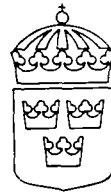


Regeringens proposition

1992/93:124



om skatt på dieselolja m.m.

Prop.
1992/93:124

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 12 november 1992.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Bo Lundgren

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att kilometerskatten för dieseldrivna fordon slopas den 1 oktober 1993 och ersätts med en särskild skatt på dieselolja.

Den särskilda skatten på dieselolja föreslås bli 1,35 kr per liter och skall tas ut utöver nu gällande energi- och koldioxidskatter. Skatten skall tas ut för sådan dieselolja som används i personbilar, bussar och lastbilar. Energiskatten för oljeprodukter i miljöklass 1 föreslås sänkt till 5 kr per m³.

Ett särskilt märkningssystem föreslås infört för att det skall bli möjligt att skilja mellan hög- och lågbeskattad olja. Ett särskilt sanktionssystem föreslås tillämpat vid oriktig användning av märkta oljeprodukter.

Vissa justeringar av fordonsskatterna på personbilar, lastbilar och bussar föreslås. För lastfordonen föreslås dessutom vissa ändringar i fordonsskatterna som en anpassning till nya bärighetsregler för vägnätet.

Som en följd av EES-avtalet föreslås vissa skattereduktioner för lastfordon som används i s.k. kombinerad trafik. Dessa regler föreslås träda i kraft redan den 1 januari 1993.

En viss justering föreslås av ikraftträdandereglerna för de regler om försäljningsskatt inom miljöklasssystemet som riksdagen tidigare beslutat om. I samband därmed föreslås vissa ändringar av skattskyldighetsreglerna i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Dessa ändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 1993.

1 Förslag till

Lag om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter

Härigenom föreskrivs följande.

Fastställande av dieseloljeskatt m.m.

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

2 § Skatt skall inte tas ut för oljeprodukter som har försetts med märkämnerna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka märkämnerna som skall användas och vilka mängder som skall tillsättas.

Märkning som avses i första stycket får ske endast på depå som är godkänd av beskattningsmyndigheten och skall ha skett senast när skattskyldighet för oljeprodukten inträder enligt 8 § första stycket 1 och 4 lagen (1957:262) om allmän energiskatt.

3 § Om skattepliktig oljeprodukt förs in i landet av någon som inte är registrerad som skattskyldig hos beskattningsmyndigheten skall skatten betalas till tullmyndigheten. Därvid är tullagen (1987:1065) och 9 kap.

4 § lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter tillämpliga.

I fall som avses i första stycket skall skatt inte tas ut om oljeprodukten har försetts med märkämnerna som avses i 2 § senast när produkten anmäls till förtullning.

4 § Bränsletank på personbil, lastbil och buss som är eller bör vara upptagen i bilregistret får inte innehålla oljeprodukt enligt 1 § som är försedd med sådana märkämnerna som avses i 2 § första stycket om bränsletanken förser fordonets motor med bränsle.

Bestämmelserna i första stycket gäller även oljeprodukt, från vilka märkämnerna som avses i 2 § första stycket har avlägsnats.

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

5 § Dieseloljeskatt tas ut med 1 350 kronor per kubikmeter.

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

Som ägare av ett fordon anses vid tillämpning av denna lag den som är eller bör vara upptagen i bilregistret 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. Innehas fordonet i annat fall med nyttjanderätt, anses innehavaren som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.

7 § Bestämmelserna i 6 § första stycket 1 och 2, 7 §, 8 § första stycket 1 och 4, 27 och 32 §§ lagen (1957:262) om allmän energiskatt tillämpas i fråga om dieseloljeskatt.

Regler om förfarandet vid beskattningen finns i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

8 § I deklaration för redovisning av dieseloljeskatt får avdrag göras för samma skatt på de oljeprodukter som

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

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

Straffbestämmelser m.m.

9 § Den som från oljeprodukter avlägsnar sådana märkämnena som avses i 2 § första stycket eller på annat sätt tar befattning med oljeprodukter, för vilka dieseloljeskatt inte erlagts, i syfte att dessa skall användas i strid mot 4 § döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Har brottet rört betydande värden eller är det i annat fall att anse som grovt skall, om förfarandet inte utgör led i gärning som är belagd med strängare straff enligt skattebrottslagen (1971:69), dömas till fängelse i högst två år.

10 § För försök eller förberedelse till brott enligt 9 § andra stycket skall dömas till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

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

Angående beslag av egendom som kan antas bli förverkad gäller bestämmelserna om beslag i rättegångsbalken.

12 § Anträffas oljeprodukter där sådana märkämnen som avses i 2 § första stycket har avlägsnats och för vilka dieseloljeskatt inte betalats, i annat utrymme än bränsletank som förser motor på personbil, lastbil eller buss med bränsle och är det uppenbart att oljeprodukterna avsetts för tillförsel till sådan bränsletank i strid mot 4 §, påför beskattningsmyndigheten den, som ansvarat för att de nämnda ämnena avlägsnats, dieseloljeskatt med belopp som motsvarar den skatt som skulle ha tagits ut för oljeprodukterna enligt 5 §.

Avgiftsbestämmelser m.m.

13 § En särskild avgift tas ut för motorfordon vars bränsletank innehåller oljeprodukter i strid mot 4 §. Avgiften uppgår för personbil till 10 000 kronor. Avgiften beräknas för bussar och lastbilar på följande sätt.

Skattevikt, kilogram	Avgift, kronor
0 – 3 500	10 000
3 501 – 10 000	20 000
10 001 – 15 000	30 000
15 001 – 20 000	40 000
20 001 –	50 000

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

Avgiften tas ut för varje tillfälle, som bränsletank påträffas med oljeprodukter i strid mot 4 §.

14 § 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 högre belopp än som följer av 13 §.

15 § Avgift enligt 13 och 14 §§ påförs ägaren till fordonet.

Brukar någon annans fordon utan lov, påförs brukaren avgiften.

16 § I fråga om fordon, som är registrerat här i landet, påförs avgift enligt 13 och 14 §§ genom beslut av länsstyrelsen i det län där den i bilregistret antecknade ägaren av fordonet har sin adress enligt registret. I fråga om andra fordon påförs avgiften av Länsstyrelsen i Stockholms län.

17 § Om det finns särskilda skäl, kan länsstyrelsen medge nedsättning av eller befrielse från avgift enligt 13 och 14 §§.

18 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag skall utövas av polismyndigheterna samt av tullmyndigheterna vad avser gränskontroll av personbil, lastbil och buss till och från utlandet.

19 § För kontroll av efterlevnaden av denna lag har polismyndigheterna och annan tillsynsmyndighet rätt till tillträde till låsta utrymmen i fordon. Myndigheten har rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. För uttagna prov betalas inte ersättning.

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

21 § Bestämmelserna i 3 kap. 7 – 15 §§, 8 kap. 8 § samt 9 kap. 3 § lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter får tillämpas även för att begära upplysningar till ledning för beslutet om avgift enligt 13 – 14 §§ denna lag. Beslut om att begära upplysning får fattas, utom av länsstyrelsen, av beskattningsmyndigheten.

22 § Länsstyrelsens beslut enligt 16 och 17 §§ får överklagas hos länsrätten. Skrivelsen med överklagandet skall ha kommit in till länsstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet. För allmänna ombudet räknas dock tiden från beslutets dag. I fråga om överklagande tillämpas vidare 8 kap. 1 § andra stycket, 2 § andra stycket samt 3 – 5 §§ lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

Lag om lagerskatt på dieselolja

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Den som den 1 oktober 1993 innehar oljeprodukter som anges i 1 § lagen (1992:000) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter skall till staten betala lagerskatt enligt denna lag.

2 § Lagerskatt tas ut för sådana oljeprodukter enligt 1 § för vilka skattskyldighet enligt 8 § första stycket 1 lagen (1957:262) om allmän energiskatt har inträtt den 1 oktober 1993 och som är avsedda att förbrukas för framdrivande av sådana fordon som avses i 4 § lagen (1992:000) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter. Lagerskatt tas dock inte ut för den del av produkterna som understiger 5 000 liter eller, i fråga om den som driver detaljhandel med skattepliktiga oljeprodukter, 5 000 liter för varje särskilt försäljningsställe.

3 § Lagerskatt tas ut med 1 350 kronor per kubikmeter.

4 § Den som är skyldig att betala lagerskatt skall lämna en deklaration till beskattningsmyndigheten om sitt innehav av oljeprodukter som skall beskattas enligt denna lag. Deklarationen skall ta upp de lagrade oljeprodukternas art och kvantitet, lagringsplatserna, den använda mättningsmetoden och lagerskattens belopp.

Deklaration skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast den 25 november 1993. Lagerskatten skall senast samma dag vara inbetald till myndigheten.

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

5 § Lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter är tillämplig i fråga om lagerskatt. Därvid iakttas följande. 2 kap 1-9 §§, 5 kap 1 § första och andra styckena, 3-5 §§ och 9 §, 6 kap samt 7 kap 5 § skall inte tillämpas. Vad som föreskrivs i 4 kap 2 § första stycket skall gälla om deklaration har kommit in senast den 20 december 1993. Dröjsmålsavgift enligt 5 kap 8 § 1 skall tas ut om skattebeloppet inte har betalats senast den 20 december 1993. Ränta enligt 5 kap 12 § första stycket 1 utgår från den 20 december 1993.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327)

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1988:327)¹

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

dels att huvudrubrikerna närmast före 12 och 26 §§ och underrubrikerna närmast före 26, 30, 34, 48, 69, 71, 74 och 77 §§ skall utgå,

dels att i 4, 56, 67 och 68 §§ ordet "vägtrafikskatt" i olika böjningsformer skall bytas ut mot "fordonsskatt" i motsvarande form,

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

dels att rubriken till lagen skall lyda "Fordonsskattelag",

dels att i bilagorna 1 och 2 ordet "vägtrafikskattelagen" skall bytas ut mot "fordonsskattelagen",

dels att huvudrubriken närmast före 69 § skall lyda "Återbetalning av skatt för fordon som använts utomlands"

dels att 1, 2, 5, 9, 14, 36, 42, 46, 53, 55, 64-66, 69, 74, 76, 79, 83-84 och 88 §§ samt bilaga 1 till lagen skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny bestämmelse, 70 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

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

Fordonsskatt skall betalas till staten enligt denna lag.

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

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

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

2 §²

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

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

¹Senaste lydelse av

50 § 1990:403

67 § 1990:403

68 § 1991:179

bilaga 2 1992:883.

²Senaste lydelse 1992:644.

5 §³

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

personbil, motorcykel, traktor tjänstevikten
eller motorredskap

buss, lastbil, tung terrängvagn totalvikten, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck

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

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

Föreslagen lydelse

5 §

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

personbil, motorcykel, traktor tjänstevikten
eller motorredskap

buss, lastbil, tung terrängvagn totalvikten, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som hänförs till bärighetsklass 1 enligt 106 § vägrafikkungörelsen (1972:603)

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

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

³Senaste lydelse enligt förslag i prop. 1992/93:28.

9 §⁴

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

Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kilogram är inte skattepliktiga, om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller bussar som *inte är bensin- eller gasoldrivna* eller av sådana fordon som avses i 21 § andra stycket 2.

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 av sådana fordon som avses i 21 § andra stycket 2.

14 §

För en personbil som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 3 till denna lag skall fordonsskatt betalas enligt bilaga 1 endast till den del fordonsskatten för år räknat överstiger 384 kronor.

För en personbil som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 2 till denna lag skall fordonsskatt betalas enligt bilaga 1 endast till den del fordonsskatten för år räknat överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt bilregistret vid den tidpunkt som anges i 16 § första eller andra stycket eller vid ingången av den tid som anges i 16 § tredje stycket. Saknas sådan adress gäller i stället den adress som borde vara antecknad i bilregistret.

Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt skall betalas enligt vad som i övrigt gäller enligt denna lag.

36 §

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

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

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

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

42 §⁵

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

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

⁴Senaste lydelse 1989:702.

⁵Senaste lydelse 1991:1911.

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

2. föreskriven anmälan till registreringsmyndigheten inte har gjorts,

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

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

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

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

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

7. oriktig uppgift har lämnats i mål om skatt.

5. oriktig uppgift har lämnats i mål om skatt.

Vid efterbeskattning får 41 § tillämpas.

46 §

Har den som är skattskyldig undandragit skatt på sätt som anges i 42 §, skall han i samband med beslut enligt 37, 38 eller 40 § eller vid beslut om efterbeskattning påföras en särskild avgift (skattetillegg). Skattetillegget är tjugo procent av det skattebelopp som undandragits.

