gånger högre för en modern bensinbil än för en dieselbil. Samtidigt är utsläppen av kväveoxider och partiklar från en bensinbil bara 50 procent respektive 20 procent av dieselbilens. Koldioxid, kolväten, kväveoxider och partiklar ger upphov till olika negativa miljöeffekter. Koldioxidutsläppen leder till klimatförändringar. Kolväteutsläpp leder till bland annat cancer och till att marknära ozon bildas, som in sin tur påverkar människors hälsa och växtligheten. Kväveoxidutsläpp leder bland annat till försurning och luftvägssjukdomar. Partikelutsläpp leder bland annat till luftvägssjukdomar och till cancer. Utvecklingen från 1980-talet har



varit dramatisk, och i takt med att utsläppskraven skärps och tekniken utvecklas minskar också skillnaden mellan diesel- och bensinbilers avgasutsläpp i absoluta tal. Det innebär också att skillnaden i utsläpp mellan en äldre och en nyare bil är avsevärt större än mellan en modern bensin- respektive dieselbil.

Det är vanskligt att väga samma olika miljöaspekter. Men en beräkning med vedertagna samhällsekonomiska värderingar av de olika utsläppen visar att en nyare dieselbil (1997 års modell eller yngre) har en lägre samhällsekonomisk kostnad på landsbygd och i mindre tätorter/städer. I städer av Landskronas storlek väger kostnaderna jämnt. I storstäder har bensinbilen en lägre samhällsekonomisk kostnad. *Vad skulle hända om 50 procent av alla nya bilar var dieslbilar från och med 2001?* Scenariostudier för 2010 visar att det inte leder till några stora förändringar av vägtrafikens samlade utsläpp av kolväten och kväveoxider. Utsläppen av koldioxid skulle kunna minskas med 5 procent. Men då skulle också avgasernas partikelutsläpp öka med cirka 40 procent. Förändringarna av partikelhalterna i gatuluften skulle dock vara avsevärt mindre, eftersom det finns flera andra viktiga källor för partikelutsläpp. Dessutom ger de olika motortyperna partiklar med olika karaktär. Det pågår för närvarande en kunskapsuppbyggnad kring olika partiklars relativa farlighet som kan påverka bedömningen.

Slutsatser av rapporten:

- Dieslbilar ger mer luftvägssjukdomar och ett större bidrag till föroreningen, men de leder troligen inte till fler cancerfall än bensinbilar.
- Bensinbilar ger större bidrag till växthuseffekten och förorsakar mer ozonbildning än dieslbilar.
- Moderna bilar är avsevärt renare än äldre bilar oavsett om det är bensin- eller dieslbilar.

Analysen behandlar framför allt nyare personbilar. Äldre personbilar, som inte uppfyller 1989 års avgaskrav, har betydligt sämre miljöegenskaper. Detta gäller såväl bensin- som dieseldrivna personbilar. Det bör därför vara i samhällets intresse att dessa fordon undviks som bruksfordon. Naturligtvis gäller detta inte fordon som har ett kulturhistoriskt värde, eftersom användningen av dessa fordon är mycket begränsad. Vid val av fordon är det

viktigare att fokusera debatten på fordonsmodeller med låg bränsleförbrukning och goda emissionsegenskaper än på frågan bensin eller diesel. Studiens slutsats är också att nya dieseldrivna personbilar kan vara det miljömässigt bästa alternativet för landsbygden och i mindre tätorter och städer. I storstäderna kan det vara lämpligare att använda bensindrivna personbilar.

### 8.3 Tre scenarier med ökad andel dieseldrivna personbilar i den svenska fordonsparken

Vägverket har inom ramen för det till utredningen lämnade underlaget studerat vad en kraftig förhöjning av andelen dieseldrivna personbilar i nybilsförsäljningen skulle innebära för utsläpp av luftföroreningar och luftkvalitet. Verket har därvid, genom simuleringar i den så kallade EMV-modellen<sup>3</sup> studerat följande tre scenarier.

- 1) *Basscenario (BAU)*, varvid antas att andelen dieseldrivna personbilar i nybilsförsäljningen står kvar på nuvarande nivå, cirka 7 procent.
- 2) *Diesel 1*, en förändring av styrmedel som innebär att
  - (a) 50 procent av alla nya personbilar från mitten av 2004 är dieseldrivna
  - (b) 100 procent av dessa uppfyller miljöklass 2005 (10 % i scenario 1)
  - (c) 10 procent lägre dieselförbrukning för årsmodell 2005 och 14 procent lägre för årsmodell 2008 jämfört med i scenario 1; detta motiveras av att det inte bara är SUV-bilar och andra bilar med hög bränsleförbrukning som är dieseldrivna när andelen är 50 procent.
- 3) *Diesel 2*, en förändring av styrmedel som innebär att
  - (a) 50 procent av alla nya personbilar från mitten av 2004 är dieseldrivna,
  - (b) 10 procent av dessa uppfyller miljöklass 2005,
  - (c) 10 procent lägre dieselförbrukning för årsmodell 2005 och 14 procent lägre fr.o.m. årsmodell 2008 jämfört med i scenario 1,

---

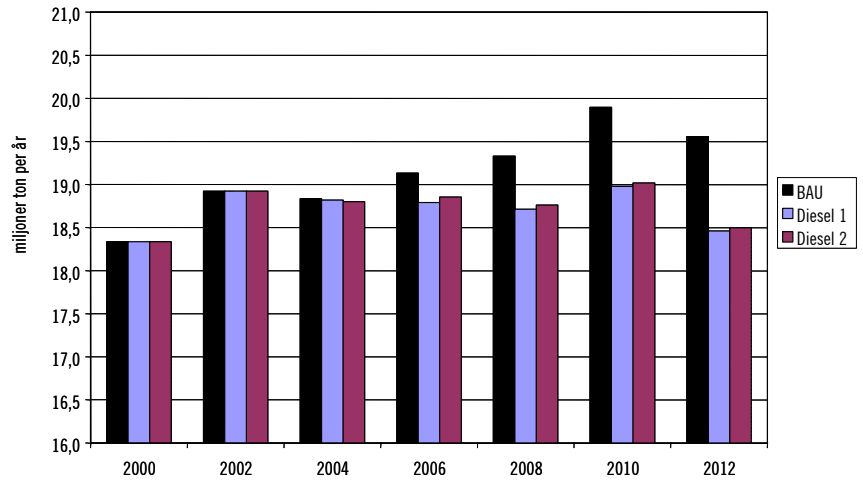
<sup>3</sup> Hammarstöm, U and Karlsson, B. 1998. EMV - ett PC-program för beräkning av vägtrafikens avgasemissioner, programbeskrivning och användarhandledning, VTI meddelande 848.

- (d) 25000 dieseldrivna personbilar av årsmodell 2000 till 2004 (jämnt fördelade) uppfyllande kraven enligt miljöklass 2000 privatimporteras i slutet av 2004.

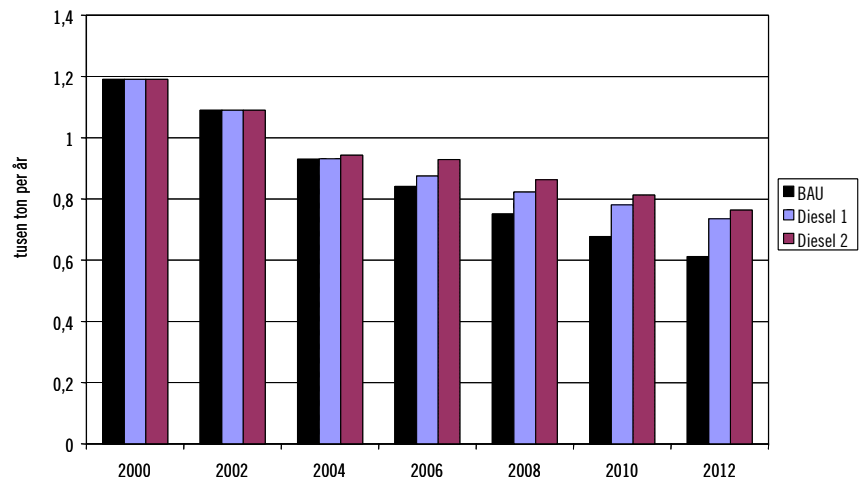
En ökad andel dieseldrivna personbilar i nybilsförsäljningen enligt scenarierna *diesel 1* och *diesel 2* innebär inte några stora förändringar av utsläppen av kväveoxider och kolväten. Troligtvis innebär de inte heller några förändringar i möjligheterna att nå miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid eller bensen. En så pass kraftig ökning av andelen dieseldrivna personbilar i nybilsförsäljningen skulle dock få inverkan på utsläppen av avgaspartiklar och koldioxid. Men inte heller för partiklar skulle detta innebära någon skillnad för miljö kvalitetsnormen, eftersom bidraget från avgaspartiklar till  $PM_{10}$  är mycket litet. Av samma skäl skulle det inte heller innebära någon skillnad för en ny norm för  $PM_{25}$ . För andra partikelmått, såsom antalet ultrafina partiklar mindre än 0,1  $\mu m$ , skulle det dock få betydelse i trafiknära miljöer. I ett extremfall med enbart personbilstrafik i ett trångt gaturum skulle scenariot *diesel 1* innebära att utsläppen och halterna frystes på nivån 2004 för flera år framåt. Med scenario *diesel 2* skulle man få en liten ökning (till motsvarande 2002 års nivå). Med mer måttlig andel dieseldrivna personbilar i nybilsförsäljningen skulle förstås effekterna bli mindre.

