

# Regeringens proposition

## 1988/89:107

om ändring i lagen (1978:69) om  
försäljningsskatt på motorfordon, m. m.



Prop.  
1988/89: 107

---

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 16 februari 1989.

På regeringens vägnar

*Kjell-Olof Feldt*

*Odd Engström*

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon som innebär att försäljningsskatt vid import skall tas ut även för sådana fordon som vid importen är isärtagna eller annars inkompleta, om det kan antas att fordonen efter importen skall iordningställas så att de utgör fordon av skattepliktigt slag. Import av den som är hos riksskatteverket registrerad importör undantas dock. En motsvarande bestämmelse införs i fråga om skrotningsavgift enligt bilskrotningslagen (1975:343). Vidare föreslås en ändring i lagen om försäljningsskatt på motorfordon som innebär, att nedsättningen av försäljningsskatten med 5 200 kr. för personbilar av 1987 eller 1988 års modell, som uppfyller vissa avgasreningskrav, slopas. Samtidigt slopas de högre generella skattesatserna för personbilar av motsvarande årsmodeller. Dessutom föreslås vissa konsekvensändringar med hänsyn till ändrade bestämmelser på tullagstiftningsområdet.

I propositionen föreslås även en ändring av en straffbestämmelse i den nya vägtrafikskattelag (1988:327), som trädde i kraft den 1 januari 1989. Ändringen innebär att penningböter i visst fall skall påföras i stället för dagsböter.

Samtliga ändringar föreslås träda i kraft den 1 juni 1989.

## Lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

Härigenom föreskrivs att 2, 4, 8 och 12 §§ lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 2 §

Beteckningar som används i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595).

Beteckningar som används i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595).  
*Med motorfordon avses i denna lag även sådana inkompleta fordon för vilka skatteplikt föreligger enligt 4 § andra stycket.*

I fråga om fordon, som är inrättat för drift med elektricitet från batterier, skall vid beräkning av tjänstevikten avdrag göras för vikten av batterierna och de särskilda anordningar som fogar samman battericellerna.

4 §<sup>2</sup>

Försäljningsskatt utgår för

1. personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kilogram,
2. buss med en totalvikt av högst 3 000 kilogram,
3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 000 kilogram,
4. motorcykel,

om fordonet *icke* är eller *icke* har varit registrerat som fordon av angivet slag eller har varit registrerat endast i förening med avställning.

I fall som avses i 16 § tredje stycket skall skatt dock utgå även om fordonet är eller har varit registrerat.

Försäljningsskatt utgår för

1. personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kilogram,
2. buss med en totalvikt av högst 3 000 kilogram,
3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 000 kilogram,
4. motorcykel.

om fordonet *inte* är eller *inte* har varit registrerat som fordon av angivet slag eller har varit registrerat endast i förening med avställning. I fall som avses i 16 § tredje stycket skall skatt dock utgå även om fordonet är eller har varit registrerat.

*Skatteplikt enligt första stycket föreligger även vid införsel till landet av ett fordon som är isärmonterat eller annars inkomplett, om det kan antas att fordonet efter införseln skall iordningställas till ett fordon av skattepliktigt slag. Vad nu sagts gäller inte om fordonet förs in av den som har registrerats som importör enligt 6 § andra stycket.*

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1984:159.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1986:260.

8 §<sup>3</sup>

Skatten utgår för personbil, buss och lastbil med 6 kronor och 40 öre per kilogram tjänstevikt. För en personbil, som är av 1987 års modell utgår dock skatten med 7 kronor och 40 öre per kilogram tjänstevikt och för en personbil av 1988 års modell med 8 kronor och 40 öre per kilogram tjänstevikt. Överstiger tjänstevikten 1 600 kilogram, utgår ytterligare skatt med 800 kronor för varje fullt femtiotal kilogram varmed tjänstevikten överstiger 1 600 kilogram. Skatten beräknas till helt tiotal kronor så att överskjutande krontal bortfaller.

Skatten utgår för motorcykel med 1 340 kronor om tjänstevikten inte överstiger 75 kilogram, med 1 760 kronor om tjänstevikten är högre men inte överstiger 160 kilogram, med 2 700 kronor om tjänstevikten är högre än 160 kilogram men inte överstiger 210 kilogram, samt i annat fall med 4 480 kronor.