Har den som är skattskyldig undandragit skatt på sätt som anges i 42 §, skall han i samband med beslut enligt 37 eller 38 § eller vid beslut om efterbeskattning påföras en särskild avgift (skattetillegg). Skattetillegget är tjugo procent av det skattebelopp som undandragits.

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

53 §

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

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

55 §

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

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

beskattningsmyndigheten bestämmer.

som beskattningsmyndigheten bestämmer.

64 §

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

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

1. skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret,
2. skatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 42 § eller avser ytterligare skatt som beslutats efter ägarbytet,

3. *kilometerskatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som inte har förfallit till betalning vid ägarbytet,*

4. skatt för vilken anstånd med betalningen föreligger.

3. skatt för vilken anstånd med betalningen föreligger.

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

65 §

Har ett fordon sålts vid exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får det brukas av den nye ägaren även om fordonsskatt eller *kilometerskatt*, som 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.

Har ett fordon sålts vid exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får det brukas av den nye ägaren även om fordonsskatt, som 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.

66 §⁶

Betalas inte skatten i rätt tid skall den drivas in.

Bestämmelserna i uppbördslagen (1953:272) om indrivning, avkortning och avskrivning gäller även skatt enligt denna lag. Vad som sägs i 67 § första stycket uppbördslagen om skattemyndighet skall därvid i stället gälla beskattningsmyndigheten. Fordonsskatt som skulle ha betalats men inte har erlagts får avkortas genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret. Vid

Bestämmelserna i uppbördslagen (1953:272) om indrivning, avkortning och avskrivning gäller även skatt enligt denna lag. Vad som sägs i 67 § första stycket uppbördslagen om skattemyndighet skall därvid i stället gälla beskattningsmyndigheten. Fordonsskatt som skulle ha betalats men inte har erlagts får avkortas genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret. Vid

⁶Senaste lydelse 1992:644.

återbetalning av skatt skall avräknas endast sådan till betalning förfallen fordonsskatt eller kilometerskatt som inte erlagts, dröjsmålsavgift och skattetillägg som belöper på sådan skatt, förseningsavgift enligt 48 § samt sådana avgifter enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) som uppbärs i samband med uppbörd av vägtrafikskatt. I fråga om avräkningen skall 37, 38, 45 och 84 §§ tillämpas.

Införsel enligt 15 kap. utskönningsbalken får äga rum vid indrivning av skatten.

69 §

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

återbetalning av fordonsskatt skall avräknas endast sådan till betalning förfallen fordonsskatt som inte erlagts, dröjsmålsavgift och skattetillägg som belöper på sådan skatt samt sådana avgifter enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) som uppbärs i samband med uppbörd av fordonsskatt. I fråga om avräkningen skall 37, 38, 45 och 84 §§ tillämpas.

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

70 a §

Om en lastbil eller en släpvagn har transporterats på järnväg inom Sverige får beskattningsmyndigheten, efter ansökan, medge återbetalning av hela eller halva den fordonsskatt som har betalats för fordonet för det skatteår då transporten ägt rum.

Har fordonet transporterats på järnväg sammanlagt minst 120 dygn under skatteåret återbetalas hela fordonsskatten. Har fordonet transporterats på järnväg under minst 60 dygn men mindre än 120 dygn återbetalas halva fordonsskatten.

Berättigad till återbetalning är den som är skattskyldig för fordonet vid utgången av skatteåret eller, om skatteplikten för fordonet upphört dessförinnan av annan anledning än avställning, den som då var skattskyldig för fordonet. Ansökan om återbetalning tas upp till prövning endast om den har kommit in till beskattningsmyndigheten inom fyra månader efter skatteårets utgång. För beskattningsmyndighetens beslut tillämpas 37 och 38 §§.

74 §

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

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

Som förutsättning för återbetalning enligt 69 § gäller att uppgifter om användningen utomlands lämnas i enlighet med de föreskrifter som regeringen meddelar.

76 §

Har återbetalning av skatt skett med för högt belopp till följd av oriktig uppgift som lämnats av den skattskyldige eller för hans räkning, skall den skattskyldige betala tillbaka vad han fått för mycket. Detsamma gäller när den skattskyldige inte lämnat någon uppgift.

I fråga om åtgärd för uttagande av vad som skall betalas tillbaka enligt första stycket gäller bestämmelserna om skattebeslut och efterbeskattning i tillämpliga delar.

Har återbetalning av skatt skett med för högt belopp till följd av oriktig uppgift som lämnats av den skattskyldige, skall den skattskyldige betala tillbaka vad han fått för mycket.

79 §⁷

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.

⁷Senaste lydelse 1991:312.

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 penningböter.

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

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

83 §

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

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

Den som uppsåtligen eller av grov oaksamhet lämnar oriktiga uppgifter som är ägnade att leda till att skatten enligt 69 eller 70 a § betalas tillbaka med för högt belopp döms till böter eller fängelse i högst sex månader, om ej gärningen är belagd med strängare straff i skattebrottslagen (1971:69).

84 §⁸

Beslut om skatt som avses i 38, 39 eller 42 § eller beslut som avses i 89 § eller som avser rättelse enligt 45 § första stycket eller anstånd att betala skatt får överklagas hos länsrätten av den skattskyldige och av det allmänna ombudet. Allmänna ombudets överklagandetid räknas från beslutets dag.

Beslut enligt 64 § *andra stycket* eller enligt 74 § *andra stycket* får överklagas hos riksskatteverket. Riksskatteverkets beslut får inte överklagas.

Beslut enligt 64 § *andra stycket* får överklagas hos Riksskatteverket. Riksskatteverkets beslut får inte överklagas.

Länsrättens beslut avseende undantagande av handling från skatterevisjon får inte överklagas.

Bestämmelserna i 8 kap. 1 § *andra stycket*, 7 och 8 §§ lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter gäller även för *vägfartsskatt*. Vad där sägs om allmänt ombud gäller då allmänt ombud enligt 3 §. Det allmänna ombudet får föra talan till den skattskyldiges förmån. Han har då

Bestämmelserna i 8 kap. 1 § *andra stycket*, 7 och 8 §§ lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter gäller även för *fordonsskatt*. Vad där sägs om allmänt ombud gäller då allmänt ombud enligt 3 §. Det allmänna ombudet får föra talan till den skattskyldiges förmån. Han har då

⁸Senaste lydelse 1990:403.

samma behörighet som den skatt-skyldige.

samma behörighet som den skatt-skyldige.

Har en part överklagat ett beslut om fastställande av skatt eller om efterbeskattning får också motparten överklaga beslutet, även om den för honom stadgade överklagandetiden gått ut. Motpartens överklagande skall ha kommit in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet senast skulle ha kommit in. Återkallas eller förfaller på annat sätt det första överklagandet, är även det senare förfallet.

88 §⁹

Om det finns synnerliga skäl, kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge nedsättning av eller befrielse från skatt enligt denna lag eller medge att traktor, som enligt denna lag skall höra till klass I, hänförs till klass II. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan också, om det finns synnerliga skäl, besluta om befrielse från kilometerskatteplikt och om att förhöjd fordonsskatt i stället skall påföras.* Medges nedsättning av eller befrielse från skatt, får medgivandet avse även på skatten belöpande skattetillägg, förseningsavgift, ränta och dröjsmålsavgift.

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 skattetillägg, ränta och dröjsmålsavgift.

⁹Senaste lydelse 1992:644.

Nuvarande lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar				
1	Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0 - 75 76 -	100 125	0 0
2	Annan motorcykel	0 -	200	0
B Personbilar				
		0 - 900 901 -	355 445	0 90
C Bussar				
1	Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 -	355 391 895	0 36 0
2	Annan buss	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 - 7 000 7 001 - 10 000 10 001 - 30 000 30 001 -	355 391 895 1 455 2 505 14 705	0 36 14 35 61 0
D Lastbilar				
1	Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 -	355 391 895	0 36 0
2	Annan lastbil			
	2.1 med anordning för påhångs- vagn med två hjul- axlar	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 - 10 000 10 001 - 14 000 14 001 -	540 565 915 6 865 14 585	0 25 85 193 339
	med tre eller flera hjul- axlar	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 - 11 000 11 001 - 15 000 15 001 - 18 000 18 001 - 23 000 23 001 - 27 000 27 001 -	540 565 915 8 515 13 115 17 165 29 465 37 865	0 25 95 115 135 246 210 0

¹⁰Senaste lydelse enligt förslag i prop. 1992/93:28.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2.2 utan anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0 - 1 600	355	0
	1 601 - 3 000	391	36
	3 001 - 6 000	895	27
	6 001 - 10 000	1 705	38
	10 001 - 14 000	3 225	111
	14 001 - 17 000	7 665	199
	17 001 -	13 635	260
med tre eller flera hjul- axlar	0 - 1 600	355	0
	1 601 - 3 000	391	36
	3 001 - 11 000	895	21
	11 001 - 15 000	2 575	88
	15 001 - 18 000	6 095	155
	18 001 - 27 000	10 745	194
	27 001 -	28 205	0
E Traktorer m.m.			
1 Traktor klass I (trafiktraktor) som <i>inrättats</i> <i>för drift med</i> <i>annat drivmedel</i> <i>än diesellojla</i>	0 - 1 300	370	0
	1 301 - 3 000	425	55
	3 001 - 7 000	1 360	95
	7 001 -	5 160	168
2 Traktor klass I (trafiktraktor) som <i>inrättats</i> <i>för drift med</i> <i>diesellojla</i>	0 - 1 300	680	0
	1 301 - 3 000	790	110
	3 001 - 7 000	2 660	180
	7 001 -	9 860	320
3 Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0 -	225	0
4 Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-3	2 001 -	1 000	0
5 Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 3 <i>med två hjulaxlar</i>	2 001 - 6 000	300	35
	6 001 - 14 000	1 700	70
	14 001 -	7 300	200
	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
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0 - 1 000	150	0
	1 001 - 3 000	170	21

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en <i>bensin- eller gasoldriven bil¹</i> med en hjulaxel	3 001 -	580	11
med två hjul- axlar	3 001 - 13 000 13 001 -	580 1 480	9 0
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 - 13 000 13 001 -	580 1 180	6 0
3 <i>Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar och andra släpvagnar</i> med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som <i>inte är bensin- eller gasoldriven</i> , om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001 - 5 000 5 001 - 8 000 8 001 -	630 2 730 6 750	105 134 248
med två eller flera hjul- axlar	3 001 - 8 000 8 001 - 11 000 11 001 - 14 000 14 001 -	610 3 360 6 210 10 500	55 95 143 200
3.2 andra släp- vagnar med en hjul- axel	3 001 - 8 000 8 001 -	320 2 670	47 80
med två hjul- axlar	3 001 - 8 000 8 001 - 11 000 11 001 - 14 000 14 001 - 17 000 17 001 -	310 1 810 3 250 5 410 8 260	30 48 72 95 105
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 - 11 000 11 001 - 17 000 17 001 - 25 000 25 001 - 32 000 32 001 -	300 1 820 4 040 9 000 14 670	19 37 62 81 0

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en *kilometerskattepliktig bil*, eller av en annan bil som *inte är bensin- eller gasoldriven*, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor eller ett registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

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

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

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar				
1	Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0 - 75 76 -	100 125	0 0
2	Annan motorcykel	0 -	200	0
B Personbilar				
1	Personbil som inte kan drivas med dieselolja	0 - 900 901 -	355 445	0 90
2	Personbil som kan drivas med diesel- olja			
	2.1 som enligt bil- registret har års- modellsbeteckning 1993 eller äldre	0 - 900 901 -	710 890	0 180
	2.2 annan personbil	0 - 900 901 -	1 775 2 225	0 450
C Bussar				
1	Bussar som inte kan drivas med dieselolja	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 -	355 391 895	0 36 0
2	Bussar som kan drivas med dieselolja	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 -	655 705 1 405	0 50 0
D Lastbilar				
1	Lastbil som inte kan drivas med dieselolja	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 -	355 391 895	0 36 0
2	Lastbil som kan drivas med dieselolja			
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjul- axlar	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 - 10 000 10 001 - 14 000 14 001 -	790 845 1 615 6 865 14 585	0 55 75 193 339
	med tre eller flera hjul- axlar	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 - 11 000 11 001 - 15 000 15 001 - 18 000 18 001 - 23 000 23 001 -	790 825 1 315 8 515 13 115 17 165 29 465	0 35 90 115 135 246 210