Att effekten ändå inte blir större av en kraftig ökning av andelen dieseldrivna personbilar beror på att nya dieseldrivna personbilar som uppfyller de senaste avgaskraven ersätter gamla bensin- och dieseldrivna personbilar med dåliga avgasprestanda. Om däremot skattesystemet skulle leda till en kraftig privatimport av gamla dieslbilar i stället skulle dock effekten bli betydligt större.

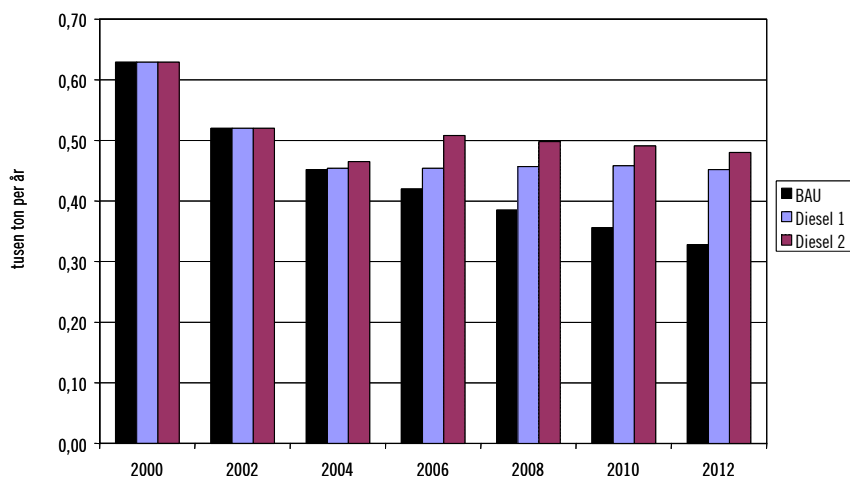
Figur 3. Vägtrafikens utsläpp av koldioxid enligt de olika scenarierna



Figur 4. Vägtrafikens utsläpp av partiklar i tätorter enligt de olika scenarierna



Figur 5. Personbilers utsläpp av partiklar i tätorter enligt de olika scenarierna. Figuren ger en bild av utvecklingen på gator med enbart personbilstrafik



#### 8.4 Dieselmotorn på kort och lång sikt; BIL Sweden (våren 2003)

I den här rapporten diskuteras dieselmotorns för- och nackdelar av Per Kågeson. Nedan anges de slutsatser som rapporten avslutas med.

Den moderna direktinsprutade dieselmotorn har hög verkningsgrad och släpper ut 20–25 procent mindre koldioxid än en bensinmotor med samma prestanda. Nackdelen är att dieselmotorn ger upphov till mycket större utsläpp av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och partiklar. Den har dock bättre kallstartsegenskaper och släpper ut mindre kolväten än bensinmotorn.

Med hjälp av partikelfilter och avancerade tekniker för reduktion av NO<sub>x</sub> är det möjligt att minska dieselmotorns utsläpp så att de t.o.m. blir lägre än bensinmotorns. Men dieselmotorn är något dyrare än en motsvarande bensinmotor, och avancerad efterbehandling av avgaserna ökar kostnaden ytterligare. Till en del kompenseras dock dieselbilens ägare av den lägre bränsleförbrukningen.

Om diesel och bensin beskattas lika och fordonsskatten för dieselbilar sänks till nivån för motsvarande bensinbil får man en teknikneutral beskattning. Under sådana villkor skulle främst bilister med höga årliga körsträckor välja diesel framför bensin, men utfallet beror också på köparens förväntningar på andrahandsvärdet för olika bilar.

Under neutral beskattning utgör bränslen som etanol, RME och biogas knappast några allvarliga konkurrenter till bensen och diesel vare sig på kort eller relativt lång sikt. Att producera sådana bränslen från fasta biobränslen är både dyrbart och ineffektivt, eftersom en stor del av primärenergien går förlorad i omvandlingen från fast bränsle till gas och flytande drivmedel. Biobränslen kommer därför i första hand att användas för uppvärmning av bostäder och lokaler samt för samtidig produktion av el och värme.

På lång sikt förväntas bränsleceller bli ett huvudalternativ till dagens förbränningsmotorer. För att detta ska bli möjligt måste dock kostnaden för bränslecellerna falla med mer än 90 procent. Därtill kommer frågan om hur vätgasen till bränslecellerna ska produceras. Om vätet tas från naturgas eller metanol blir bränslecellsmotorns systemverkningsgrad inte mycket bättre än den som kan uppnås i en dieselhybridmotor (ca 27 %). Om vätgasen ska produceras utan utsläpp av koldioxid, krävs att solceller blir så billiga att de kan utnyttjas för att producera den el som behövs för att man genom elektrolys i stor skala ska kunna spjälka vatten i väte och syre.

Under de närmaste 20 åren torde dieselmotorn därför bara ha en allvarlig konkurrent när det gäller massproduktion för personbilar, nämligen bensenmotorn. Bensenmotorn bör genom teknisk utveckling kunna minska sin bränsleförbrukning med upp till 15 procent. Därtill kan nya förbränningsmotorer, som kombinerar diesel- och bensenmotorteknikens bästa egenskaper, bli ett alternativ. Dessa motorer kommer dock med största sannolikhet också att utnyttja diesel eller bensen som bränsle.

## **9 Sammanfattande slutsatser av Naturvårdsverket och Vägverket**

### **9.1 Naturvårdsverkets expertrapport Bensen och/eller diesel**

Rapporten sammanfattas med följande slutsatser.

#### *Miljöjämförelse mellan gamla, nyare och nyaste diesel*

Bedömningen håller sig strängt till personbilarnas miljöpåverkan, dvs. hur de olika alternativen påverkar den samlade miljöbelastningen. Detta är beroende av utvecklingen av utsläppen av koldioxid, partiklar och kväveoxid, vilket inverkar på klimatet, försurningen och hälsan.

Det har inte skett något under de senaste åren som på ett avgörande sätt ändrar på det miljömässiga förhållandet mellan personbilar med bensen- respektive dieseldrift. Den miljörelaterade

bilden är ungefär som den varit de senaste åren. Bensinbilen har sina starka sidor – dieseln har andra starka sidor. Detta gör att påverkan på hälsa respektive försurning är avsevärt högre för dieseln, medan denna har något lägre klimatpåverkan. Riktmerke är avgaskraven, vilka har skärpts de senaste åren. Kraven bibehåller dock skillnaden mellan bensin och diesel och är dessutom inte på den nivå att de driver fram ny teknik. Något avgörande teknikgenombrott har inte skett. Det kommer dessutom att dröja innan förbättrade konstruktioner kommer ut i trafik. Det handlar mer om vidareutveckling av existerande teknik. Katalysatorn, datorstyrningen och avdunstningsreningen utvecklas på bensinbilen. I mindre grad införs motormodifikationer på dieslbilar. Kraven som är beslutade i miljöklass 2005 klaras redan i dag av merparten av bensinbilsmodellerna. För de allra största dieseldrivna personbilarna behövs möjligen partikelfilter och/eller kväveoxidkatalysator. Men de blir undantagsfall, normalt kommer det att räcka med motormodifikationer för att precis krypa under gränsvärdena.