*För en personbil, som är av 1987 eller 1988 års modell och som uppfyller de avgasreningskrav som anges i 5 § bilavgaskungörelsen (1972: 596), utgår skatt endast till den del skatten beräknad enligt första stycket överstiger 5 200 kronor.*

*Med en personbil av 1987 eller 1988 års modell avses en personbil som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1987 respektive 1988 års modell.*

12 §<sup>4</sup>

Har motorfordon, för vilket skatt har erlagts eller skall erläggas till tullmyndighet, inom ett år från tiden för förtullningen förts ut ur landet eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att brukas där och har fordonet inte varit registrerat eller varit registrerat endast i förening med avställning, skall tullmyndighet efter ansökan återbetala eller medge befrielse från skatten. Detta gäller dock inte om fordonet har återinförts efter utförelsen eller förtullats efter att ha förts

Har motorfordon, för vilket skatt har erlagts eller skall erläggas till tullmyndighet, inom två år från tiden för förtullningen förts ut ur landet eller förstörts under kontroll av en myndighet eller någon annan som tullmyndigheten godkänner eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att brukas där och har fordonet inte varit registrerat eller varit registrerat endast i förening med avställning, skall tullmyndighet efter ansökan återbetala eller medge befrielse från skatten.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1987:400.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1987:1241.

*Nuvarande lydelse*

till frihamn och befrielse från skatt har medgetts enligt 16 § första stycket jämfört med 15 § 1 lagen (1987:1069) om tullfrihet m. m. Vid bestämmande av tiden för förtullningen tillämpas 12 § tullagen (1987:1065).

*Föreslagen lydelse*

Detta gäller dock inte om fordonet har återinförts efter utförseln eller förtullats efter att ha förts till frihamn och befrielse från skatt har medgetts enligt 16 § första stycket jämfört med 15 § 1 lagen (1987:1069) om tullfrihet m. m. Vid bestämmande av tiden för förtullningen tillämpas 12 § tullagen (1987:1065).

Prop.  
1988/89:107

Generaltullstyrelsen får för särskilt fall medge utsträckning av tidsfristen i första stycket.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juni 1989.

## Lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343)

Härigenom föreskrivs att 9 § bilskrotningslagen (1975:343) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Skrotningsavgift skall erläggas för personbil, buss och lastbil i de fall försäljningsskatt skall erläggas för sådant fordon enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon.

*Följande lydelse*9 §<sup>1</sup>

Skrotningsavgift skall erläggas för personbil, buss och lastbil i de fall försäljningsskatt skall erläggas för sådant fordon enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. *Skrotningsavgift skall även erläggas i de fall försäljningsskatt skall tas ut med stöd av bestämmelserna i 4 § andra stycket nämnda lag.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juni 1989.

<sup>1</sup> Senast lydelse 1978:71.

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

Härigenom föreskrivs att 79 § lagen om vägtrafikskatt (1988:327) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 79 §

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

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juni 1989.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 februari 1989

Närvarande: statsrådet Feldt, ordförande, och statsråden S. Andersson, Göransson, Gradin, R. Carlsson, Hellström, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Nordberg, Engström, Freivalds, Wallström, Löw, Persson

Föredragande: statsrådet Engström

---

## Proposition om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, m. m.

### 1 Inledning

Försäljningsskatt (bilaccis) på motorfordon utgår enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon (LFM). Av 2 § framgår att beteckningar som används i lagen har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595). Vilka fordon som omfattas av skatteplikt enligt lagen framgår av 4 §. Skattepliktiga är personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kg, buss med en totalvikt av högst 3 000 kg, lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 000 kg samt motorcykel. För sådana fordon som tillverkas av en yrkesmässig tillverkare i Sverige skall bilaccis betalas till riksskatteverket (RSV) av tillverkaren. För fordon som tillverkas här i landet av annan än yrkesmässig tillverkare skall skatten betalas till RSV av den som är ägare av fordonet när det förs in i bilregistret. När RSV fått uppgifter från trafiksäkerhetsverket (TSV) om registreringen påförs denne person skatten. Vid import av fordon betalas skatten till tullverket i samband med förtullningen. Den som importerar fordon och försäljer dem till återförsäljare här i landet kan dock registreras hos RSV som importör. Skatten betalas då till RSV.