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
2.2 utan anordning för påhängsvagn med två hjul- axlar				
	0 - 1 600	655	0	
	1 601 - 3 000	705	50	
	3 001 - 6 000	1 405	10	
	6 001 - 10 000	1 705	38	
	10 001 - 14 000	3 225	111	
	14 001 - 17 000	7 665	199	
	17 001 -	13 635	260	
med tre eller flera hjul- axlar				
	0 - 1 600	620	0	
	1 601 - 3 000	665	45	
	3 001 - 11 000	1 295	16	
	11 001 - 15 000	2 575	88	
	15 001 - 18 000	6 095	155	
	18 001 -	10 745	194	
E Traktorer m.m.				
1	Traktor klass I (trafiktraktor) som <i>inte kan</i> <i>drivas med</i> dieselolja	0 - 1 300 1 301 - 3 000 3 001 - 7 000 7 001 -	370 425 1 360 5 160	0 55 95 168
2	Traktor klass I (trafiktraktor) som <i>kan drivas</i> med dieselloja	0 - 1 300 1 301 - 3 000 3 001 - 7 000 7 001 -	680 790 2 660 9 860	0 110 180 320
3	Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0 -	225	0
4	Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-3	2 001 -	1 000	0
5	Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 3 med två hjulaxlar	2 001 - 6 000 6 001 - 14 000 14 001 -	300 1 700 7 300	35 70 200
	med tre eller flera hjul- axlar	2 001 - 6 000 6 001 - 14 000 14 001 - 18 000 18 001 -	300 1 500 5 500 10 700	30 50 130 170
F Släpvagnar				
1	Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0 - 1 000 1 001 - 3 000	150 170	0 21
2	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil ¹ som <i>inte kan drivas med</i> <i>dieselolja</i> med en hjulaxel	3 001 -	580	11

¹Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som *kan drivas med dieselolja*, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor eller ett registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
med två hjul- axlar	3 001 - 13 000 13 001 -	580 1 480	9 0
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 - 13 000 13 001 -	580 1 180	6 0
3 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselloja, om det är fråga om 3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001 - 5 000 5 001 - 8 000 8 001 -	630 2 730 6 750	105 134 248
med två eller flera hjul- axlar	3 001 - 8 000 8 001 - 11 000 11 001 - 14 000 14 001 -	610 3 360 6 210 10 500	55 95 143 200
3.2 andra släp- vagnar med en hjul- axel	3 001 - 8 000 8 001 -	320 2 670	47 80
med två hjul- axlar	3 001 - 8 000 8 001 - 11 000 11 001 - 14 000 14 001 - 17 000 17 001 -	310 1 810 3 250 5 410 8 260	30 48 72 95 105
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 - 11 000 11 001 - 17 000 17 001 - 25 000 25 001 -	300 1 820 4 040 9 000	19 37 62 81
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor ² eller ett motorredskap ² som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn ² som beskattas enligt E 5 med en hjulaxel	3 001 - 8 000 8 001 -	550 2 800	45 120
med två hjul- axlar	3 001 - 8 000 8 001 - 11 000 11 001 - 17 000 17 001 -	550 1 550 3 050 13 250	20 50 170 250

²Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselloja tas skatt ut enligt 3.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
med tre eller flera hjul- axlar,	3 001 - 11 000	550	20
	11 001 - 14 000	2 150	40
	14 001 - 20 000	3 350	75
	20 001 - 25 000	7 850	105
	25 001 - 30 000	13 100	120
	30 001 -	19 100	45

1. Denna lag träder i kraft, i fråga om 70 a § den 1 januari 1993, och i övrigt den 1 oktober 1993.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tid före den 1 oktober 1993.

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

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

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

6. Äldre bestämmelser i 64 och 65 §§ om brukandeförbud på grund av obetald kilometerskatt gäller även efter den 1 oktober 1993.

7. Om ett dieseldrivet motorfordon som den 1 oktober 1993 ägs av en handikappad är befriat från skatteplikt enligt äldre bestämmelser i 40 § första stycket vägtrafikskattelagen (1973:601), skall särskilt bidrag utgå till fordonets ägare. Bidraget skall utgå så länge fordonet enligt bestämmelserna i lagen (1988:356) om ändring i nämnda lag är befriat från fordonsskatteplikt, och motsvara för år räknat skatten enligt lagen (1992:000) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter på en kvantitet av 700 liter dieselolja. Närmare föreskrifter om bidraget meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

8. Används kilometerskattepliktigt fordon utomlands enligt 72 § andra eller tredje stycket den 1 oktober 1993 medges avräkning av kilometer-skatt i enlighet med bestämmelserna i 71–73 §§ för körsträcka som tillryggalagts under tid fram till nämnda dag efter särskild ansökan, under förutsättning att bestämmelserna i 74 och 75 §§ iakttagits vid utresan.

Ansökan som avses i första stycket skall göras hos beskattningsmyndig-heten. Den skall ha kommit in dit inom fyra månader efter det att fordonet återförts till Sverige.

9. Bestämmelsen i 70 a § tillämpas i fråga om järnvägstransporter som har påbörjats den 1 januari 1993 eller senare.

Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327)

Härigenom föreskrivs att det i vägtrafikskattelagen (1988:327) skall införas en ny paragraf, 26 a §, av följande lydelse.

26 a § Skyldighet enligt 26 § att förse kilometerskattepliktigt fordon med kilometerräknarapparat skall inte gälla fordon, som första gången blir kilometerskattepliktigt efter utgången av mars månad 1993.

Om det efter utgången av mars månad 1993 visas att kilometerräknaren på ett fordon har upphört att vara i föreskrivet skick, finns det inte längre skyldighet enligt 26 § att förse fordonet med kilometerräknarapparat.

Saknar ett fordon kilometerräknarapparat i de i första eller andra styckena angivna fallen, skall kilometerskatten beräknas enligt bestämmelserna i 41 §.

I fall som avses i första eller andra styckena behöver fordonet inte vara försett med kilometerskattemärke enligt 28 §.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1993 och upphör att gälla den 1 oktober samma år. Lagen är dock även därefter tillämplig på förhållanden som hänför sig till den tid lagen varit i kraft.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon¹

dels att 6 och 7 §§ samt bilaga 2 till lagen skall upphöra att gälla,
dels att rubriken närmast före 6 § skall utgå,
dels att i 8 § ordet "vägtrafikskatt" skall bytas ut mot "fordonsskatt",
dels att nuvarande bilaga 1 till lagen skall betecknas bilaga,
dels att rubriken till lagen skall lyda "lagen om fordonsskatt på utländska fordon",

dels att rubriken närmast före 2 § skall lyda "skattens storlek m.m.",
dels att 1, 2, 11 och 14 §§ samt bilagan till lagen skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §²

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

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

Skatt tas ut endast för fordon med en totalvikt över 6 000 kilogram.

Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i *vägtrafikskattelagen* (1988:327).

Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i *fordonsskattelagen* (1988:327).

2 §

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

Fordonsskattens storlek framgår av *bilagan* till denna lag.

11 §

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

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

¹Senaste lydelse av 7 § 1990:1152.

Bilaga 2 1992:884.

²Senaste lydelse 1990:1152.

dygn fordonet befunnit sig här inte utredas, skall vid debitering av *fordonsskatt och kilometerskatt* vistelsens längd uppskattas efter vad som är skäligt.

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

14 §³

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

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

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

³Senaste lydelse 1991:313.

Nuvarande lydelse
Fordonsskatt

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

Bilaga till lagen (1988:328) om fordonsskatt på utländska fordon

Föreslagen lydelse
Fordonsskatt

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för påbörjat dygn
1. Bussar	6 001-	3
2. Lastbilar	6 001- 10 000	12
eller släpvagnar,	10 001- 15 000	22
kopplade till eller	15 001- 20 000	42
avsedda att kopplas	20 001-	63
till lastbilar eller bussar		

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

Äldre bestämmelser om kilometerskatt gäller fortfarande i fråga om beskattningen av fordon som har förts ut ur landet före den 1 oktober 1993.

⁴Senaste lydelse 1990:1152.

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

Härigenom föreskrivs att 5–7 §§ lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

5 §

Skattskyldig är

1. tillverkaren, för skattepliktigt motorfordon som yrkesmässigt tillverkas inom landet,

2. importör som har registrerats enligt 6 § andra stycket, för skattepliktigt motorfordon som han för in till landet,

2. importör *eller exportör* som har registrerats enligt 6 § andra stycket, för skattepliktigt motorfordon som han för in till *eller ut ur* landet,

3. ägaren, för skattepliktigt motorfordon som tillverkas inom landet av annan tillverkare än som avses i 1 och för motorfordon som efter ändring har blivit skattepliktigt.

6 §

Tillverkare som avses i 5 § 1 skall vara registrerad som skattskyldig hos riksskatteverket (registrerad tillverkare).

Importör, som inför skattepliktiga motorfordon för försäljning till återförsäljare, kan registreras som skattskyldig hos riksskatteverket (*registrerad importör*).

Tillverkare som avses i 5 § 1 skall vara registrerad som skattskyldig hos Riksskatteverket (registrerad tillverkare).

Importör som inför skattepliktiga motorfordon för yrkesmässig försäljning till återförsäljare *och exportör med yrkesmässig försäljning till utlandet* kan, om verksamheten är av större omfattning registreras som skattskyldig hos Riksskatteverket (*registrerad importör respektive exportör*).

7 §

Skattskyldighet inträder i fall som avses i 5 § 1 och 2, när motorfordon levereras till köpare eller tages ut från rörelsen utan samband med försäljning.

Skattskyldighet inträder i fall som avses i 5 § 1 och 2, när motorfordon levereras till köpare *som inte är registrerad enligt 6 §*, eller tas ut från rörelsen utan samband med försäljning.

Skattepliktigt motorfordon anses uttaget från rörelsen den dag fordonet införts i bilregistret eller, om fordonet samtidigt avställt, då avställningen upphört.

I fall som avses i 5 § 3 inträder skattskyldighet när fordonet föres in i bilregistret eller efter ändring tages upp i registret som fordon av skattepliktigt slag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

Lag om ändring i lagen (1991:608) om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

Härigenom föreskrivs att ikraftträdandebestämmelserna till lagen (1991:608) om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon skall ha följande lydelse.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1992.
2. För fordon med en totalvikt av högst 3 500 kilogram som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1992 eller tidigare års modell tillämpas de äldre bestämmelserna till och med utgången av december 1992. För fordon med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1992 eller tidigare års modell tillämpas de äldre bestämmelserna till och med utgången av juni 1993. Efter nämnda tidpunkt skall de angivna fordonen vid tillämpningen av 8 § anses tillhöra miljöklass 3.

Lag om ändring i lagen (1957:262) om allmän energiskatt

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till lagen (1957:262) om allmän energiskatt skall ha följande lydelse.

Bilaga 1 till lagen (1957:262) om allmän energiskatt¹*Nuvarande lydelse*

Förteckning över vissa bränslen för vilka allmän energiskatt skall erläggas

Tulltaxenr	Bränsle	Skattesats
ur 27.01, ur 27.02 eller ur 27.04	Kolbränslen	230 kr. per ton
ur 27.10 eller ur 38.14	Fotogen, motorbränn- oljor och eldningsoljor samt andra oljeprodukter, med undantag för smörj- oljor och smörjfetter som inte används för energiälstring, till- höriga	
	miljöklass 1	90 kr. per m ³
	miljöklass 2	290 kr. per m ³
	miljöklass 3	540 kr. per m ³
ur 27.11	Naturgas	175 kr. per 1000 m ³
ur 27.11 eller ur 38.23	Gasol som används för a) drift av motorfordon b) annat ändamål än drift av motorfordon	85 öre per liter 105 kr. per ton

¹Senaste lydelse 1991:675.

Förteckning över vissa bränslen för vilka allmän energiskatt skall erläggas

Tulltaxenr	Bränsle	Skattesats
ur 27.01, ur 27.02 eller ur 27.04	Kolbränslen	230 kr. per ton
ur 27.10 eller ur 38.14	Fotogen, motorbränn- oljor och eldningsoljor samt andra oljeprodukter, med undantag för smörj- oljor och smörjfetter som inte används för energialstring, till- höriga	
	miljöklass 1	5 kr. per m ³
	miljöklass 2	290 kr. per m ³
	miljöklass 3	540 kr. per m ³
ur 27.11	Naturgas	175 kr. per 1000 m ³
ur 27.11 eller ur 38.23	Gasol som används för a) drift av motorfordon b) annat ändamål än drift av motorfordon	85 öre per liter 105 kr. per ton

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

Lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 och 2 §§ lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 kap.