Det är först med efterbehandling av partikel- och kväveoxidutsläppen som dieseln får en sådan rening att dess utsläpp kan jämföras med bensinbilens. Med den tekniken kan utsläppen minskas på ett sätt som gör att påverkan på hälsa respektive försurning blir mer i nivå med bensinbilens. Men det tar således ännu lång tid innan detta spelar någon roll för den samlade miljöbelastningen.

Fortsatt kommer alltså bensinbilen att ha lägre partikel- och kväveoxidutsläpp och dieseln att ha lägre koldioxid- och kolväteutsläpp.

Från miljösynpunkt är det angeläget att såväl diesel- som bensinbilar blir mer bränsleeffektiva. I skattehänseende innebär detta att

- de nya dieslbilarna kan få samma konstruktion på fordonsskatten i förhållande till koldioxidutsläppen som bensinbilar, men att dagens relation mellan bensin- och dieslbilarnas totala skattenivå, inberäknat bränsleskatterna, bibehålls,
- gynnade skatteincitament för dieslbilar är från miljösynpunkt endast motiverade, om dieslbilarna har acceptabel avgasrening. dvs. partikelfilter. Om inte detta är EG-rättsligt möjligt, kan

bästa sättet att åstadkomma detta vara att specialdesigna en miljöklass för frivilligt typgodkännande som grund.

## **9.2 Vägverkets rapport När är det motiverat att ha lika fordonsskatt på bensin- och dieseldrivna personbilar?**

Rapporten sammanfattas med följande slutsatser.

Det finns fortfarande och kommer även fortsättningsvis att finnas skillnader i avgasutsläpp mellan bensin- och dieseldrivna personbilar såväl vad gäller sammansättning som mängder. En kraftig ökning av andelen dieslbilar i nybilsförsäljningen inverkar inte på möjligheterna att nå miljökvalitetsnormer för luftkvalitet vare sig det gäller  $PM_{10}$  (eller eventuellt kommande  $PM_{2,5}$ ), kvävedioxid eller bensen. Minskningen av antalet ultrafina partiklar i vägnära miljöer bromsas av en ökad andel dieseldrivna personbilar samtidigt som utsläppen av koldioxid minskar. För att minimera de negativa effekterna utan att förlora de positiva helt rekommenderas en likformig beskattning av dieseldrivna och bensindrivna personbilar från och med miljöklass 2005.



# Trafiksäkerhet

## 1 Trafiksäkerhet – fordon och fordonstekniker

Syftet med denna bilaga är att ge några korta beskrivningar av de fordonstekniker som bedöms vara mest aktuella för samhället att stimulera.

Trafiksäkerheten på de svenska vägarna måste angripas ur flera perspektiv. Här diskuteras hur fordonens utformning och hur olika fordonstekniker kan bidra med ökad trafiksäkerhet. Det som förenar dessa fordonstekniker är att de inte är standard i dag eller förväntas bli det inom en snar framtid. Det är därför dessa som är naturliga kandidater till ett eventuellt incitament att öka marknadspenetrationen och därmed ge positiva trafiksäkerhets-effekter. För ytterligare material kring tekniska lösningar för ökad trafiksäkerhet på väg, se Vägverkets underlagsrapport *Ny teknik i fordon* till regeringen (Vägverket 2003-12-18).

Befintliga styrmedel är inte tillräckliga för att uppnå högt ställda trafiksäkerhetsmål. Det torde därför finnas ett stort intresse från samhället att ”rätt” fordon rekryteras till fordonsflottan. Utredningens uppdrag inbegriper att se över trafiksystemets effektivitet där bland annat trafiksäkerheten skall beaktas. Vägtrafikbeskattningen *kan påverka* trafiksäkerheten men bara i *begränsad omfattning*. Bilagan avslutas med några korta sammanfattande beskrivningar av befintliga system och idéer till system för hur *säkrare fordon* kan stimuleras. För en mer utförlig diskussion kring möjligheterna till styrning mot trafiksäkra fordon med differentierad försäljningsskatt och förmånsbeskattning, se avsnitt 11.

## 1.1 Fotgängarskydd

Generellt kan sägas att personbilars förmåga att skydda sina passagerare är relativt väl fokuserad och utvecklad. Fordons förmåga att skydda fotgängare och cyklister är dock dåligt utvecklad. Historiskt sett har endast marginella insatser skett från fordonsindustrin inom detta område.

Kollisioner mellan personbilar och fotgängare har likheter med kollisioner mellan tunga lastbilar och personbilar. I bägge fallen är viktskillnaderna mycket stora och möjligheten att skydda ligger i mångt och mycket hos den tyngre parten. Det är viktigt att finna vägar att stimulera fortsatt utveckling inom områdena bilens inre säkerhet och skydd av andra. Skadorna på fotgängare och cyklister efter att ha blivit träffade av ett fordon i rörelse kan mildras genom förbättrade fordonsfronter, särskilt om hastigheten understiger 40 km/h.

### *Utvecklingen inom EU*

På senare år har fordonstillverkare (genom organisationerna ACEA, JAMA och KAMA) och EG-kommissionen diskuterat möjligheterna att genom förändrade fordonsfronter minska antalet dödade och skadade i olyckor där fotgängare är inblandade. Förslagen avser personbilar och lätta lastbilar som understiger 2,5 ton och innebär huvudsakligen förändringar av stötfångare och motorhuv. Se också faktopromemoria 2002/03:FPM64, Näringsdepartementet.

Om EG-direktivet (KOM(2003) 67 slutlig, 2003/033(COD)) om skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter i händelse av kollision med ett motorfordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG genomförs förväntas upp till 2 000 liv kunna räddas som en följd av att fordonen har ett bättre skydd för fotgängare. Bestämmelserna gäller nya fordon och har utarbetats av arbetsgrupp 17 inom den Europeiska kommittén för ökad fordonssäkerhet (EEVC - European Enhanced Safety Vehicle Committee) och Gemensamma forskningscentret inom Europeiska kommissionen. Utformningen av bestämmelserna är uppdelad i två etapper. Dessa två etapper skall ses som en övergångstid som innebär att de föreslagna ändringarna kan infogas i utvecklingen av

nya fordon och att inga dyra ändringar av fordon som redan är i produktion behöver göras.

Den senare etappen sker i samarbete med EEVC som kommissionen stöder, vars arbete också är basen för Euro NCAP:s (europeisk sammanslutning för krockprovning av nya bilar) test för fotgängare.

Förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv *om användningen av frontskydd på motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG* (KOM(2003) 586 slutlig) syftar till att ge fotgängare och andra oskyddade trafikanter ökat skydd om de kolliderar med ett motorfordon utrustat med frontskydd.<sup>1</sup>

## 1.2 Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet (ISA)

Att trafikanterna håller rätt hastighet är en förutsättning för god trafiksäkerhet. Beteckningen ISA är från början internationell och står för "Intelligent Speed Adaptation". Grundidén bakom ISA är att hjälpa föraren att inte överskrida gällande hastighetsgränser. System för hastighetsanpassning kan vara informerande eller stödjande. Informerande system kan vara i form av t.ex. ljudsignal och stödjande system använder fordonets teknik för att förhindra överträdande av hastigheten. Detta kan ske med motorstyrningen eller t.ex. med ett motstånd i gaspedalen vid en överträdelse av hastighetsgränsen.

Kan ISA användas för att förbättra trafiksäkerheten? I en Vägverksrapport<sup>2</sup> utvärderas en storskalig försöksverksamhet som bedrivits med ISA i Borlänge, Lidköping, Lund och Umeå under perioden 1999–2002. Om alla bilar hade ISA bedöms förbättringen kunna bli 20 % färre skadade personer i tätort (Försöket var utformat för tätorter). Resultaten från försöken är lovande. Det påvisas både bättre trafiksäkerhet utan att restiden förlängs och lägre bensinförbrukning genom användande av ISA. Enkätstudier visar att populariteten vad gäller ISA är hög. Den är dock ännu högre för ökad hastighetsövervakning.

<sup>1</sup> För ytterligare information om hur EU arbetar med bilindustrifrågor se <<http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/index.htm>>

<sup>2</sup> *Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet (ISA) Resultat av storskalig försöksverksamhet i Borlänge, Lidköping, Lund och Umeå under perioden 1999–2002*. Vägverkets Publikation 2002:89.