Av uppgifter som erhållits bl. a. från RSV och tullverket framgår att ett växande intresse under senare år noterats för direktimporterade begagnade bilar, främst från USA. Förfarandet vid importen är i många fall följande. En bil tas in i ett sådant skick att tullen inte klassificerar den som bil enligt de definitioner som ges i fordonskungörelsen. Vanligtvis är motorn urmonterad. Den kan tas in separat eller placeras i bilens bagageutrymme. Bilaccis tas då inte ut av tullmyndigheten. Bilen iordningställs, registreras och registreringsbesiktigas. Med uppgifterna från bilregistret om ägare debiterar RSV försäljningsskatten. Skatten betalas inte och då det blir aktuellt med indrivning hos den skattskyldige kan endast konstateras att utmätningsbara tillgångar saknas. Den aktuella bilen har ofta överlåtits strax efter det att skattskyldigheten inträtt. Den som vid skattskyldighetens inträde stått som ägare har uppträtt som bulvan bara för att ta på

sig försäljningsskatten. Sannolikt har en viss ersättning utgått för denna tjänst. Det finns enligt RSV personer som på detta sätt åtagit sig skattskyldigheten för över 100 fordon och ådragit sig skulder på över 2 milj. kr. RSV har listor på ett antal sådana personer som man förgäves försöker kräva. RSV:s krav på obetald försäljningsskatt uppgår för närvarande till c:a 18 milj. kr.

I 8 § LFM finns bestämmelser om skattesatser för de fordon som omfattas av lagen. De nuvarande bestämmelserna innehåller bl. a. regler om högre skattesatser för personbilar av 1987 och 1988 års modell. samtidigt som avgasrenade personbilar av motsvarande årsmodeller erhåller en nedsättning av försäljningsskatten med 5 200 kr. Dessa bestämmelser infördes genom en lagändring som trädde i kraft den 1 juli 1986 i syfte att stimulera introduktionen av personbilar som uppfyllde de avgasreningskrav som angavs i 5 § bilavgaskungörelsen (1972:596). Någon tidsbegränsning för nedsättningen infördes dock inte. Fr. o. m. 1989 års bilmodeller är kravet på avgasrening obligatoriskt.

Jag avser nu att ta upp dels frågan om åtgärder mot det nämnda skatteundrandragandet vid import av fordon, dels frågan om upphävande av de särskilda skattereglerna för personbilar av 1987 och 1988 års modeller. I samband härmed tänker jag föreslå vissa konsekvensändringar i LFM till följd av nya bestämmelser på tullagstiftningsområdet. Slutligen tar jag upp förslag till en ändrad straffbestämmelse i vägtrafikskattelagen (1988:327).

## 2 Skattepliktens omfattning vid viss import av fordon

**Mitt förslag:** Med ett skattepliktigt fordon enligt LFM skall avses även ett fordon som vid import av annan än hos RSV registrerad importör är isärmonterat eller annars inkomplett, om det kan antas att fordonet efter importen skall iordningsställas till ett fordon av skattepliktigt slag. Bestämmelsen medför ändring i 2 och 4 §§. Motsvarande ändring görs även i 9 § bilskrotningslagen (1975:343).

**Skälen för mitt förslag:** Som framgår av vad jag inledningsvis framfört har en kraftig ökning skett av den privata importen av begagnade bilar, i synnerhet från USA. LFM bygger på tanken att skatten skall betalas till tullverket i samband med importen, om importören inte registrerats hos RSV. Som tidigare nämnts har det på senare tid blivit vanligt att denna ordning kringgås. Genom att bilarna importerats inkompleta eller isärtagna, t. ex. genom att motorn är urmonterad och placerad i bagageutrymmet, anses att fråga inte är om import av skattepliktigt motorfordon. Isärtagningen innebär nämligen att fordonen inte längre kan anses uppfylla definitionerna i fordonskungörelsen på vad som utgör t. ex. en personbil. Eftersom skatteplikten enligt LFM direkt bygger på definitionerna i for-



donskungörelsen uppnås med isärtagningen att skatteplikt inte föreligger. Praxis i fråga om vad som krävs för att tillräcklig isärmontering skall anses föreligga är osäker. För närvarande torde det i alla fall räcka med att motorn monteras ur, och detta är det vanliga förfarandet. Urmontering av motorn kan ske under fordonens transport till Sverige.