1 §¹

Denna lag gäller för skatter och avgifter som tas ut enligt

1. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild skatt för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik, lagen (1990:582) om koldioxidskatt, lagen (1990:587) om svavelskatt, lagen (1990:662) om skatt på vissa pre-

1. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild skatt för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik, lagen (1990:582) om koldioxidskatt, lagen (1990:587) om svavelskatt, lagen (1990:662) om skatt på vissa pre-

¹Senaste lydelse enligt förslag i prop. 1992/93:50.

miebetalningar, lagen (1990:1087) om lagerskatt på vissa oljeprodukter, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., lagen (1992:000) om lagerskatt på viss bensin,

miebetalningar, lagen (1990:1087) om lagerskatt på vissa oljeprodukter, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., lagen (1992:000) om lagerskatt på viss bensin, *lagen (1992:000) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter, lagen (1992:000) om lagerskatt på dieselolja,*

2. lagen (1967:340) om prisreglering på jordbrukets område, lagen (1974:226) om prisreglering på fiskets område, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel, lagen (1990:615) om avgifter på vissa jordbruksprodukter m.m., lagen (1990:616) om införande av lagen (1990:615) om avgifter på vissa jordbruksprodukter m.m.

Har i författning som anges i första stycket eller i författning som utfärdats med stöd av sådan författning lämnats bestämmelse som avviker från denna lag gäller dock den bestämmelsen.

2 §²

Vissa bestämmelser i denna lag gäller också för överlastavgift, vägtrafikskatt, växtförädlingsavgift, tillfällig förmögenhetsskatt och miljöavgift enligt vad som föreskrivs i lagen (1972:435) om överlastavgift, vägtrafikskattelagen (1973:601), utsädeslagen (1976:298) och lagen (1986:1225) om tillfällig förmögenhetsskatt för livförsäkringsbolag, understödsföreningar och pensionsstiftelser, *vägtrafikskattelagen* (1988:327) samt lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion.

Vissa bestämmelser i denna lag gäller också för överlastavgift, *fordonsskatt*, växtförädlingsavgift, tillfällig förmögenhetsskatt och miljöavgift enligt vad som föreskrivs i lagen (1972:435) om överlastavgift, vägtrafikskattelagen (1973:601), utsädeslagen (1976:298) och lagen (1986:1225) om tillfällig förmögenhetsskatt för livförsäkringsbolag, understödsföreningar och pensionsstiftelser, *fordonsskattelagen* (1988:327) samt lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

²Senaste lydelse 1991:702.

Lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69)

Härigenom föreskrivs att 1 § skattebrottslagen (1971:69) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

Denna lag gäller i fråga om skatt eller avgift enligt

1. lagen (1908:128) om bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, lagen (1927:321) om skatt vid utskiftning av aktiebolags tillgångar, kommunalskattelagen (1928:370), lagen (1933:395) om ersättningsskatt, lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt, lagen (1946:324) om skogsvårdsavgift, lagen (1947:576) om statlig inkomstskatt, lagen (1947:577) om statlig förmögenhetsskatt, lagen (1958:295) om sjömansskatt, lagen (1983:219) om tillfällig vinstskatt, lagen (1983:1086) om vinstdelningsskatt, lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1986:1225) om tillfällig förmögenhetsskatt för livförsäkringsbolag, understödsföreningar och pensionsstiftelser, lagen (1989:346) om särskild vinstskatt, lagen (1989:471) om investeringsskatt för vissa byggnadsarbeten, lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., lagen (1991:687) om särskild löneskatt på pensionskostnader,

2. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1968:430) om mervärdeskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket, lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på

2. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1968:430) om mervärdeskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket, lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på

¹Senaste lydelse enligt förslag i prop. 1992/93:50.

vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild skatt för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin, *vägrafikskattelagen* (1988:327), lagen (1988:328) om *vägrafikskatt* på utländska fordon, lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik, lagen (1990:582) om koldioxidskatt, lagen (1990:587) om svavelskatt, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:662) om skatt på vissa premiebetalningar, lagen (1990:1087) om lagerskatt på vissa oljeprodukter, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., lagen (1992:000) om lagerskatt på viss bensin,

vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild skatt för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin, *fordonsskattelagen* (1988:327), lagen (1988:328) om *fordonsskatt* på utländska fordon, lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik, lagen (1990:582) om koldioxidskatt, lagen (1990:587) om svavelskatt, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:662) om skatt på vissa premiebetalningar, lagen (1990:1087) om lagerskatt på vissa oljeprodukter, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., lagen (1992:000) om lagerskatt på viss bensin, *lag (1992:000) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter*, *lagen (1992:000) om lagerskatt på dieselolja*,

3. lagen (1981:691) om socialavgifter.

Lagen gäller även preliminär skatt, kvarstående skatt och tillkommande skatt som avses i uppbördslagen (1953:272).

Lagen tillämpas inte om skatten eller avgiften fastställs eller uppbärs i den ordning som gäller för tull och inte heller beträffande dröjsmålsavgift, skattetillägg eller liknande avgift.

Lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Förmånsrätt enligt 11 § förmånsrättslagen (1970:979) följer med fordran på

1. skatt och avgift, som anges i 1 § första stycket uppbördslagen (1953:272), samt skatt enligt lagen (1908:128) om bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, lagen (1958:295) om sjömansskatt, kupongskattelagen (1970:624), lagen (1983:219) om tillfällig vinstskatt, lagen (1986:1225) om tillfällig förmögenhetsskatt för livförsäkringsbolag, understödsföreningar och pensionsstiftelser, lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta och lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,

2. skatt enligt lagen (1968:430) om mervärdeskatt,

3. skatt eller avgift enligt lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild skatt för elektrisk kraft

3. skatt eller avgift enligt lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild skatt för elektrisk kraft

¹Senaste lydelse enligt förslag i prop. 1992/93:50.

från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin, lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik, lagen (1990:582) om koldioxid-skatt, lagen (1990:587) om svavel-skatt, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:662) om skatt på vissa premiebetalningar, lagen (1990:1087) om lagerskatt på vissa oljeprodukter, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., lagen (1992:000) om lagerskatt på viss bensin,

4. skatt enligt vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, *vägtrafikskattelagen* (1988:327), lagen (1988:328) om *vägtrafikskatt* på utländska fordon,

5. tull, särskild avgift enligt 39 § tullagen (1973:670) och avgift enligt lagen (1968:361) om avgift vid införsel av vissa bakverk,

6. avgift enligt lagen (1967:340) om prisreglering på jordbrukets område, lagen (1974:226) om prisreglering på fiskets område, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel, lagen (1990:615) om avgifter på vissa jordbruksprodukter m.m. och lagen (1990:616) om införande av lagen (1990:615) om avgifter på vissa jordbruksprodukter m.m.,

7. avgift som uppbärs med tillämpning av lagen (1984:668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare,

8. avgift enligt lagen (1992:72) om koncessionsavgift på televisionens område.

Förmånsrätten omfattar ej dröjsmålsavgift och liknande avgift som

från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin, lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik, lagen (1990:582) om koldioxid-skatt, lagen (1990:587) om svavel-skatt, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:662) om skatt på vissa premiebetalningar, lagen (1990:1087) om lagerskatt på vissa oljeprodukter, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., lagen (1992:000) om lagerskatt på viss bensin, *lagen (1992:000) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter, lagen (1992:000) om lagerskatt på dieselolja,*

4. skatt enligt vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, *fordonsskattelagen* (1988:327), lagen (1988:328) om *fordonsskatt* på utländska fordon,

utgår vid försummelse att redovisa eller betala fordringar och ej heller
skatte- eller avgiftstillägg och förseningsavgift.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

Lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370)

Härigenom föreskrivs att 20 § kommunalskattelagen (1928:370) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*20 §¹

Vid beräkningen av inkomsten från särskild förvärvskälla skall alla omkostnader under beskattningsåret för intäkternas förvärvande och bibehållande avräknas från samtliga intäkter i pengar eller pengars värde (bruttointäkt) som har influtit i förvärvskällan under beskattningsåret.

Avdrag får inte göras för:

den skattskyldiges levnadskostnader och därtill hänförliga utgifter, så som vad skattskyldig utgett som gåva eller som periodiskt understöd eller därmed jämförlig periodisk utbetalning till person i sitt hushåll;

sådana kostnader för hälsovård, sjukvård samt företagshälsovård som anges i anvisningarna;

kostnader i samband med plockning av vilt växande bär och svampar eller kottar till den del kostnaderna inte överstiger de intäkter som är skattefria enligt 19 §;

värdet av arbete, som i den skattskyldiges förvärvsverksamhet utförts av den skattskyldige själv eller andre maken eller av den skattskyldiges barn som ej fyllt 16 år;

ränta på den skattskyldiges eget kapital som har nedlagts i hans förvärvsverksamhet;

svenska allmänna skatter;

kapitalavbetalning på skuld;

ränta enligt 8 kap. 1 § studies-
tödslagen (1973:349), 52, 52 a och
55 §§ lagen (1941:416) om arvs-
skatt och gåvoskatt, 32 § och 49 §
4 mom. uppbördslagen (1953:272),
44 a och 46 §§ lagen (1968:430)
om mervärdeskatt, 5 kap. 12 §
lagen (1984:151) om punktskatter
och prisregleringsavgifter, 13 och
14 §§ lagen (1984:668) om upp-
börd av socialavgifter från arbets-
givare, 30 § tullagen (1987:1065)
och 60 § vägtrafikskattelagen
(1988:327) samt kvarskatteavgift
och dröjsmålsavgift enligt upp-
bördslagen;

ränta enligt 8 kap. 1 § studies-
tödslagen (1973:349), 52, 52 a och
55 §§ lagen (1941:416) om arvs-
skatt och gåvoskatt, 32 § och 49 §
4 mom. uppbördslagen (1953:272),
44 a och 46 §§ lagen (1968:430)
om mervärdeskatt, 5 kap. 12 §
lagen (1984:151) om punktskatter
och prisregleringsavgifter, 13 och
14 §§ lagen (1984:668) om upp-
börd av socialavgifter från arbets-
givare, 30 § tullagen (1987:1065)
och 60 § fordonsskattelagen
(1988:327) samt kvarskatteavgift
och dröjsmålsavgift enligt upp-
bördslagen;

avgift enligt lagen (1972:435) om överlastavgift;

avgift enligt 10 kap. plan- och bygglagen (1987:10);

¹Senaste lydelse 1992:651.

avgift enligt 10 kap. 7 § utlänningslagen (1989:529);
avgift enligt 26 § arbetstidslagen (1982:673);
skadestånd, som grundas på lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller annan lag som gäller förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare, när skadeståndet avser annat än ekonomisk skada;
företagsbot enligt 36 kap. brottsbalken;
straffavgift enligt 8 kap. 7 § tredje stycket rättegångsbalken;
belopp för vilket arbetsgivare är betalningsskyldig enligt 75 § uppbördslagen (1953:272) eller för vilket betalningsskyldighet föreligger på grund av underlåtenhet att göra avdrag enligt lagen (1982:1006) om avdrags- och uppgiftsskyldighet beträffande vissa uppdragsersättningar;
avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift;
kontrollavgift enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering;
överförbrukningsavgift enligt ransoneringslagen (1978:268);
vattenföroreningsavgift enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg;
avgift enligt 3 § lagen (1975:85) med bemyndigande att meddela föreskrifter om in- eller utförsel av varor;
lagringsavgift enligt lagen (1984:1049) om beredskapslagring av olja och kol eller lagen (1985:635) om försörjningsberedskap på naturgasområdet;
avgift enligt 18 § lagen (1902:71 s. 1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar;
kapitalförlust m. m. i vidare mån än som särskilt föreskrivs,

*avgift enligt 13 och 14 §§ lagen
(1992:000) om dieseloljeskatt och
användning av vissa oljeprodukter.
(Se vidare anvisningarna.)*

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

¹Senaste lydelse 1992:651.

Lag om ändring i skatteregisterlagen (1980:343)

Härigenom föreskrivs att i 3 § skatteregisterlagen (1980:343)¹ ordet "vägtrafikskatt" skall bytas ut mot "fordonsskatt".

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

¹Senaste lydelse av 3 § 1991:1920.

Lag om ändring i lagen (1951:442) om förhandsbesked i
taxeringsfrågor

Härigenom föreskrivs att i 1 § lagen (1951:442) om förhandsbesked
i taxeringsfrågor¹ ordet "vägtrafikskattelagen" skall bytas ut mot
"fordonsskattelagen".

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

¹Senaste lydelse av 1 § 1991:699.

Lag om ändring i bevissäkringslagen (1975:1027) för skatte- och avgiftsprocessen

Härigenom föreskrivs att i 1 § bevissäkringslagen (1975:1027) för skatte- och avgiftsprocessen¹ orden "vägtrafikskattelagen (1988:327)" skall bytas ut mot "fordonsskattelagen (1988:327).