Vägverkets trafiksäkerhetsenkät<sup>3</sup> visar att 45 procent av svenska folket vill ha tekniskt hjälpmedel för att kunna hålla hastighetsgränserna, och drygt 60 procent anser att hastighetsgränserna bör vara lägre på vintern. Vilka problem finns det med ISA?

- Bland testförarna känner man sig vara i vägen när andra inte har ISA. Enligt förarna är det därför viktigt att ISA på sikt införs för alla.
- Yrkes- och tjänstebilsförare är allmänt negativa till försöken och till införande av ISA.
- Två av tre förare accepterar tekniken och kan tänka sig att använda den om den är gratis. En av tre är villiga att betala upp till 1 000 kronor.
- Uppmärksamheten påverkas när ISA tar hand om hastighetsanpassningen åt föraren.

Kostnaderna för ISA bedöms i dagsläget vara omkring 20 000 kronor. De höga produktionskostnaderna förväntas dock bli väsentligt lägre vid massproduktion eller om systemet använder ett i bilen befintligt navigationssystem.

En förutsättning för att ISA skall komma ut på marknaden är att digitala hastighetsdata finns. I Sverige kan det ske genom att den Nationella VägDataBasen (NVDB) kompletteras med uppgifter om hastighetsgränser.

### 1.3 Bältespåminnare

I VTI:s meddelande 927:2002 beskrivs bilbältesanvändningen i Sverige. Bilbältesanvändningen i framsätet har sedan studien påbörjades 1983 legat på en hög och jämn nivå (mellan 85–90 %). I baksätet har bilbältesanvändningen ökat markant under tidsperioden (från 10 % till 74 % för vuxna och nära 90 % för barnen). Vad som bidrar till en hög bilbältesanvändning är något oklart, men vissa samband verkar finnas. Bilbältesanvändningen är högre bland kvinnor och äldre och ökar med resans längd. Trots att bältesanvändningen i dessa studier är ”hög”, så är användningen i svåra olyckor betydligt lägre. Cirka 4 av 10 som omkommer i en bil saknar bilbälte. Studier av dem som inte använder bilbälte visar att

---

<sup>3</sup> Trafiksäkerhetsresultat från 2001-års enkätundersökning, Vägverket Rapport 2002:56.

slarv och glömska förklarar majoriteten av ”icke-användandet”. 60 – 80 liv skulle räddas om året om alla alltid hade bilbälte vid färd i bil.

Vägverkets trafiksäkerhetsenkät<sup>4</sup> visar att 80 procent av svenska folket vill ha bältespåminnare. Den kritiska frågan är i vilken utsträckning bältespåminnare kan påverka dem som i dag *inte* använder bilbälte.

Sedan Euro NCAP 2002 införde bedömning av bältespåminnare har allt fler fabrikanter utrustat sina bilar med bältespåminnare som använder både ljud- och ljussignaler. Under våren 2004 uppskattas cirka 40 procent av alla bilar ha bältespåminnare vid nybilsförsäljningen.

#### 1.4 Antisladdsystem – Electronic Stability Programme (ESP)

Tanken bakom denna teknik är att hjälpa föraren när denne förlorar kontrollen över fordonet. Detta sker genom ESP på följande sätt.

- Bromsar hjulen individuellt vid förlorad stabilitet.
- Använder motorstyrning för att strypa effekten.
- Slår av farthållaren.

I tabell 1 redovisas hur ESP minskar olycksrisken olika mycket beroende på underlag:

Tabell 1. Minskade olycksrisker genom användning av ESP

	Minskad olycksrisk	95 % konfidensintervall
Alla väglag	22,1 %	+/-21,0 %
Torr väglag	9,3 %	+/-28,3 %
Vått väglag	31,8 %	+/-23,4 %
Snö/is	38,2 %	+/-26,1 %

Källa: Vägverket m.fl.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Trafiksäkerhetsresultat från 2001-års enkätundersökning, Vägverket Rapport 2002:56.

<sup>5</sup> ”The effectiveness of ESP (electronic stability programme) in reducing real life accidents”, C. Tingvall, M. Krafft, A. Kullgren, A. Lie Paper Number 261, Vägverket, Monash University Accident Research Centre, Folksam Research.

## 1.5 Alkolås

Det som egentligen avses med *alkolås* är ett tekniskt system som förhindrar framförande av ett fordon under påverkan. Det som främst behandlas nedan är hur alkolås kan användas för personer med alkoholproblem. System med alkolås kan emellertid också ses som en del av kvalitetssäkringen av transporter eller avse en bred introduktion för alla nya fordon. Tekniken för dessa olika varianter för alkolås kan dock skilja sig åt.

Ett alkolås är en teknisk anordning, som är kopplad till bilens tändningssystem och gör att föraren inte kan starta fordonet om alkoholhalten överstiger lagstadgade gränser. Före start av fordonet måste föraren blåsa i ett munstycke i vilket utandningsluften kontrolleras. Vid en alkoholkoncentration över den lagliga gränsen 0,10 milligram per liter utandningsluft går motorn inte att starta. Under färd måste föraren också blåsa vid slumpmässiga kontroller. Om det finns alkohol i utandningsluften registreras det i alkolåsets minnesfunktion.

Enligt Vägverkets uppskattning kör cirka 14 000 personer omkring i berusat tillstånd *varje dag*. Vidare bedöms det att en alkoholmissbrukare har kört i onyktert tillstånd ungefär 200 gånger innan han eller hon åker fast.

Omkring 6 000 svenska förare förlorar varje år sitt körkort på grund av rattfylleribrott. Därutöver får de sitt straff, t.ex. fängelse eller böter. De som döms för grovt rattfylleri får körkortet återkallat under minst tolv månader. För nytt körkort krävs därefter alltid ett särskilt läkarutlåtande som styrker nykterheten. Vidare skall viss uppföljning (omprövning) ske. Har spärrtiden bestämts till mer än tolv månader krävs därutöver alltid godkänt förarprov, vilket innebär både teori- och körprov.

Försök med alkolås (med utandningsprov) som ett alternativ till indraget körkort vid trafiknykterhetsbrott visade sig framgångsrikt vid försöksverksamhet i vissa län. Nyligen har riksdagen också bestämt att villkorlig körkortsåterkallelse i förening med villkor om alkolås skall kunna tillämpas i hela landet vid trafiknykterhetsbrott. Detta gäller fr.o.m. den 1 oktober 2003. Se lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse (senaste lydelse SFS 2003:217), förordningen (1998:1822) om ikraftträdande av lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, m.m. (senaste lydelse SFS 2003:523) och

Vägverkets föreskrifter om utvidgad försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse VVFS 2003:67.

### *Behov och relevans av ökad användning av alkolås*

Undersökningar har visat att en enskild förmåga (t.ex. att gå på en rak linje) inte försämras vid måttlig alkoholpåverkan, men att förmågan att lösa komplexa situationer försämras (också trötta och äldre förare tenderar att generellt sett klara komplexa situationer sämre). Den stora fördelen att få in alkolås genom "att bli dömd till alkolås" är att det sannolikt är en mycket träffsäker metod för att minska bilkörning i berusat tillstånd. Förare med alkoholrelaterad sjuklighet är de som behöver alkolås. Om dessa undviker alkolås eller "mixtrar" med utrustningen är värdet av sådan utrustning nära noll. Å andra sidan, dessa förare kanske är de som allra mest *vill ha* alkolås, vilket implicerar ett stort värde. Man vet från olycksstatistiken att de som dör med alkohol i blodet oftast har en missbruks- eller beroendesjukdom (så pass hög promillehalt att "vanliga" människor är avsvimmade). Kunskapen kring hur verkligheten ser ut är ganska dålig. Det som kan vara relevant är följande.

- Att det inom den yrkesmässiga trafiken finns ett stort intresse och en betalningsvilja för alkolås, bland annat från ett kvalitetssäkringsperspektiv.
- Alkolås kan förväntas att lösa problem för dem som i nyktert tillstånd vill minska risken för att själva köra rattfulla och för dem som inte vet att de kanske ser på ett annat sätt på rattfylleri vid onyktert tillstånd samt för de föräldrar som vill hindra att deras barn kör rattfulla med föräldrarnas bil.