Till följd av det beskrivna förfarandet kommer varken försäljningsskatt eller mervärdeskatt på försäljningsskatten att tas ut av tullverket. När ett fordon sedan efter hopsättning eller komplettering skall registreras åtar sig någon medellös person att tillfälligtvis stå som ägare av fordonet. Denne påförs då försäljningsskatten. Därefter säljs bilen till den slutlige kunden. Genom förfarandet pågår ett betydande skatteundandragande. Även om bilaccisen slutligen skulle betalas, vinnns att mervärdeskatt på bilaccisen inte behöver betalas. Den inbesparade mervärdeskatten kan uppgå till c:a 2 500–5 000 kr., medan bilaccisen ofta utgör c:a 10 000–20 000 kr. Förfarandet har uppmärksamrats av såväl fackpress som dagspress.

Överläggningar avseende förfarandet har ägt rum med bl. a. RSV, TSV och generaltullstyrelsen.

Enligt min mening kan det nu pågående skatteundandragandet inte accepteras. Reglerna i LFM måste förtydligas så att importbeskattningen kan upprätthållas. För att det skall bli möjligt att redan i samband med importen kunna ta ut försäljningsskatt måste ett fordon som vid importtillfället är isärtaget eller annars inkomplett omfattas av skatteplikt enligt lagen trots att de krav som anges i fordonskungörelsen för att fordonet skall anses som ett motorfordon inte är uppfyllda. En uttrycklig bestämmelse om detta bör tas in i lagen. För att vara meningsfull får en sådan ändring emellertid inte begränsas endast till sådana fordon som vid importen saknar motor eller har motorn i bagageutrymmet, utan ändringen måste också täcka in även andra fall, t. ex. då transmission, hjul eller annan väsentlig utrustning saknas vid importen. I annat fall kan privatimportörerna anpassa isärmonteringen efter de nya reglerna. Avgörande för bedömningen av skatteplikten skall vara att det kan antas att det inkompleta fordonet efter importen enkelt kan iordningställas så att det kommer att motsvara ett sådant motorfordon som avses i fordonskungörelsen och att det även avses att användas för sitt ändamål. Det är givetvis inte meningen att skatt skall tas ut annat än i sådana fall. Import av rena skrotbilar, som inte kan bedömas komma att bli kompletterade till användbart skick, skall således inte föranleda importbeskattning.

I tulltaxelagen (1987:1186) finns bestämmelser om vad som skall gälla vid klassificering av varor enligt tulltaxan. Enligt 5 § punkten 2. a. skall en vara som anges i ett tulltaxenummer klassificeras enligt detta nummer även när den är inkomplett eller inte färdigbearbetad under förutsättning att varan i detta skick uppvisar de väsentliga kännetecknen på den kompletta eller färdigbearbetade varan. En komplett eller färdigbearbetad vara (eller en vara som enligt denna regel skall klassificeras som komplett eller färdigbearbetad), som föreligger i delar som är avsedda att sättas ihop skall klassificeras enligt samma tulltaxenummer som den hopsatta varan. I tullverkets varuhandböcker I:1 och I:4 finns anvisningar hur bestämmelsen i 5 § 2. a. i tulltaxelagen skall tolkas generellt och när det gäller fordon.

Generellt anges att det måste vara fråga om ett enkelt sammansättningsförfarande, antingen enkla hopsättningsanordningar (skruvar, muttrar, bultar etc.) eller t. ex. genom nitning eller svetsning, för att den inkompleta eller inte färdigbearbetade varan skall omfattas av lagrummet. För att ett inkomplett eller inte färdigbearbetat fordon skall klassificeras som motsvarande kompletta eller färdigbearbetade fordon skall det uppvisa de väsentliga kännetecknen på fordonet i fråga, som t. ex. ett motorfordon som saknar hjul, däck eller batteri eller ett motorfordon som saknar motor eller inredning. De nu nämnda anvisningarna bör kunna tjäna som vägledning även vid bedömningen om ett fordon som importeras isärtaget eller annars inkomplett skall omfattas av försäljningsskatt, som skall tas ut av tullverket.