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

¹Senaste lydelse av 1 § 1991:594.

Lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs att i 9 § lagen (1972:435) om överlastavgift¹ ordet "vägtrafikskattelagen" skall bytas ut mot "fordonsskattelagen".

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

¹Senaste lydelse av 9 § 1992:631.

Lag om ändring i tullagen (1987:1065)

Härigenom föreskrivs att 7 § tullagen (1987:1065)¹ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*7 §¹

Utan att förtullas får varor som införts till tullområdet

1. sändas genom tullområdet eller mellan orter inom detta enligt de föreskrifter som regeringen meddelar,
2. förvaras på tullupplag eller tullager eller i frihamn eller exportbutik enligt 46-52 §§,
3. innehas med temporär tullfrihet enligt föreskrifter som meddelas med stöd av 17 § lagen (1987:1069) om tullfrihet m.m.,
4. återutförs, eller
5. överlåtas till staten eller förstörs enligt 109 §.

*Oförtullad oljeprodukt får
tillföras sådana märkämnar som
avses i 2 § lagen (1992:000) om
dieseloljeskatt och användning av
vissa oljeprodukter.*

Regeringen får föreskriva att tull- och skattefria varor inte behöver anmälas till förtullning, om det kan ske utan risk för att föreskrifter som gäller för införseln eftersätts.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

¹Senaste lydelse 1991:157.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 november 1992

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Hörnlund, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg, Lundgren, Unckel, P. Westerberg, Ask

Föredragande: statsrådet Lundgren

Proposition om skatt på dieselolja m.m.

1 Inledning

Regeringen beslutade i december 1991 att låta utreda beskattningen av dieseldrivna fordon. Som särskild utredare tillkallade jag generaldirektören Lennart Nilsson. Utredningen har i juni 1992 i betänkandet Skatt på dieselolja (SOU 1992:53) lämnat förslag om att ersätta nuvarande kilometerskattesystem för dieseldrivna fordon med en särskild punktskatt på dieselolja.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över de remissinstanser som har yttrat sig över betänkandet bör fogas som *bilaga 1* till protokollet i detta ärende. En sammanställning över remissyttrandena har upprättats och finns tillgänglig i Finansdepartementet, dnr 3358/92.

Jag kommer i det följande att på grundval av utredningens betänkande lämna förslag till ett nytt beskattningssystem som skall ersätta kilometer-skatten.

Samtidigt föreslår jag att, som en följd av EES-avtalet, vissa skattelättnader för fordon i s.k. kombinerad trafik införs. Vidare föreslås en ändring i övergångsreglerna till en av riksdagen år 1991 beslutad miljöklassindelning i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, samt vissa ändringar beträffande skattskyldighetsreglerna i den lagen.

Regeringen beslutade den 22 oktober 1992 att inhämta Lagrådets yttrande över förslagen till lagändringar i nämnda frågor. Lagrådets yttrande bör bifogas protokollet i detta ärende som *bilaga 2*. Jag återkommer till Lagrådets yttrande i avsnitt 9, 10, 14 och 16 i det följande. Som *bilaga 3* till protokollet bör fogas ett lagförslag som remitterats till Lagrådet och som avviker från propositionens lagförslag. I övriga till Lagrådet remitterade förslag har i propositionen endast smärre redaktionella ändringar gjorts.

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

Drivmedel och andra energiprodukter är i Sverige belagda med mervärdesskatt. Beskattningsvärdet utgörs av vederlaget, saluvärdet eller inköpsvärdet av produkten, inklusive andra statliga skatter och avgifter än mervärdesskatt. De ovan nämnda punktskatterna, dvs. bensinskatt och andra bränsleskatter, räknas således in i underlaget för beräkningen av mervärdesskatten. Mervärdesskatten uppgår f.n., med några undantag där skattesatsen är 18 %, till 25 %.

Fordonsskatt skall betalas för motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar, traktorer, motorredskap och släpvagnar. Påhängsvagnar med skattevikt över 3 000 kg är dock inte skattepliktiga om de dras uteslutande av kilometerskattepliktigt fordon. Fordonsskattens storlek varierar med fordonsslag, skattevikt, drivmedel och fordonets konstruktion.

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

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

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

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

3 Skatt på dieselolja i stället för kilometerskatt

Mitt förslag: Kilometerskattesystemet slopas och ersätts med en särskild punktskatt på dieselolja, som skall tas ut utöver nu gällande energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt. Den särskilda skatten på dieselolja skall tas ut på sådan olja som används för drift av fordon som i dag är kilometerskattepliktiga. Bestämmelserna om den nya skatten tas in i en ny lag.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med mitt förslag. Utredningens förslag innefattar dock att även dieselolja som används i fritidsbåtar skall beskattas med den nya särskilda skatten.

Remissinstanserna: Så gott som alla remissinstanser välkomnar, tillstyrker eller har inga invändningar mot att kilometerskatten slopas. Några få remissinstanser är dock tveksamma. *Vägverket* anser att skatten inte bör slopas förrän alternativa styrmedel mot vägvänliga fordon studerats. *Statens naturvårdsverk* anser att utvecklingen i Europa bör studeras innan beslut om avveckling av kilometerskatten fattas. Naturvårdsverket kan dock se vissa miljöfördelar med en övergång till bränsleskatt. *Svenska Petroleum Institutet* avstyrker, mot bakgrunden av kontrollproblem med en dieseloljeskatt, att kilometerskatten slopas innan det är fullt klarlagt att gränstrafikproblemen inte kan lösas på annat sätt. *Motormännens Riksförbund* ser med stor tillfredsställelse att kilometerskatten slopas, men anser att den skall ersättas med en tillfällig skatt på all dieselolja/lätt eldningsolja med 40 öre per liter.

Skälen för mitt förslag: Kilometerskattesystemet infördes den 1 januari 1974 och ersatte då en tidigare beskattningsordning, som innebar att en s.k. brännoljeskatt togs ut för sådan dieselolja som var avsedd för motorfordon. Statsmakterna angav då i huvudsak tre skäl för att övergå från den tidigare brännoljeskatten till en ny beskattningsform. Kilometerskatten skulle erbjuda de bästa möjligheterna till en anpassning av beskattningen efter den s.k. kostnadsansvarighetsprincipen för uttaget av skatter på vägtrafiken, som statsmakterna hade antagit 1963. Kilometerskatten skulle vidare på ett effektivare sätt än en brännoljeskatt kunna avgränsa beskattningen till vägsektorn. Slutligen ansågs de kontrollproblem och det skatteundrandragande som förekommit med brännoljeskatten kunna avhjälpas med ett införande av kilometerskatt.

Systemet med kilometerskatt har ofta kritiserats för att vara tekniskt komplicerat och administrativt tungrovt. För fordonsägarnas del innebär kilometerskatten kostnader för anskaffning, underhåll och besiktningar av

apparaturen. Avstämplingsrutiner m.m. kan också vara resurskrävande, särskilt för dem som äger ett stort antal fordon. Kilometerskatten medför även mycket arbete för de myndigheter som är sysselsatta med den, nämligen Riksskatteverket, Trafiksäkerhetsverket, Tullverket, länsstyrelserna samt kronofogdemyndigheterna.

En utredning som gjordes i mitten av 1980-talet (Ds Fi 1984:22) belyste de olika problemen och ställde mot nackdelarna med kilometer-skatten bl.a. att en återgång till ett dieseloljeskattesystem skulle kräva betydande investeringar hos oljebolagen och oljedistributörerna. Vidare ansåg utredningen att märkning av vissa oljeprodukter borde införas för att en dieseloljeskatt skulle kunna fungera på ett acceptabelt sätt. Utredningen gick dock inte in på frågan om kilometerskattens lämplighet ur ett internationellt perspektiv.

När kilometerskatten infördes åberopades närmast att skatten skulle vara en lämplig beskattningsform med hänsyn till den internationella trafiken. Systemet bygger på att skatt endast tas ut för körning i Sverige. Om ett kilometerskattepliktigt fordon skall användas utomlands skall ett särskilt stämpelkort stämplas vid utresan och lämnas till tullmyndigheten. Vid därpå följande inresa skall ett nytt kort stämplas i fordonets kilometerräknare och lämnas till tullmyndigheten på inreseorten. Med hjälp av dessa stämpelkort kan en avräkning ske, så att skatt inte behöver betalas för utlandskörningen.

Även för utländska dieseldrivna tyngre fordon som tillfälligt används här i Sverige tas kilometerskatten ut. Skattenivån är densamma som den som gäller för svenska fordon. De utländska fordonen är naturligtvis dock inte försedda med kilometerräknare. Beskattningen får ske med hjälp av ett deklarationsförfarande. Tullverket svarar för uppbörd och kontroll.

Det nuvarande kilometerskattesystemet medför således att beskattnings-åtgärder skall vidtas vid varje gränspassage av dieseldrivna fordon, såväl svenska som utländska. Detta innebär ett hanteringsmässigt problem med tanke på att den gränsöverskridande trafiken ökat kraftigt. En fortsatt ökning av trafiken kan förväntas, inte minst med tanke på den liberalisering av den kommersiella vägtrafiken som nu äger rum i Europa. Ett svenskt medlemskap i EG kommer också på sikt att medföra en ökad trafik.

Sveriges deltagande i en kommande europeisk transportmarknad ställer också krav på att trafiken över gränserna kan ske på ett effektivt sätt, utan gränshinder. Inom EG skall i princip alla gränshinder vara avskaffade till år 1993, då den gemensamma marknaden skall vara fullt genomförd. Inför ett kommande svenskt medlemskap i EG måste beskattningsregler bl.a. på vägtrafikområdet anpassas så att gränskontroll-åtgärder inte längre erfordras.

Inom EG pågår för närvarande ett arbete på att anta gemensamma regler för hur beskattningen av den tunga vägtrafiken skall vara utformad. Enighet föreligger hittills om regler för beskattningen av dieselolja från och med år 1993. Reglerna innebär bl.a. att en miniminivå motsvarande ca 1,82 kr per liter införs. Medlemsländerna får ha en högre

skattenivå, men skatten på dieselolja får inte underskrida den beslutade nivån. Skattenivån på dieselolja i Sverige utgör, efter de höjningar som skall träda i kraft den 1 januari 1993, sammanlagt (energiskatt och koldioxidskatt) 1,01 kr per liter i miljöklass 1, 1,21 kr per liter i miljöklass 2 och 1,46 kr per liter i miljöklass 3. Den svenska skatten är således lägre än den av EG beslutade miniminivån. I Sverige tillkommer i stället kilometerskatten.

I EG har vidare under flera år diskuterats gemensamma regler för fordonsskatt, också inkluderande miniminivåer. Olika former av motorvägsavgifter har också diskuterats. Ännu föreligger emellertid ingen enighet om hur dessa frågor kommer att lösas. Det kan antas att det kommer att ta väsentlig tid ännu innan någon mera betydelsefull harmonisering kan åstadkommas på detta område. Det står emellertid klart att de allmänna principerna för fria gränspasseringar inte gör det möjligt att införa ett beskattningssystem som är konstruerat på samma sätt som den svenska kilometerskatten.

I Norge har stortinget tidigare i år beslutat att kilometerskatten skall avvecklas och ersättas med en beskattning av dieselolja. Troligt datum för genomförandet av reformen är den 1 juli 1993. En form av kilometerskatt finns även på Island, och även där övervägs en avveckling av systemet. I andra europeiska länder finns inte beskattningssystem av denna typ.

Med hänsyn till den pågående utvecklingen i Europa och till utvecklingen av den gränsöverskridande trafiken finner jag att förutsättningarna för att behålla kilometerskattesystemet inte längre föreligger. Beskattningen av de dieseldrivna fordonen måste läggas om så att den bättre motsvarar vad som förekommer i andra länder, och så att beskattningen inte ger upphov till gränshinder.

Kilometerskattesystemet bör således avvecklas. Den alternativa beskattningsform som därvid ligger närmast till hands är en punktskatt på det bränsle som idag används i de kilometerskattepliktiga fordonen. En sådan punktskatt tillämpas i övriga europeiska länder, och kommer att införas som en gemensam norm för EG-länderna.

En möjlighet, som på ett effektivt sätt skulle avhjälpa olika avgränsningsproblem, vore att belägga såväl all dieselolja som den jämförbara och ibland identiska produkten lätt eldningsolja med en lika hög skatt. En skattehöjning om 0,40 kr per liter på all diesel- och eldningsolja skulle motsvara kilometerskatteintäkterna. En sådan skatteomläggning skulle innebära en kraftig förenkling av skattesystemet och lösa många kontrollfrågor m.m. En skatteomläggning av sådant slag skulle emellertid innebära en opåkallad ökning av skatten på bl.a. lätt eldningsolja, samtidigt som det samlade avgiftsuttaget från vägtrafiksektorn radikalt skulle minskas. En sådan lösning skulle inte heller vara förenlig med EG-reglerna.