Vägverkets trafiksäkerhetsenkät<sup>6</sup> visar att drygt 60 procent av svenska folket anser att alla bilar borde utrustas med alkolås. I samma undersökning anger 7 procent att de kört bil efter att ha druckit alkohol utöver lättöl och 5 procent att de åkt med alkoholpåverkad förare.

Försöksverksamheten med alkolås har som nämnts varit framgångsrik. I denna fick rattfylleridömda personer villkorlig körkortsåterkallelse med alkolås. Resultatet av undersökningen visar att villkorlig körkortsåterkallelse med alkolås är överlägsen

---

<sup>6</sup> Trafiksäkerhetsresultat från 2001-års enkätundersökning, Vägverket Rapport 2002:56.

vanligt körkortsåterkallande när det gäller att förhindra trafiknykterhetsbrott. (Vägverket *Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse. En uppdaterad och kompletterande utvärdering* 2002-09-13) Vidare skriver man:

I övrigt visar undersökningen att de rattfylleridömda utgör en från trafiksäkerhetssynpunkt väl definierad riskgrupp med en mycket hög frekvens av såväl trafikolycksfall, trafiknykterhetsbrott och sjuklighet långt innan den aktuella, studerade rattfylleriförseelsen. En majoritet har också en diagnostiserbar alkoholsjukdom. Den förhöjda risken sett från trafiksäkerhetssynpunkt är således att betrakta som sekundär till individens alkoholproblem. Av detta följer att ett mer förebyggande trafiksäkerhetsarbete borde initieras redan vid ett konstaterande av alkoholsjuklighet snarare än vid tidpunkten för ett slumpmässigt upptäckt rattfylleri. Förslagsvis bör därför en person med av läkare diagnostiserad alkoholsjuklighet kunna erbjudas möjlighet till deltagande i alkoholprogram. (Vägverket pm 2002-09-13, s. 19)

#### *Ett krav på alkohol för rattfylleridömda?*

*Försöksverksamheten* med alkohol i personbilar har pågått sedan 1999. Från att tidigare endast ha gällt i tre län har nu alltså en utökning fr.o.m. den 1 oktober 2003 skett så att den omfattar hela landet. Vidare omfattar försöksverksamheten numera även körkortsbehörigheter för lätt och tung lastbil samt buss (således B, BE, C, CE, D, DE). Endast körning inom Sverige är tillåten. Villkorstiden är två år. Deltagandet sker på egen bekostnad. Den straffrättsliga bedömningen – böter, fängelsestraff eller annan påföljd – påverkas inte av ett deltagande i alkoholförsöket. Deltagandet i försöket påverkar alltså inte ansvarspåföljden.

En möjlighet är att subventionera alkoholförsöken. Det har visat sig att vissa förare väljer att inte delta i alkoholförsöken. Ett möjligt skäl till detta är att det kostar. För att öka deltagandet kan samhället välja att subventionera denna kostnad helt eller delvis.

En möjlig utveckling kan vara att alkoholåset blir ett obligatoriskt krav för den rattfylleridömda. Alkoholåset får helt enkelt sitta kvar i fordonet och förs in som krav för körkort för dem som är rattfylleridömda ett visst antal år.



*Vad kostar ett permanentande av verksamheten med alkohol och hur kan det finansieras?*

Vi antar i enlighet med uppgifter från Vägverket att cirka 6 000 personer döms för rattfylleri varje år. Kostnaden för ett alkoholäset antas vara cirka 20 000 kronor. Ett tvåårigt behandlingsprogram för den enskilde deltagaren, inklusive hyra för alkoholäset, uppgår till 40 000–45 000 kronor.

- Den *totala kostnaden* för verksamheten per år givet dessa uppgifter är då:  $6\,000 \times 45\,000 = 270\,000\,000$ , dvs. *270 miljoner kronor per år*.
- Om *kostnaden bara för själva alkoholäset* skall finansieras rör det sig om  $6\,000 \times 20\,000 = 120\,000\,000$ , dvs. *120 miljoner kronor per år*.

Ett möjligt sätt att inom vägtrafikskattesystemet finansiera detta är genom ett pålägg på fordonsskatten. Om man utgår från att det finns cirka 4 miljoner personbilar i trafik motsvarar detta ett *pålägg* som motsvarar:

- $270/4 = 68$  *kronor extra i fordonsskatt* per personbil och år vid "full finansiering"
- $120/4 = 30$  *kronor extra i fordonsskatt* per personbil och år vid finansiering endast av alkoholäset

Naturligtvis kan denna kostnad förändras i de fall som antalet personer dömda för rattfylleri förändras, kostnaden för alkoholäset förändras m.m. På sikt torde kostnaden minska, både som ett resultat av fortsatt lyckat alkoholäsanvändande och som ett resultat av lägre kostnad per alkoholäset genom högre tillverkningsvolym.

Kostnaden kan också bli större. I dag kan en person bli av med körkortet p.g.a. alkoholsjukdom, utan möjlighet att få ha det kvar med alkoholäset. För att undvika att staten subventionerar den som begått brott men inte den som – med samma "alkoholproblematik" – ännu inte gjort det, kan det vara motiverat att även inkludera personer med diagnostiserad alkoholsjukdom i alkoholäsetverksamheten. Utredningen har dock svårt att uppskatta de volymmässiga effekterna av att dessa personer också omfattas.

## 1.6 Skydd för nackskador (whiplashskydd)

Nackskador (whiplashskador) svarar för ungefär 70 procent av alla personskador i biltrafiken. Bland dem som drabbas av akuta besvär leder 5–10 procent av fallen till kroniska symtom. Vägverket har tillsammans med Folksam initierat ett provprogram för att visa hur skilda bilstolar förmår skydda mot whiplashskador. Den första provomgången i programmet visar mycket stora skillnader mellan stolar med och utan skydd mot nackskador. Resultaten pekar också på skillnader mellan stolar med skydd.

## 1.7 Övrigt

I Folksams rapport *Hur säker är bilen?* (2003) redovisas krock-säkerheten (inte körsäkerheten). Allmänt sett är det vikt och krockegenskaper som avgör utfallet i en tvåbilsollision. För tio år sedan var säkra bilar detsamma som stora och tunga bilmodeller. Det är i dag fullt möjligt att köpa en liten säker bil, även om säkra bilar är vanligare bland de tyngre modellerna. Jämförelser mellan gamla (årsmodell 92–97) och nya (97–01) bilar visar att risken för svår skada är cirka 20 procent lägre i den nyare bilen i hastigheter mellan 30 och 70 km/h. I hastigheter under och över är skillnaden obetydlig. Folksam redovisar minskningen i skaderisk för några olika tekniker. Detta framgår av tabell 2 nedan.

Tabell 2. Så mycket minskar skaderisken

<i>Teknik</i>	<i>Ungefärlig minskning i skaderisk</i>	<i>Kommentarer</i>
Trepunktsbälte	50 %	Det skyddssystem som ensamt har störst skyddseffekt
Tvåpunktsbälte	20 %	
Trepunktsbälte+ förarkrockkudde	60-70 %	Kombination av skyddssystem som ger störst skyddseffekt
Förarkrockkudde	20-30 %	Beroende på bilmodell
Passagerarkrockkudde	5-10 %	Fåtal studier
Sidokrockkuddar	5-15 %	Olika varianter av skydd
Bältessträckare	5-10 %	Drar åt bältet i början av krockförloppet
Bälteskraftreducerare	Okänd	Minskar bältets spänning under krockförloppet
Whiplashskydd	40 %	Vid påkörning bakifrån
Huvudstöd/nackskydd	5-10 %	
Antisladdsystem (ESP)	Upp till 40 %	Beroende på väglag
Låsingsfria bromsar (ABS)	Upp till 10 %	Tillåter föraren att styra och bromsa samtidigt i halt väglag
Bromskraftsförstärkare	Okänd	Känner av om föraren bromsar hastigt och hjälper till att bromsa både hårdare och snabbare

*Källa: Folksam (2003), Hur säker är bilen?*

Folksam tar även upp den, ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, olyckliga utvecklingen mot terrängbilar (SUV/stadsjeep).

Terrängbilen, även kallad stadsjeep eller SUV (Sports Utility Vehicle), har blivit allt mer populär. Genom sin storlek och höga frontstruktur orsakar den tyvärr en kraftigt ökad skaderisk för motpartens passagerare.