Vid överläggningar som ägt rum med bl. a. RSV, TSV och generaltullstyrelsen angående den nu föreslagna lagändringen har framhållits att problem med fastställande av tjänstevikten, som utgör beräkningsgrund för försäljningsskatten, kommer att uppstå för sådana fordon som vid importen är isärmonterade eller annars inkompleta. I 1 § förordningen (1978:86) om försäljningsskatt på motorfordon finns emellertid redan en bestämmelse om att tjänstevikt och totalvikt, som inte framgår av bilregistret och som inte kan beräknas enligt fordonskungörelsen, skall uppskattas med ledning av tjänstevikten eller totalvikten för samma eller liknande slag av fordon i färdigutrustat skick. Denna beräkningsgrund, som tillämpas av tullverket vid direktimport av fordon för vilka uppgift om tjänstevikt och totalvikt saknas, anser jag även kan tillämpas vid beräkning av tjänstevikten för sådana fordon som efter den föreslagna lagändringen skall omfattas av skatteplikt.

Enligt 9 § bilskrotninglagen (1975:343) skall skrotningsavgift erläggas för personbil, buss eller lastbil i de fall försäljningsskatt skall erläggas för sådant fordon enligt LFM. Som en följd av den ändring som föreslås i LFM beträffande beskattningen vid import av isärtagna eller annars inkompleta fordon bör motsvarande bestämmelse införas även i fråga om skrotningsavgiften.

För att förhindra ett fortsatt undandragande av försäljningsskatten vid det förfarande som tidigare beskrivits i samband med registrering av ett motorfordon som tillverkats inom landet av annan än yrkesmässig tillverkare kommer regeringen också att föreslås ändringar i bilregisterkungörelsen (1972:599), som innebär att avställning av ett sådant fordon inte upphör förrän försäljningsskatten betalats. Jag har i denna fråga samrått med chefen för kommunikationsdepartementet.

**Mitt förslag:** Den nuvarande bestämmelsen i 8 § om nedsättning av försäljningsskatten med 5 200 kr. för personbilar av 1987 och 1988 års modell som uppfyller de avgasreningskrav som numera anges i 6 § bilavgasförordningen (1987:586) slopas. Samtidigt slopas de högre generella skattesatserna för personbilar av motsvarande årsmodeller.

**Skälen för mitt förslag:** I 8 § anges skattesatserna för beräkning av försäljningsskatten. Enligt de nuvarande bestämmelserna, som gäller sedan den 15 juni 1987 då den senaste lagändringen trädde i kraft, utgår skatten för en personbil av 1987 års modell med 7 kr. och 40 öre per kilogram tjänstevikt och för en personbil av 1988 års modell med 8 kr. och 40 öre per kilogram tjänstevikt. För övriga personbilar utgår skatten med 6 kr. och 40 öre per kilogram tjänstevikt. Ytterligare skatt utgår med 800 kr. för varje fullt femtiotal kilogram varmed tjänstevikten överstiger 1 600 kg. För avgasrenade personbilar av 1987 eller 1988 års modell utgår skatt endast till den del skatten överstiger 5 200 kr. Bestämmelsen om nedsättning av skatten för personbilar av ifrågavarande årsmodeller infördes den 1 juli 1986 i syfte att stimulera introduktionen av personbilar som uppfyllde de skärpta avgasreningskraven enligt 5 § bilavgaskungörelsen (1972:596) redan innan det obligatoriska kravet, som gäller fr. o. m. 1989 års bilmodeller. Någon tidsgräns för hur länge nedsättningen skall gälla finns inte angiven i lagen.

Försäljning av 1989 års bilmodeller började under hösten 1988. Efter årsskiftet 1988/89 förekommer försäljning av 1988 års modell endast i mindre omfattning, och då vanligen i fråga om bilar för vilka skattskyldigheten redan inträtt. En fortsatt tillämpning av de nuvarande bestämmelserna om nedsättning av skatten för 1987 och 1988 års modeller torde emellertid komma att skapa administrativa problem, eftersom privatimport av ifrågavarande årsmodeller kan förekomma lång tid framöver. Något skäl att i dessa fall ha särregler för just 1987 och 1988 års modeller saknas. Mot bakgrund härav anser jag att den nu gällande bestämmelsen i 8 § tredje stycket kan slopas. Samtidigt slopas bestämmelserna i paragrafens första stycke om högre skattesatser för personbilar av 1987 eller 1988 års modell. Som en följd av de föreslagna ändringarna utgår även fjärde stycket i paragrafen.