Jag anser det därför ofrånkomligt att belägga sådan olja, som används för drift av motorfordon, med en särskild skatt som ersättning för den samtidigt slopade kilometerskatten.

Utredningens förslag innefattade även att sådan olja som används i fritidsbåtar skulle beläggas med dieseloljeskatt. För tillfället är jag emellertid inte beredd att föreslå en sådan utvidgning av skatteplikten.

Som jag tidigare nämnt var just frågan om avgränsningen av beskattningen till vägsektorn ett betydelsefullt skäl för införandet av kilometerskatten. Ett kilometerskattesystem erbjuder i detta avseende möjligheter till en differentiering som inte är möjlig med en bränsleskatt. Detsamma gäller i fråga om en exakt anpassning till vägkostnadsansvaret. Med ett sådant märkningssystem för oljeprodukter som jag i det följande föreslår, ökar dock möjligheten väsentligt för en avgränsning som i stort motsvarar den som uppnås med kilometerskatten. Märkningssystemet avses också begränsa de kontrollproblem som fanns med det gamla brännolja-skattesystemet före år 1974.

Några remissinstanser har varit tveksamma till möjligheterna att med en skatt på dieselolja uppnå en lika god anpassning till vägkostnadsansvaret som med nuvarande kilometerskatt. Jag håller med om att kilometerskatten i detta avseende har fördelar. Å andra sidan har det nuvarande svenska fordonsskattesystemet, med dess mycket differentierade skattenivåer, också i hög utsträckning de styrande effekter som erfordras. Jag kommer i det följande dessutom att lämna vissa förslag till anpassning av fordonsskatten för olika fordonsslag, så att den sammanlagda beskattningseffekten blir lämpligt avvägd.

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

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

Bestämmelserna om en särskild skatt på dieselolja bör tas in i en ny lag, som i huvudsak byggs upp på samma sätt som befintliga lagar om punktskatter på bl.a. bränslen.

En dieselmotor drivs normalt med dieselolja. Emellertid kan en sådan motor också drivas med t.ex. etanol eller rapsoljemetylester. För etanoldrift fordras en särskild anpassning av motorn men för rapsoljemetylestern är detta inte nödvändigt. Etanoldrivna fordon som försetts

med sådana anpassade motorer har således registrerats som etanoldrivna och blir därmed inte kilometerskattepliktiga. Bilar försedda med normala dieseloljemotorer registreras alltid som dieseloljedrivna. En övergång från kilometerskatt till dieselskatt kommer därför att göra bränslen som baseras på vegetabiliska oljor konkurrenskraftigare. Det gäller också de blandningar av vegetabiliska oljor och mineraloljor som på senare tid börjat saluföras som motorbränslen.

Biobränslen, t.ex. rapsoljor, svarar för närvarande visserligen endast för en obetydlig del av den sammanlagda bränsleförbrukningen i Sverige. Men omläggningen av skattesystemet kan således stimulera till en ökad användning av dessa produkter. Den bensinskattehöjning som regeringen nu lagt fram förslag om, i samband med uppgörelsen med socialdemokraterna, innebär också att etanolens konkurrenskraft gentemot andra bränslen stärks. Biobränslen svarar till skillnad från fossila bränslen inte för något nettotillskott av koldioxid. En övergång från dieselolja och andra oljebaserade bränslen till biobränslen skulle kunna medverka till en minskning av växthuseffekten.

Regeringen beslutade i juni om en utredning om teknisk översyn av energibeskattningen (dir. 1992:80). Utredningens förslag skall utformas med beaktande av EG:s regler på energi- och miljöområdet.

EG kommissionen har i februari 1992 redovisat förslag till begränsning av punktskatterna på s.k. biobränslen. Enligt förslaget skall medlemsländerna maximalt kunna ta ut en skatt på dessa bränslen som motsvarar 10 procent av skatten på jämförbara oljebaserade bränslen, dvs. främst dieselolja och blyfri bensin. Om detta EG-förslag skulle träda ikraft skulle en svensk anpassning bland annat innebära att skatten på etanol vid inblandning i bensin kan komma att sänkas vilket ytterligare skulle stimulera till en användning av miljövänliga bränslen. Arbete pågår inom regeringskansliet med att ta fram förslag till ytterligare åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser.

En betydelsefull effekt av övergången till ett dieseloljebeskattnings-system är att administrationskostnaderna hos de myndigheter som i dag hanterar kilometerskatten kan minskas. Å andra sidan tillkommer för några av myndigheterna nya arbetsuppgifter. Utredningen har närmare redovisat vilka effekter på myndigheternas resursåtgång som det kan bli fråga om. Effekter av detta slag får beaktas i samband med den ordinarie budgetprocessen.

4 Skattesatsen på dieselolja m.m.

Mitt förslag: Skattesatsen för den särskilda bränsleskatten skall vara 1,35 kr per liter. Den allmänna energiskatten för oljeprodukter i miljöklass 1 sänks från 90 kr till 5 kr per m³.

Utredningens förslag: Föreslår en särskild skatt på dieselolja om 1,40 kr per liter.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inte närmare kommenterat den av utredningen föreslagna skattesatsen på den särskilda dieseloljeskatten. *Bilindustriföreningen, Föreningen Skogsindustrierna, Svenska Busstrafikförbundet, Svenska Åkeriförbundet* och *Sveriges Industriförbund* förordar dock en lägre skattesats så att den samlade skatten på dieselolja, inkl. energiskatt och koldioxidskatt, motsvarar EG:s miniminivå. Liknande synpunkter framförs av *Närings- och teknikutvecklingsverket* och *LRF*. *Motormännens Riksförbund* förordar som tidigare nämnts också en lägre skattesats. *SJ* anser däremot att enbart den särskilda dieselskatten bör ligga på minst EG:s miniminivå.

Skälen för mitt förslag: En utgångspunkt vid fastställande av den nya skattens nivå är i dagens statsfinansiella läge att den skall avvägas så att skatteomläggningen blir intäktsmässigt neutral. Detta ligger också bakom utredningens beräkningar och förslag till skattesats.

Skattesatsen för dieseloljan skall därvid fastställas till 1,35 kr per liter, i enlighet med utredningens beräkningar. Jag har därvid inte, som i utredningens förslag, gjort en extra uppräknings till 1,40 kr per liter för att täcka en viss bidragsgivning till busstrafik.

Skatten kommer, liksom kilometerskatten, att tas ut utöver de nuvarande skatterna på bränslet, energiskatt och koldioxidskatt.

Genomsnittligt sett innebär detta ett oförändrat skatteuttag för de dieseldrivna fordonen. Vissa avvikelser härifrån kommer dock att uppstå, och jag återkommer till den frågan senare. Jag kan dock nämna att för lastfordon innebär omläggningen i stort sett en oförändrad total skattebelastning.

Övergången från kilometerskatt till dieseloljeskatt motiverar att en extra insats görs för att stimulera användningen av diesel som har mindre skadeverkningar på miljön. Genom sänkning av skatten på dieselolja av miljöklass 1, som huvudsakligen bedöms kunna komma att användas för transporter, får bränslen i denna miljöklass en konkurrensfördel. Den allmänna energiskatten syftar till att utjämna skillnader i produktionskostnad mellan olika bränslen. Incitamentet att använda miljövänligare dieseloljor är huvudmotivet till att jag föreslår avsteg från den principen. Energiskatten för oljor i miljöklass 2 och miljöklass 3, vilka står för huvudparten av förbrukningen, förändras dock inte. Regeringen kommer senare att pröva behovet av en ytterligare differentiering av den allmänna energiskatten av miljöskäl.

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

Utredningen konstaterade att den avgörande orsaken till de svenska företagens kostnadsnivå var arbetskraftskostnaderna där naturligtvis de sociala avgifterna skiljer sig jämfört med övriga länder.

De nuvarande skatterna på vägtrafiken i Sverige är emellertid också förhållandevis höga vid en jämförelse med övriga europeiska länder. Den samlade beskattningen på dieselolja i exempelvis Danmark är 1,64 kr per

liter och i Tyskland 1,97 kr per liter, vilket kan jämföras med den totala svenska skattenivån efter genomförande av mitt förslag, nämligen 2,81 kr per liter i miljöklass 3, 2,56 kr per liter i miljöklass 2 och 2,275 kr per liter i miljöklass 1. Även de svenska fordonsskatterna på lastfordon är vid en internationell jämförelse höga.

Enligt min mening bör på sikt eftersträvas att den svenska beskattningsnivån inte skiljer sig markant från den i våra närmaste grannländer. En lämplig avvägning får göras mellan krav på att trafiken skall bära sitt kostnadsansvar och svenska företagens förmåga att konkurrera internationellt. Det är i detta sammanhang också värt att notera att utvecklingen mot en gemensam marknad i Europa kommer att medföra en helt ny konkurrenssituation för de svenska företagen. Upphävande av nu gällande kvoteringar av den gränsöverskridande trafiken samt av förbud mot utländska åkerier att åta sig körningar i Sverige är exempel på faktorer som i hög grad kommer att öka konkurrensen för den svenska åkerinäringen. Alla kostnadsskillnader kommer i detta perspektiv att bli än mer betydelsefulla och de olika ländernas skatteuttag är av intresse för bedömningen av de konkurrensförhållanden som gäller internationellt.

5 Personbilar

Mitt förslag: För att motverka en sänkt beskattning av dieseldrivna personbilar höjs fordonsskatten för existerande dieseldrivna personbilar till det dubbla nuvarande beloppet och för nya sådana bilar till det femdubbla nuvarande beloppet.

Utredningens förslag: Föreslår en fördubbling av fordonsskatten för existerande dieseldrivna personbilar, och en fyrdubbling av fordonsskatten för nya sådana bilar.

Remissinstanserna: *Transportforskningsberedningen och Närings- och teknikutvecklingsverket* anser att utredningsförslaget på ett felaktigt sätt gynnar dieselpersonbilar med långa körsträckor, särskilt taxibilar. *Statens naturvårdsverk* anför liknande synpunkter och anser att det inte är önskvärt att andelen dieseldrivna personbilar ökar. *Konsumentverket* anser däremot att förslaget kommer att leda till en fortsatt minskad efterfrågan på dieselpersonbilar, vilket är negativt ur energihushållnings-synpunkt. *LRF* anser att de föreslagna fordonsskattehöjningarna går väl långt, och hänvisar till skattenivån för dieseldrivna bussar. *Motormännens riksförbund* anser det vara helt oacceptabelt med en höjd fordonsskatt på dieselpersonbilar. Även *Svenska Taxiförbundet* avvisar förslaget med hänvisande till dieselfordonens höga inköpspris.

Skälen för mitt förslag: De dieseldrivna personbilarna utgör i dag endast ca 3 % av det totala personbilsbeståndet i landet och antalet nyregistrerade fordon har gått ner väsentligt under senare år.

Ett ersättande av kilometerskatten med en dieseloljeskatt om 1,35 kr per liter innebär en viss minskning av skatteutgifterna för den enskilde fordonsägaren. Detta beror på att beloppet 1,35 kr per liter beräknats från de genomsnittliga kilometerskatteintäkterna för alla slags fordon. Utredningen har redovisat ett omfattande material som visar skatteeffekterna för personbilar.

Hittills har den samlade beskattningen av bensin- respektive dieseldrivna personbilar avvägt så att skatten per körd vägsträcka är ungefär lika hög för respektive kategori. Utredningens beräkningar visar också att skattekostnaden per mil för en bensindriven och en dieseldriven personbil i samma skatteklass i dag inte väsentligt skiljer sig mellan de båda fordonstyperna. De exempel utredningen redovisar ger emellertid vid handen att en dieseloljeskatt av föreslagen nivå skulle medföra att kostnaderna för dieseldrivna personbilar skulle bli lägre per körd mil i förhållande till ett jämförbart, bensindrivet fordon. Beaktas att dieseldrivenas bränslekonsumtion är lägre än bensindrivenas kan enligt utredningens exempel antas att kostnadsskillnaden motsvarar ca 1,30 kr per mil. Därtill kommer bensinskattehöjningen med anledning av krisuppgörelsen mellan regeringen och socialdemokraterna. I prop. 1992/93:50 föreslås en höjning med ca en krona inkl. moms. Den totala kostnadsfördelen för dieseldrivna personbilar skulle därmed bli ca 2,30 kr per körd mil. Dieseldrivna personbilar kommer således att ytterligare gynnas i förhållande till bensindrivna personbilar. Det är därför motiverat att höja fordonsskatten för de dieseldrivna personbilarna i samband med att kilometerskatten slopas.