Många stadsjeepar väger nästan dubbelt så mycket som övriga personbilar. Vikten gör dem mer "aggressiva" men även den höga fronten bidrar genom att sätta mindre bilars säkerhetssystem ur spel.

Stadsjeepens design ökar också skade- och dödsrisken för oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklister.

Resultat från verkliga olyckor i USA visar att dödsrisken är 3,4 gånger högre för personer i en vanlig personbil vid en krock med en stadsjeep än vid en kollision med en annan personbil i samma viktklass. Vid frontalkrockar är dödsrisken hela 6,4 gånger högre.

#### Falsk säkerhet

Det är inte heller så att stadsjeepar har en högre egen säkerhet än övriga personbilar, snarare tvärtom. I krockprov (Euro NCAP) får stadsjeepar generellt sämre resultat vid frontalkollisioner än vanliga personbilar. Stadsjeeparnas bättre säkerhet i en kollision sker alltså främst på bekostnad av motparten.

Singelolyckor står för över hälften av alla olyckstyper. Vid denna typ av olyckor skall bilens egen säkerhet verka. Resultat från USA visar en högre dödsrisk i singelolyckor för stadsjeepar än för övriga personbilar. Det beror till stor del på att deras högre tyngdpunkt ger en ökad vältningsrisk.

*Källa:* Folksam <<http://www.folksam.se/forskning/trafik/stadsjeepar.htm>>

## 2 Hur kan *säkrare fordon* stimuleras?

### 2.1 Kan fordonsskatten användas?

Fordonsskatten är i huvudsak en fiskalt motiverad skatt. Den kan emellertid också användas till att påverka val av bil, se avsnitt 4 beträffar utredningens förslag om en koldioxidrelatering av fordonsskatten. Så länge skatten per fordon motsvarar nuvarande fordonsskatt för bensindrivna personbilar är det dock tveksamt att använda skillnader i fordonsskatt för att *också* stimulera val av trafiksäkra fordon. Inte minst om man samtidigt eftersträvar ett enkelt och lättförståeligt skattesystem.

Ur ett fiskalt perspektiv och ur ett trafiksäkerhetsperspektiv kan det dock vara motiverat att, jämfört med i dag, ta ut en *högre* fordonsskatt för de fordon som inte uppfyller vissa krav (genom en trafikskattekomponent), exempelvis för fordon med hög markfri gång och stel ramkonstruktion. Detta skulle, beroende på nivån av denna extra skatt, stimulera användning av trafiksäkra fordon.

Såsom framgått ovan och som också syns på andra ställen i betänkandet kan emellertid fordonsskatten tillämpas endast i begränsad omfattning för styrning av exempelvis trafiksäkerheten. Det grundläggande skälet till detta är att det är problematiskt p.g.a. avsaknad av ett etablerat regelverk.

## 2.2 Mindre viktspridning i personbilsflottan önskvärd

Den stora viktspridningen i den svenska fordonsparken är ett trafiksäkerhetsproblem. Ju mer viktspridning, desto större blir det totala krockvåldet. I verkligheten manifesteras den snabba utvecklingen av "miljöbilar" som ett (av de få) motsatsförhållandena mellan trafiksäkerhet och miljö, dvs. när små "miljöbilar" krockar med stora tunga personbilar. Vägverkets syn är att först "tigha ihop" fordonssflottan (kanske kring 1 400 kg) för att sedan ta sig an att styra hela fordonssflottan mot lättare bilar.

Det finns en viktig koppling mellan fordonsskatten (både dagens viktbaserade och en eventuell koldioxidifferentierad) och viktspridningen som noggrant bör beaktas. Att ha en mycket låg skatt för lätta *eller* koldioxidsnåla (oftast också lätta) bilar är inte motiverat av trafiksäkerhetsskäl. I ljuset av detta kan det vara önskvärdt att ha en relativt hög fiskal del i fordonsskatten som alla fordon betalar, *även för fordon som drivs med alternativa bränslen*. Detta för att från trafiksäkerhetssynpunkt minska det förväntade krockvåldet. Det vore ur detta perspektiv också önskvärdt att beskatta stora och bränsletörstiga bilar hårdare än i dag så att dessa blir mindre attraktiva att äga. Detta i syfte att stävja de senaste årens ökande viktspridning i fordonsparken.

Det bör i sammanhanget också noteras att det från trafiksäkerhetssynpunkt vore högst olyckligt om stora tunga "miljöbilar" (t.ex. en SUV som drivs med 100 % etanol med aggressiv front och ramkonstruktion) gynnas skattemässigt.

### 2.3 European New Car Assessment Programme (Euro NCAP)

Införandet av säkra fordon underlättas genom konsumentinformation. I detta avseende fyller Euro NCAP en roll avseende personbilars krockssäkerhet. Kostnaderna för Sveriges del i arbetet är ungefär 6 miljoner kronor per år<sup>7</sup>.

Det skall inledningsvis konstateras att det finns ett klart samband mellan Euro NCAPs stjärnsystem och hur passagerarna i fordonen klarar sig i krockar. Lie och Tingvall (2002) visar i en studie att risken att få en svår eller dödande personskada minskar med cirka 12 procent per stjärna. Euro NCAP är emellertid inte utan problem. Det är svårt att mäta trafiksäkerheten hos fordonen, och det finns en oenighet och en pågående debatt om hur testerna skall göras och vad som är deras brister.

Euro NCAP är dock värt att följa för att i framtiden se om det kan användas som grund för ett svenskt incitamentsystem för att ytterligare stimulera bilars säkerhet. Det skall också nämnas att resultaten i Euro NCAP redan i dag används i samband med marknadsföring hos bilförsäljare.

### 2.4 Plåsterskatt

Med en s.k. plåsterskatt avses en skatt/avgift som skall bidra till det allmännas kostnader för sjukvård av de trafikskadade. Denna skatt/avgift skulle åläggas trafikförsäkringsbolagen. Dessa är en del av marknaden och stimulerar, av egna drivkrafter, användandet av viss teknik eller vissa fordon. Om premierna på trafikförsäkringen dessutom sätts efter faktiska olycksrisker är en plåsterskatt inte bäst lämpad för introduktion av tekniker utan snarare som ett instrument för att "prickskjuta" äldre modeller med dålig olycksstatistik (det tar tid och flera olyckor innan man med någorlunda säkerhet vet vilka fordon och fordonstekniker som bör premieras).

I betänkandet *Samordning och regress. Ersättning vid personskada*, Personskadekommittén (SOU 2002:1, s. 138 f) utreddes bland annat införandet av en eventuell plåsterskatt. Kommittén avfärdar plåsterskatt som ett sätt att ge trafikförsäkringen ett ökat ekonomiskt ansvar för det allmännas kostnader för personskador i

---

<sup>7</sup> *Kunskapsammanställning till särskild trafiksäkerhetsplan. Möjliga åtgärder inom myndighet och sektorsuppgiften*, bilaga 1, Vägverket (1999).

samband med trafikolyckor (kostnader för sjukpenning och vård). Nackdelarna med införandet av en plåsterskatt är enligt kommittén följande.

- En generell skatt/avgift får karaktären av en fordonsskatt och anses inte få någon preventiv effekt på trafikolyckor.
- Skatten/avgiften ger inget incitament till rehabilitering, eftersom den inte är kopplad till det enskilda fallet.
- Försäkringsbolagen får den dubbla rollen som både indrivare av skatt och försäkringsgivare.
- Eftersom kostnaderna högst sannolikt kommer att övervältras på trafikanterna kommer detta att innebära höjda försäkringspremier. Det nämns också att skatten/avgiften skulle slå extra hårt mot vissa grupper (kommer att accentuera den spridning i premier som bolagen redan har p.g.a. preventiva och konkurrensmässiga skäl).
- En plåsterskatt är ett avsteg från ett generellt välfärdssystem.
- En fördel är att en plåsterskatt genererar extra intäkter till staten.

## 2.5 Utveckling av miljöklasskomponenten

Med miljöklasskomponent avses den komponent i drivmedelsbeskattningen som föreslås i avsnitt 6. I Skatteväxlingskommittén (SOU 1997:11) *Skatter, miljö och sysselsättning* och i utredningens delbetänkande SOU 2002:64 behandlades möjligheterna att genom drivmedelsbeskattningen ta hänsyn till de samhälleliga kostnader som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade. Den benämning som då användes var *TM-komponenten* (trafik- och miljöskattekomponent).