**Mitt förslag:** Tidsfristen inom vilken återbetalning/befrielse av försäljningsskatt kan medges för fordon som förts ut ur landet eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att brukas där och som inte har varit registrerade eller varit registrerade endast i samband med avställning förlängs från ett till två år. Detta skall gälla även för fordon som förstörts under kontroll av en myndighet eller någon annan som en tullmyndighet godkänner.

**Skälen för mitt förslag:** Enligt 12 § LFM skall tullmyndighet efter ansökan medge återbetalning/befrielse från försäljningsskatt om ett motorfordon inom ett år från tiden för förtullningen förts ut ur landet eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att brukas där och fordonet inte varit registrerat eller varit registrerat endast i samband med avställning. Generaltullstyrelsen får för särskilt fall medge förlängning av denna tidsfrist. Enligt uppgift från generaltullstyrelsen kopplas frågan om återbetalning/befrielse från skatten regelmässigt samman med restitution/befrielse från tull och annan skatt med stöd av reglerna om särskild restitution enligt 61 § tullfrihetsförordningen (1987:1289). Enligt 63 § nämnda förordning är restitutionstiden två år. Vidare jämföras enligt 28 § lagen (1987:1069) om tullfrihet med utförsel vid särskild restitution "att varorna förstörs under kontroll av en myndighet eller någon annan som en tullmyndighet godkänner". Från tullverkets sida har framförts att motsvarande bestämmelser som gäller vid det nu nämnda förfarandet även bör gälla i fråga om återbetalning/befrielse från försäljningsskatt enligt 12 § lagen om försäljningsskatt. Jag delar denna uppfattning och anser därför att lydelsen i 12 § bör ändras i enlighet härmed.

## 5 Ändrad straffbestämmelse i vägtrafikskattelagen

**Mitt förslag:** Den nuvarande lydelsen i 79 § tredje stycket vägtrafikskattelagen (1988:327) ändras så att ägaren av ett fordon som brukas i strid mot 26 § andra stycket eller 64 § döms till böter, högst ettusen kronor.

**Skälen för mitt förslag:** Den 1 januari 1989 trädde en ny vägtrafikskattelag (1988:327) i kraft. Den ersatte den äldre vägtrafikskattelagen (1973:601), som i stora delar innehöll motsvarande materiella regler som tagits in i den nya lagen. Även det i den nya lagen intagna avsnittet om straffbestämmelser är i huvudsak överensstämmande med den äldre lagens reglering. I 79 § tredje stycket återfinns en bestämmelse om bötesstraff vid brott mot vissa brukandeförbud enligt 26 § eller 64 §. Enligt bestämmelsen skall böter i dessa fall utgå i form av dagsböter. Enligt den äldre vägtrafikskattelagen skulle böter utgå med högst ettusen kronor, s. k. penningböter, en regel som infördes den 1 januari 1987.

Enligt min mening är det lämpligt att penningböter i dessa fall tas ut. Starka praktiska skäl talar för detta. Avsikten har inte heller varit att den nya vägtrafikskattelagen skulle ändras på denna punkt jämförd med den äldre lagstiftningen. Ändringen har närmast tillkommit genom ett redaktionellt förbiseende. Bestämmelsen bör därför snarast ändras så att penningböter åter blir påföljd i de nämnda fallen.

Någon särskild övergångsbestämmelse föreslås inte. Enligt allmänna straffrättsliga principer gäller att straff skall bestämmas efter den lag som gällde när gärningen företogs. Om en annan lag gäller när dom meddelas skall den nya lagen tillämpas, om den leder till lindrigare straff. Vilken påföljd som är lindrigast, dagsböter eller penningböter, är beroende av vilka faktiska belopp som påförs med resp. beräkningsgrund.

## 6 Ikraftträdande

De föreslagna ändringarna bör träda i kraft den 1 juni 1989.

## 7 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu anfört har inom finansdepartementet upprättats

1. förslag till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
2. förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343),
3. förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327).

Det under 2 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för miljö- och energidepartementet.

## 8 Lagrådets hörande

Med hänvisning till förslagets beskaffenhet anser jag att lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Yttrande från lagrådet behöver därför inte inhämtas.

## 9 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen.

## 10 Beslut

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