Det är inte enbart den skattemässiga kostnaden per mil som är relevant när en konsument står i valet att skaffa en dieseldriven eller en bensindriven personbil. Skillnaden i produktionskostnad, både för bilar och bränsle är av betydelse. Tar man hänsyn till detta krävs en femdubbling av den nuvarande fordonsskatten för att den totala kostnaden per körd mil för en normalbilist skall vara ungefär lika stor oavsett om en dieseldriven eller en bensindriven bil väljs. Därför bör fordonsskatten femdubblas för nya dieseldrivna personbilar. Vad gäller befintliga personbilar med dieseldrift delar jag utredningens bedömning och föreslår en fördubbling av dagens fordonsskatter.

Dieselpersonbilar som körs långt — t.ex. i yrkesmässig trafik — kommer trots höjningen av fordonsskatten att gynnas i förhållande till dagsläget. En sådan konsekvens är dock i princip ofrånkomlig vid en omläggning från kilometerskatt till dieseloljeskatt och jag anser inte att det finns förutsättningar att genom andra skattemässiga differentieringar motverka en sådan ändring av skattebelastningen. Däremot bör det övervägas om andra instrument än skatter kan användas för att säkerställa en god miljöeffekt. Dessa frågor får beredas i särskild ordning.

Mitt förslag: För dieseldrivna lastbilar och släpvagnar föreslås endast vissa justeringar av fordonsskatten för de lättaste fordonen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag. Förslaget innefattar dock ingen justering av fordonsskatten för lätta lastbilar.

Remissinstanserna: *SJ* anser att den föreslagna skattenivån för lastfordon inte ger täckning för vägkostnadsansvaret. *Vägverket* anser att t.ex. en justering av fordonsskatten för lastfordonen kan behövas så att skatteomläggningen inte gynnar fordon som sliter på vägbanan. *Transportforskningsberedningen* anser att det behövs en total översyn av skatteutformningen. *Kammarrätten i Sundsvall*, *Motormännens riksförbund* och *Svenska Åkeriförbundet* anser att det finns skäl att belägga användningen även av andra typer av motorfordon med dieseloljeskatt, medan *Sveriges Industriförbund* välkomnar att förslaget inte medför fördyringar för t.ex. dumptrar och traktorer. *Industriförbundet* anser att en särskild fordonsskatteskala för fyraxliga fordon bör införas, medan *Åkeriförbundet* anser att fordonsskatten bör sänkas med 50 % som en EG-anpassning.

Skälen för mitt förslag: Om en dieseloljeskatt på föreslagen nivå införs som ersättning för kilometerskatten kommer detta genomsnittligt sett, för samtliga lastbilar och släpvagnar, att innebära ett oförändrat skattetryck. Inom dessa grupper av fordon kommer dock förskjutningar av skattebelastningen att ske. Effekterna för den enskilde fordonsägaren beror på hur fordonet används, men också på t.ex. vilken typ av fordonskombination det är fråga om.

En lastbils användningsområde påverkar fordonets bränsleförbrukning och därmed även uttaget av dieseloljeskatt. Används en lastbil för t.ex. anläggningstransporter, dvs. grus, schaktmassor eller dylikt, eller för varudistribution i tätort blir bränsleförbrukningen större än om fordonet används för mer långväga transporter. I det nuvarande kilometerskattesystemet är beskattningen oberoende av sådana skillnader i användningen. Denna typ av förskjutningar i skattebelastningen av lastbilar till följd av en övergång till dieseloljebesiktning måste emellertid accepteras. Någon möjlighet att kompensera sådana effekter inom skattesystemets ram finns inte.

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

Eftersom bränsleförbrukningen ökar vid tillkoppling av släpvagn, kommer dock en viss beskattning även att ske på grund av användningen av släpvagnen. Lastbilarnas bränsleförbrukning vid tillkoppling av släpvagn ökar dock vanligtvis inte i sådan omfattning att intäkterna från dieseloljeskatten uppgår till det belopp som tidigare tagits ut i kilometer-skatt. Detta innebär att användningen av fordonskombinationer relativt sett gynnas vid en övergång till dieseloljeskattning medan genomsnittligt sett en viss förskjutning sker till nackdel för transporter som sker med lastbil utan släpvagn. Enligt min mening kan emellertid ett ytterligare incitament till användning av fordonskombinationer vara positivt ur transporteffektivitets- och miljösynpunkt. Jag anser därför, i likhet med utredningen, att det inte är nödvändigt att vidta några justeringar av t.ex. fordonsskatteskalorna för lastbilar och släpvagnar för att kompensera dessa effekter.

Dagens kilometerskatt följer relativt väl variationerna i vägslitage, dvs. skattesatserna är högst för de fordons- och axelkonstruktioner som ger upphov till störst vägslitage. En dieseloljeskatt motsvarar däremot som jag tidigare nämnt inte på samma sätt de skillnader som finns i slitagekostnader mellan olika fordonstyper. Alltjämt kommer dock en differentiering att ske inom fordonsskattens ram. Den differentiering av fordonsskatten som sker för fordon med olika axelantal och olika vikt bygger på skillnaderna i vägstnader. Något underlag för att nu införa en ytterligare differentiering av fordonsskatten för lastfordonen finns inte. Enligt min mening bör kommande åtgärder vad gäller fordonsbeskattningen samordnas med de gemensamma regler på detta område som EG så småningom kan förväntas besluta om.

Även om jag således förordar att någon ändring av fordonsskatten för huvuddelen av lastfordonen inte nu görs till följd av att kilometerskatten slopas, återkommer jag i det följande till vissa ändringar i fordonsskatte-reglerna till följd av ändrade bärighetsregler för det svenska vägnätet.

För de lättaste dieseldrivna lastbilarna visar utredningens beräkningar att skattebelastningen kommer att sjunka till följd av skatteomläggningen. Fordonsskatten för dessa lätta lastbilar ligger nu på ungefär samma nivå som personbilar i motsvarande storlek, vilket är önskvärt om skattesystemet inte skall ge upphov till snedvridningseffekter. Om fordonsskatten för de dieseldrivna personbilarna höjs enligt mitt förslag, är det nödvändigt att något höja fordonsskatten också för de lättaste dieseldrivna lastbilarna. Totalt sett innebär skatteomläggningen ändå för dessa fordon inte någon fördyring.

Mitt förslag: Huvuddelen av fordonsskatten för dieseldrivna bussar slopas.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår dels en sänkning av fordonsskatten till belopp som motsvarar skattenivån för bensindrivna bussar, dels ett kompensationsbelopp om ca 100 miljoner kronor per år att utges i form av en ökning av de generella statsbidragen till kommunerna.

Remissinstanserna: Ett betydande antal remissinstanser ifrågasätter behovet av eller utformningen av den särskilda kompensationen till busstrafiken. Några remissinstanser anser att vägkostnadsansvarsprincipen inte motiverar någon särskild kompensation, eller att det är oacceptabelt att en höjd bränsleskatt för övriga fordonskategorier får bekosta en sådan subventionering. Åtskilliga remissinstanser pekar på att den avreglering av busstrafiken som skett gör det olämpligt att ge bidraget till kommunerna. *Vägverket* föreslår att utvecklingen av miljövänliga vägtransport-system i stället stöds. *Statskontoret* för fram tanken att övergångsvis införa ett stimulansbidrag för utbyte av bussbeståndet. *Statens naturvårdsverk* anser att någon form av restitutionssystem effektivare garanterar att stödet kommer den lokala busstrafiken till godo. Liknande synpunkter anför *Bilindustriföreningen*. *Svenska Lokaltrafikföreningen* förordar att medlen i stället används till ökade satsningar på forskning och utveckling av kollektivtrafiken. *Svenska Busstrafikförbundet* förordar att det föreslagna bidraget till kommunerna slopas och att bussägarna i stället tillåts att, om de så önskar, köra buss med märkt lågbeskattad olja mot erläggande av en förhöjd fordonsskatt.

Skälen för mitt förslag: Dagens kilometerskattesatser är, vad gäller bussar i förhållande till annan tung trafik, förhållandevis låga. Vid övergång till en enhetlig skatt på dieselolja kommer bussägarna därför att få vidkännas en viss ökning av sina kostnader, om inga korregerande åtgärder vidtas. Kostnadsökningen drabbar, till följd av hög bränsleförbrukning, särskilt de bussar som används i kollektivtrafik inom tätort. Enligt utredningen kommer en normalbuss i tätortstrafik att få vidkännas en kostnadsökning i storleksordningen 15 000 kr per år vid 5 000 mils körning. Å andra sidan pekar utredningen på att ägarna till bussar och andra fordon kommer att slippa kostnader för bl.a. anskaffning, underhåll och besiktningar av kilometerräknarapparaturen, avstämplingsrutiner m.m. De besparingar som kommer att göras på detta sätt är enligt utredningen inte obetydliga.

I dag är fordonsskatten för bussar differentierad, inte bara efter fordonets skattevikt, utan också efter vilket drivmedel bussen är inrättad för. Sålunda uppgår skatten för en buss — som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol — till maximalt 895 kr per år, medan skatteskalen för andra bussar, dvs. främst dieseldrivna, är progressiv och när sitt

maximum vid en skatt om 14 705 kr per år för de tyngsta bussarna.

Utredningen har föreslagit att skattesatserna för de dieseldrivna bussarna bestäms till vad som nu gäller för bensin- och gasolldrivna bussar. En så långt gående sänkning innebär emellertid, mot bakgrund av mitt förslag till höjd fordonsskatt för dieseldrivna personbilar, att lätta bussregistrerade fordon vanligen skulle få väsentligt lägre fordonsskatt än personbilar. Skattenedsättningen bör därför begränsas något i jämförelse med utredningsförslaget. För de tyngre bussarna, som används i kollektivtrafik m.m., innebär mitt förslag ändå att huvuddelen av fordonsskatten bortfaller. Härigenom får busstrafiken en betydande kompensation för sina ökade kostnader till följd av skatteomläggningen.

Även med fordonsskattenedsättningen uppkommer enligt utredningen för busstrafik i tätorter en kostnadsfördyring, beroende på den relativt höga drivmedelsförbrukningen. Utredningen har därför förordat att bussägarna, utöver den generella sänkningen av fordonsskatten, skall erhålla en ytterligare kompensation för de kostnadsökningar som uppstår för de bussar som används i kollektivtrafik till följd av skatteomläggningen. Utredaren har föreslagit att kompensationen skall utgå i form av en ökning av de generella statsbidragen till kommunerna.

Förslaget i denna del har, som jag tidigare redogjort för, rönt en kraftig kritik från remissinstanserna, även om flera remissinstanser understött behovet av någon form av åtgärder till fromma för kollektivtrafiken. Jag delar uppfattningen att ett bidragssystem inte bör införas. Den mellan regeringen och socialdemokraterna nu i höst överenskomna kraftiga höjningen av bensinskatten innebär dessutom att kollektivtrafikens konkurrenssituation relativt sett förbättras. Jag anser därför att något behov av kompensationsåtgärder, utöver fordonsskattesänkningen, inte föreligger.

8 Märkning av oljeprodukter

Mitt förslag: Vissa särskilda märk- och färgämnen skall tillsättas sådana lättare oljor som inte skall omfattas av dieseloljeskatten, dvs. sådan olja som inte är avsedd för drift av personbilar, bussar och lastbilar.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Endast ett fåtal remissinstanser har haft synpunkter på det föreslagna märkningsförfarandet. *Generaltullstyrelsen* anser att det bör gå att göra vissa inskränkningar vad gäller de typer av oljeprodukter som bör bli föremål för märkning. *Statens naturvårdsverk* framhåller att märkämnenas eventuella miljöpåverkan måste utredas. Liknande synpunkter framförs av *Svenska Petroleum Institutet*.

Skälen för mitt förslag: Ett införande av en särskild beskattning av enbart sådan dieselolja, som används för drift av motorfordon som i dag

är kilometerskattepliktiga, kan ge upphov till förhållandevis stora kontrollproblem. Det nya beskattningssystemet innebär att likvärdiga oljeprodukter beskattas med olika skattesatser beroende på användnings-sättet. Sålunda är t.ex. lätt eldningsolja, som används för uppvärmning av bostäder, och dieselolja för fordonstrift i stort sett tekniskt likvärdiga och ibland identiska produkter. Skillnaderna i skatt skulle dock till följd av mitt förslag komma att bli betydande. Användning av lågbeskattad dieselolja skall dessutom tillåtas för drift av vissa fordonstyper, t.ex. jordbrukstraktorer och motorredskap, som nu inte är kilometerskattepliktiga.