Skrivningarna i delbetänkandet visar att en slutlig bedömning av införandet av en TM-komponent måste göras i samband med vad som föreslås i övrigt i vägtrafikbeskattningen (se avsnitt 6 härom).

Från trafiksäkerhetssynpunkt är det dock viktigare *var* och *när* man kör än *vilket bränsle* som man använder. Eftersom höjda drivmedelspriser snarare minskar trafikvolymen (och därmed olycksrisken) än styr mot trafiksäkra fordon skall TM-komponenten ur ett trafiksäkerhetsperspektiv i första hand ses som ett trafikvolymdämpande styrmedel.

SIKA:s marginalkostnader visar höga avgiftsrelevanta olyckskostnader per liter bränsle – cirka två kronor (mellan 1,71 och 3,05 beroende på drivmedel, geografi och reningsteknik).

En sådan skattehöjning hade säkert minskat trafikarbetet men är sannolikt inte praktiskt genomförbar. Naturligtvis kan denna kostnad per liter, genom andra drivkrafter, minska om trafikarbetet görs med trafiksäkrare fordon.



# Referenser

- ARE (2002) *Fair and efficient. The distance-related Heavy Vehicle Fee (HVF) in Switzerland*, Federal Office for Spatial Development (ARE), Department of the Environment, Transport, Energy and Communications (DETEC).
- BIL Sweden (2003) *Bilismen i Sverige 2003*.
- Dahl, C. & Sterner, T. (1991). "Analyzing Gasoline Demand Elasticities: A Survey", *Energy Economics*, 13(3), s. 203–10.
- Ds Fi 1985:8, *Översyn av vägtrafikbeskattningen, del 7, beskattningen av traktorer m.m.*
- Ds 1993:19, *Regler för hobbyfordon.*
- Ds 1999:34, *Förmånsbeskattning av miljöbilar.*
- ECMT (2003) *Reforming Transport Taxes*, European Conference of Ministers of Transport, OECD Publications services.
- EG-kommissionen *Excise duty tables*, december 2003.
- EG-kommissionen *Excise duty tables*, special version II, januari 2004.
- EG-kommissionens vitbok, *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden.*
- European Commission, *European Union Energy & Transport in Figures 2003*, Directorate-General for Energy and Transport.
- Energimyndigheten (2002) *Energiläget i siffror*, ET 19:2002.
- Espey, M. (1998). "Gasoline Demand Revisited: An International Meta-analysis of Elasticities", *Energy Economics*, 20(3), s. 273–95.
- ESV 2000:1. *Bilskrotningsfonden – En översyn*, Ekonomistyrningsverket.
- Folksam (2003) *Hur säker är bilen?*
- Forsberg, M. (2003). *Transportsamordning Nord – Resultat Ruttflydesanalys & Dagens Returandel*, Resultat nr 12, 2003, Skogforsk.

- Graham, D.J. & Glaister, S. (2002) "The demand for automobile fuel: a survey of elasticities" *Journal of Transport Economics and Policy*, 36, s. 1–26.
- HM Treasury (2003) *Modernising the taxation of the haulage industry — lorry road-user charge. Progress report two*, May 2003, HM Treasury, HM Customs and Excise and Department for Transport.
- HM Treasury (2004) *Modernising the taxation of the haulage industry: lorry road-user charge, Progress report 3*, March 2004, HM Treasury, HM Customs and Excise and Department for Transport.
- Inland Revenue (2000). *An Environmental And Regulatory Impact Assessment. Income Tax And Company Cars: A Major Reform*, The Inland Revenue, March 21<sup>st</sup> 2000.
- Inregia och WSP (2004) *Bilförmånsreglernas effekt på utsläpp av koldioxid från bilar*, J. Johansson, U. Liljenroth och S. Pädam, på uppdrag av Naturvårdsverket.
- Institutet för transportforskning (TFK) *Kilometerbaserade vägavgifter – miljöeffekter och andra konsekvenser*, Naturvårdsverkets rapport 5273.
- Johnsson, R. (2003) *Transport Tax Policy Simulations and Satellite Accounting within a CGE Framework*, Economic Studies 71, Department of Economics, Uppsala Universitet.
- Jordbruksverket promemoria *Dieselskatt för jordbruket inom EU* (dnr Jo2003/2215/Veg och dnr Jo2004/1335/Veg).
- KOM (96) 248 *Meddelande från kommissionen till rådet och parlamentet om en framtida strategi för kontroll av utsläpp i atmosfären från vägtransporter, med beaktande av resultaten från fordons- och oljeprogrammet.*
- KOM(2002) 410 slutlig *Förslag till Rådets direktiv om ändring av direktiv 92/81/EEG och direktiv 92/82/EEG i syfte att inrätta en särskild skattelagstiftning för dieselbrännolja som används som motorbränsle för yrkesmässiga ändamål och i syfte att åstadkomma en tillnärmning av punktskattesatserna för bensin och dieselbrännolja.*
- KOM(2002) 431 slutlig *Beskattning av personbilar i Europeiska Unionen – möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå.*

- KOM(2003) 67 slutlig *Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter i händelse av kollision med ett motorfordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG.*
- KOM (2003) 132 slutlig *Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om allmänt införande av och driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem i gemenskapen.*
- KOM(2003) 448 slutlig *Förslag till Europaparlamentet och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.*
- KOM(2003) 586 slutlig *Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om användningen av frontskydd på motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG.*
- KOM (2004) 78 slutlig *Meddelande från kommissionen till rådet och europaparlamentet: om genomförande av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar: Fjärde årliga rapporten om strategins effektivitet, rapporteringsår 2002.*
- Konsumentverket (2002) *Bilar, bränsleförbrukning och vår miljö.*
- Konsumentverket (2003) *Bilar, bränsleförbrukning och vår miljö*
- Kågeson, Per (2002) *Trafiksektorns koldioxidutsläpp vid europeisk handel med utsläppsrätter*, Promemoria 2002-11-29, Nature Associates.
- Kågeson, Per (2003) *Förslag till ändrade skatteregler för personbilar och lätta lastbilar*, Promemoria 2003-10-08, Nature Associates.
- Lie, A. & C. Tingvall (2002) "How do Euro NCAP Results Correlate with Real-Life Injury Risks? A Paired Comparison Study of Car-To-Car Crashes", *Traffic Injury Prevention*, 3, s. 288–293.
- LRF Konsult (2003). *Lantbrukets lönsamhet 2003 Miljömålsrådets rapport Miljömålen – allas vårt ansvar!*, Miljömålsrådets utvärdering av Sveriges 15 miljömål 2004.
- MTC (1995). Rapport 9514A *Exhaust measurements of small 2 and 4 stroke engines.*
- MTC (1999). Rapport 6902. *Fuel consumption at the European test cycle, 96/44/EC, when varying test conditions within the regulation.*
- MTC (1999). Rapport 9708B *Characterization of Particulate Emissions from 11 Gasoline and 5 Diesel-Fueled Cars*, de Serves, Abtvik.

- MTC (2001). Rapport 6026 *Emissions from a Diesel Passenger Car with Particulate Filter: Regulated Emissions, Particulate Size and Number, PAH and Nitro-PAH*, de Serves, Westerholm.
- MTC (2001). Rapport 6926, *Emissions from a Diesel Passenger Car with Particulate Filter: Regulated Emissions, Particulate Size and Number*.
- National Institute of Technology (2002) *Characterization of Tailpipe Exhaust Emissions from 6 Modern Diesel Passenger Cars in Demanding Conditions*, Hagman et al, Oslo, 2002.
- Naturvårdsverket (1997) *Miljöskatter i Sverige – ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken*,
- Naturvårdsverket (2001) *Bilars utsläpp av koldioxid i relation till transportkapacitet*, redovisning av regeringsuppdrag, 2001-06-25.
- Naturvårdsverket (2002) *Koldioxidrelaterad skall på bilar. Impacts from CO<sub>2</sub> differentiated vehicle taxes on CO<sub>2</sub> emissions from passenger cars*, Naturvårdsverket Rapport 5187.
- Naturvårdsverket (2003) *Miljöklassning av alternativa drivmedel*, redovisning av regeringsuppdraget, 2003-04-24.
- Naturvårdsverket (2003) ”Marginalkostnadsbaserat kilometer-skattesystem”, pm 2003-09-26, R. Abrahamsson, Naturvårdsverket.
- Naturvårdsverkets rapport till Klimatkonventionen 2003 *Utsläpp till luft i Sverige*, MI 18 SM 0201.
- Naturvårdsverkets expertrapport *Bensin och/eller diesel?*, Naturvårdsverket.
- Pigou, A.C. (1924) *The Economics of Welfare*, MacMillan, London
- Porter, M. (1991), ”American’s Green Strategy”, *Scientific American*, April, s. 168.
- Porter, M. & van der Linde, C. (1995), ”Towards a New Conception of the Environment – Competitiveness Relationships”, *Journal of Economic Perspectives*, 9(4), s. 97–118.
- SIKA Rapport 2000:4 *Effekter av alternativ till Eurovinjettsystemet*.
- SIKA Rapport 2002:4 *Översyn av samhällsekonomiska metoder och kalkylvärden på transportområdet*.
- SIKA Rapport 2003:1 *Trafikens externa effekter. Uppföljning och utveckling 2002*.
- SIKA Rapport 2003:1 *Bilagor Trafikens externa effekter. Uppföljning och utveckling 2002*.

- SIKA Rapport 2003:2 *Etappmål för en god miljö.*
- SIKA Rapport 2003:3 *Körsträckor under 2001 – Resultat och metoder för att skatta fordons körsträckor baserade på besiktningssuppgifter.*
- SIKA Rapport 2003:6 *Internaliseringen av godstrafikens externa effekter.*
- SIKA Rapport 2004:4 *Trafikens externa effekter. Uppföljning och utveckling 2003.*
- SIKA (2003) *Efficient charging of heavy goods vehicles. A critical review of the Commission's proposal for amending the Eurovignette Directive*, Författare P. Kågeson, kommentarer av J. Dings, G. Lindberg & C. Nash, oktober 2003.
- SOU 1972:42 *Vägrafikbeskattningen*, betänkande från Bilskatteutredningen.
- SOU 1988:60 *Tänk ekonomiskt – betala skatten i tid : förslag till nytt avgiftssystem*, betänkande från Skatteindrivningsutredningen.
- SOU 1989:83 *Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken*, betänkande från miljöavgiftsutredningen (MIA).
- SOU 1992:53 *Skatt på dieselolja*, betänkande från Utredningen om beskattningen av dieseldrivna fordon.
- SOU 1994:117 *Domstolsprövning av förvaltningsärenden*, slutbetänkande från Fri- och rättighetskommittén.
- SOU 1997:11 *Skatter, miljö och sysselsättning*, slutbetänkande från Skatteväxlingskommittén.
- SOU 2000:23 *Förslag till Svensk Klimatstrategi*, slutbetänkande från Klimatkommittén.
- SOU 2001:25 *Skattetillägg m.m.*, betänkande från 1999 års skattetilläggskommitté.
- SOU 2001:67, *Enskild eller allmän väg?*, betänkande från Utredningen Bidrag och regler för enskilda vägar – BREV.
- SOU 2002:1 *Samordning och regress. Ersättning vid personskada*, betänkande från Personskadekommittén.
- SOU 2002:47 *Våra skatter?*, betänkande från Skattebasutredningen.
- SOU 2002:64 *Vissa vägrafikskattefrågor*, delbetänkande från Vägrafikskatteutredningen.
- SOU 2003:2 *Fördelningseffekter av miljöpolitik*. Bilaga 11 till Långtidsutredningen 2003/04.
- SOU 2003:9 *Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel?*,

- betänkande från HOBS-utredningen.  
SOU 2003:38 *Svåra skatter!*, betänkande från Skattenedsättningskommittén.
- SOU 2003:60 *Handla för bättre klimat*, delbetänkande från FlexMex2-utredningen.
- SOU 2003:61 *Trängselavgifter*, delbetänkande från Stockholmsberedningen.
- SOU 2003:120 *Handla för bättre klimat – tillstånd och tilldelning, m.m.*, delbetänkande från FlexMex2-utredningen
- SOU 2004:4 *Förnybara fordonsbränslen – nationella målet 2005 och att öka tillgängligheten av dessa bränslen*, delbetänkande från Utredningen om introduktion av förnybara fordonsbränslen.
- Svenska Naturskyddsföreningen (2004), *Så klarar vi klimatmålet i trafiken*, Rapport med varunr 9049.
- Svenska Taxiförbundet (2003) *Branschläget 2002–2003*, Svenska Taxiförbundet.
- SWECO (2003) *Efter Eurovignette Avgifter för tunga lastfordon i Sverige och omvärlden*, Ver 1.2, 2003-02-20, J. Sundberg, A. Cunningham & H. Lefvert.
- T&E (2003) *Amending the Eurovignette directive. An alternative to the European Commission's proposal*, European Federation for Transport and Environment (T&E), 12 december 2003.
- TRANSEK (2003) *Differentierad kilometerskatt för tung trafik Studie av E6-Gårda*, C.-H. Johansson & E. Lindqvist.
- Vägtrafikskatteutredningens promemoria av den 22 januari 2002, *Beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner*, dnr Fi2002/674).
- Vägverket *Särskild trafiksäkerhetsplan*, 1999-03-01.
- Vägverket (1999) *Kunskapssammanställning till särskild trafiksäkerhetsplan. Möjliga åtgärder inom myndighet och sektorsuppgiften, bilaga 1*.
- Vägverket publikation 2001:35, *Körcyklars representativitet i verklig trafik*.
- Vägverket, Rikspolisstyrelsen, Svenska Kommunförbundet och Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, *Underlag till regeringens inriktningsproposition 2001*, PM 2001-06-21.
- Vägverket 2002-09-13, *Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse. En uppdaterad och kompletterande utvärdering*, B. Bjerre, Trafikmedicinska rådet, Trafikantavdelningen, Vägverket, Borlänge.

- Vägverket Rapport 2002:56 *Trafiksäkerhetsresultat från 2001-års enkätundersökning.*
- Vägverket (2003) *Vägverkets Handlingsplan för trafiksäkerhet 2004 – 2007 (– 2015)*
- Vägverkets promemoria 2003-08-22 *När är det motiverat att ha lika fordonsskatt på bensin- och dieseldrivna personbilar.*
- Vägverket *Översyn av marginalkostnader inom vägtransportsektorn, Slutrapport*, november 2003.
- Vägverket *Ny teknik i fordon*, Vägverkets underlagsrapport till regeringen, 2003-12-18.
- Vägverket *Kunskapsdokument trafiksäkerhet*, 2003-01-17.
- Vägverket *Kilometerskatt för lastbilar. Förstudie om effekter av en på marginalkostnader baserad kilometerskatt, differentierad utifrån fordonstyp och vägkategori. Exemplet Vägverket Region Väst*, PM 2003:1, Sektionen Planeringsunderlag, Ssap, 2003-12-23.
- Vägverkets rapport 2001:40, *Bensin eller dieseldriven personbil vad är bäst för miljön?*
- Vägverkets publikation 2002:56, *Trafiksäkerhetsresultat från 2001-års undersökning.*
- Vägverkets publikation 2002:62, *Environmental and Health Impact from Modern Cars.*
- Vägverkets Publikation 2002:89, *Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet (ISA) Resultat av storskalig försöksverksamhet i Borlänge, Lidköping, Lund och Umeå under perioden 1999–2002*
- Vägverkets publikation 2003:117 *Åtgärder för att uppnå vägtrafikens koldioxidmål*, P. Kågeson.
- Vägverkets publikation nr 2004:13. *Kan vi köpa det vi vill ha? Kartläggning av bränslesnåla modellvarianter av de vanligaste bilmodellerna och möjligheten att få dessa med viss extrautrustning i Sverige och andra EU-länder*, P. Elvingson.
- Vägverkets publikation nr 2004:14 *Varför är Sverige sämst i klassen? Den svenska fordonsflottan i ett europeiskt perspektiv*, P. Kågesson, 2004-01-08.
- Vägverket, Monash University Accident Research Centre, Folksam Research ”The effectiveness of ESP (electronic stability programme) in reducing real life accidents”, C. Tingvall, M. Krafft, A. Kullgren, A. Lie Paper Number 261.