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

De flesta västeuropeiska länder uppvisar i dag betydande skatteskillnader på lätt eldningsolja och dieselolja för fordonstrift (vägdiesel) och har, i avsikt att söka stävja skatteundandragande, infört olika typer av system med märkning av olika oljeprodukter. Utredningen redovisar mycket utförligt de märkningssystem som förekommer. Gemensamt för dem är att det är den lågbeskattade oljan (eldningsolja m.m.) som märks, och att märkningen vanligen sker med olika spår- och färgämnen. Utredningen redogör också för de tankar som finns inom EG-kommis-sionen om att införa vissa gemensamma regler för märkämnerna m.m., som dock skall kunna användas parallellt med nationella märkmetoder.

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

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

Den lågbeskattade oljan skall märkas på depå som godkänts av beskattningsmyndigheten. Märkning måste ske senast i samband med skattskyldighetens inträde enligt lagen om allmän energiskatt. Utredningen har närmare beskrivit de olika tekniker, märkämnerna m.m. som kan komma till användning. De närmare detaljerna i ett sådant system bör emellertid inte fastslås i lag, utan i bestämmelser som utfärdas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen har i juni 1992 uppdragit åt Riksskatteverket att utreda frågor rörande utformningen av oljemärkningen. Uppdraget skall redovisas till regeringen i november 1992. Jag räknar med att detaljföreskrifter om märkningsförfarandet m.m. skall kunna utfärdas på grundval av denna redovisning.

Mitt förslag: Skattskyldiga till den nya dieseloljeskatten skall vara de som inom landet producerar dieselolja eller förbrukar sådan olja för framställning av en skattepliktig vara. De som återförsäljer eller förbrukar skattepliktig olja skall kunna registrera sig hos beskattningsmyndigheten som skattskyldiga. Beskattningssystemet utformas enligt vad som gäller på punktskatteområdet i övrigt. När det gäller att kontrollera hur oljeprodukter används skall polisen utföra de kontroller av fordon som behövs för att stävja ett missbruk av dieseloljeskattereglerna. Tullen skall vara tillsynsmyndighet för fordon som passerar gränserna.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med mitt förslag.

Nemissinstanserna: *Rikspolisstyrelsen* anser att kontrollen blir enklare och mindre tidsödande för polisen än vad som erfordras med nuvarande kilometerskatt. *RPS* anser att den av utredningen angivna kontrollfrekvensen kan uppnås. *Generaltullstyrelsen* anser att det bör åligga den tullskyldige att i förekommande fall märka olja vid import. *Statskontoret* anser att det inte finns skäl för att ålägga tullmyndigheterna kontrollåtgärder i samband med gränspasseringar av fordon.

Skälen för mitt förslag: Den nya lagstiftningen om en särskild skatt på dieselolja bör till huvudsaklig del utformas i enlighet med vad som gäller på punktskatteområdet i övrigt. I enlighet därmed bör skattskyldigheten åvila dem som inom landet producerar dieselolja eller förbrukar sådan olja för framställning av skattepliktig vara. Vidare skall de som återförsäljer eller förbrukar skattepliktig olja ha möjlighet att registrera sig som skattskyldiga. Denna registrering sker hos beskattningsmyndigheten, som för närvarande är Riksskatteverket.

De skattskyldiga skall redovisa skatten till beskattningsmyndigheten genom att i deklaration lämna uppgift om vilken kvantitet olja som skattskyldighet inträtt för och betala den därpå belöpande dieseloljeskatten till staten. De skattskyldiga skall ansvara för att märkning sker på godkänd depå av all olja, för vilken den särskilda dieseloljeskatten inte tas ut.

Beskattningssystemet byggs i övrigt upp på samma sätt som i lagen (1957:262) om allmän energiskatt, och genom att grundläggande bestämmelser i den lagen tillämpas även i fråga om skatten på dieselolja. Samma teknik används även i fråga om den särskilda koldioxidskatten och i fråga om bensinskatten. Lagrådet har anmärkt att den valda tekniken försvårar överblicken av regleringen. Jag är också av den uppfattningen att lagstiftningstekniken på energiskatteområdet behöver ses över, och jag har därför nyligen tillkallat en särskild utredare (Fi 1992:15) med uppgift att göra en teknisk översyn av energibeskattningen.

Om oljeprodukter förs in i landet av annan än den som är registrerad skall dieseloljeskatt i förekommande fall betalas till tullmyndigheten. I de fall någon som inte är registrerad som skattskyldig vill föra in olja, för vilken dieseloljeskatt inte skall erläggas, skall oljan märkas senast när den anmäls till förtullning. Märkning får endast ske på godkänd depå.

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

Det bör åligga beskattningsmyndigheten att utföra erforderliga kontroller av såväl de godkända depåernas märkning som de skattskyldigas bokföring, lager, etc. Det får anses vara av vikt att kontroller sker i förhållandevis stor omfattning.

Jag anser att det är naturligt att polisen åläggs att utföra de kontroller av fordon, som erfordras för att stävja ett missbruk av dieseloljeskatte-reglerna. Polisen har i dag en omfattande kontrollverksamhet av fordons beskaffenhet och utrustning och får därför anses ha den största kompetensen att även utföra kontroller av innehållet i fordonens bränsletankar. Sådana kontroller torde också på ett smidigt sätt kunna utföras i samband med att polisen fullgör sina andra skyldigheter gällande kontroller av fordon. Det bör härvid poängteras att det, för att upprätthålla lagreglerna på området, kommer att krävas fordonskontroller i förhållandevis stor omfattning.

Tullmyndigheterna företar för närvarande olika slags kontroller av fordon som passerar de svenska gränserna, bl.a. i fråga om begränsningarna av de mängder bränsle som kan införas tull- och avgiftsfritt. Tullen bör inom ramen för den nu befintliga kontrollverksamheten även kunna göra stickprovsvisa kontroller av fordonens bränsletankar. Vid en svensk anslutning till EG kommer dock denna typ av gränskontroller att bortfalla i förhållande till annat EG-land.

10 Sanktionsregler

Mitt förslag: Vid felaktig användning av lågbeskattad olja skall ägaren och i vissa fall brukaren av fordon påföras en särskild avgift. Avgiften föreslås bli 10 000 kr för personbil och 10 000–50 000 kr för bussar och lastfordon. Den som avlägsnar märkämnen från olja skall drabbas av straffrättsliga sanktioner.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår högre särskilda avgifter samt en kombination av straffrättsliga sanktioner och avgifter för ägare och i vissa fall förare som använder lågbeskattad olja för fordonsdrift.

Remissinstanserna: *Riksåklagaren* anser att det inte finns behov av en kriminalisering i de situationer där de särskilda avgifterna kan tillämpas. En genomgång av det föreslagna sanktionssystemet behövs enligt RÅ. *Statskontoret* anser att de föreslagna nivåerna på avgifterna krävs för att de skall få avsedd avskräckande effekt. *Göta hovrätt* anser att det i många fall är motiverat med en hög sanktionsavgift, men att främst när det gäller personbilar avgiften kan komma att bli oproportionerligt hög och behöva sättas ned. Fråga om dispens från avgiften bör prövas av länsstyrelsen i samband med avgiftsfrågan i övrigt. Liknande synpunkter framförs av *Kammarrätten i Sundsvall*. *Motormännens riksförbund* anser att de föreslagna sanktionerna är oacceptabelt höga. Även *LRF* anser att påföljderna bör bestämmas till en lägre nivå.

Skälen för mitt förslag: För de som skall vara skattskyldiga enligt dieseloljeskattelagen bör skatten enligt sedvanliga principer redovisas till beskattningsmyndigheten genom ett deklarationsförfarande. Reglerna i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter bör gälla för förfarandet. Därmed kan bl.a. bestämmelserna i den lagstiftningen om skattetillägg komma ifråga vid oriktiga deklarationer. Även skattebrottslagen (1971:69) bör gälla i fråga om dieseloljeskatten. Jag anser inte att det är erforderligt att för de skattskyldiga enligt dieseloljeskattelagen införa några särskilda straffregler, utan bedömer att de som finns i skattebrottslagen är tillfyllest.

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

Utredningen har utförligt redovisat de sanktionssystem som används i vissa andra länder och gjort bedömningen att det inte är tillräckligt med vanliga straffrättsliga sanktioner. Utöver straffbestämmelserna föreslås ett system med särskilda avgifter, i huvudsak efter mönster av avgiftssystemet enligt lagen (1972:435) om överlastavgift. Lagrådet har ifrågasatt behovet av att kriminalisera ägares och förares bruk av fordon, vars bränsletank innehåller märkt olja. Jag är beredd att godta Lagrådets synpunkter och föreslår därför endast ett avgiftssystem vad gäller ägare och förares otillåtna användning av lågbeskattad olja. Om det visar sig vara otillräckligt med det sanktionssystem som nu föreslås får frågan övervägas på nytt.

Straffbestämmelser är dock nödvändiga för den som avlägsnar märkämnen från lågbeskattade oljeprodukter eller på annat sätt tar befattning med sådana produkter i syfte att de skall användas i strid mot lagens bestämmelser.

Straffsatsen för brott mot dieseloljeskattelagen bör bestämmas till böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet rört betydande värden eller det i annat fall är att anse som grovt bör dock fängelse i högst två år kunna dömas ut.

Som jag tidigare angivit behövs en särskild sanktionsavgift. Det kommer med all sannolikhet att vara svårt att i efterhand fastställa hur stor mängd lågbeskattad olja som totalt använts i stället för högbeskattad olja. En avgift som enbart knyter an till det undandragna skattebeloppet, av nödvändighet ofta beräknat endast på fordonstankens innehåll, torde därför bli ganska låg.

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

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

Beträffande överlast kompletteras straffstadgandet i VTK med en särskild avgift som fastställs av länsstyrelsen. Reglerna härom finns i lagen om överlastavgift. En sådan avgift tas ut om lastbilar m.fl. fordon framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

En schabloniserad avgift tas ut för varje axel, boggi eller trippelaxel och varierar från 200 kr per 100 kg överlast för den del av överlasten som ligger mellan 100 och 2 000 kg till 1 000 kr per 100 kg för den del av överlasten som går utöver 8 100 kg. Överlastavgiften påförs för bil, ägaren och för släpvagn, ägaren av dragbilen. I fråga om bil, som innehas på grund av avbetalningsköp anses innehavaren som ägare. Om någon brukar annans bil utan lov påförs brukaren avgiften.

Om överlastavgift påförts någon för färd med visst fordon och om sådan avgift skall påföras honom på nytt för färd som företagits med samma fordon inom ett år efter den tidigare färd, utgår överlastavgiften med ett 50 % högre belopp än sedvanlig avgift.

I huvudsak motsvarande sanktionsavgifter bör införas vid otillåten användning av märkta oljor. Det synes vara lämpligt att skapa en schabloniserad avgift som knyter an till fordonstyp och vikt. För att dessa avgifter skall få avsedd, avhållande, verkan är det enligt min mening nödvändigt att bestämma dem till belopp som är höga i förhållande till vad som tidigare varit vanligt i svensk lagstiftning. Avgifternas nivå bör relateras till det skatteundandragande som kan bli följden av överträdelser av bestämmelserna. Jag förordar dock att avgifterna nu bestäms till ett lägre belopp än vad utredningen föreslagit. Enligt min mening bör frågan om avgifter på den nivå utredningen förordat tas upp om det av mig föreslagna sanktionssystemet inte skulle visa sig vara tillräckligt effektivt.

Jag anser att en enhetlig avgift om 10 000 kr bör tas ut för personbilar, oavsett fordonsvikten, medan däremot fordonets skattevikt skall vara avgörande för avgiftens storlek vad gäller lastbilar och bussar. Avgiften bör för dessa fordonstyper maximalt kunna uppgå till 50 000 kr.

En förhöjd avgift bör utgå, om någon inom ett år från tidigare tillfälle då han påförts avgift åter är föremål för avgiftsbeläggning. Jag förordar att avgiften i sådant fall sätts till ett belopp, som är en och en halv gång högre än den avgift som normalt tas ut.

Avgiften bör som huvudregel påföras fordonets ägare eller vid kreditköp innehavaren. Vid leasing bör leasinghavaren påföras avgiften. Brukar någon annans fordon utan lov, bör brukaren påföras avgiften.

En viss möjlighet bör finnas att medge nedsättning av eller befrielse från avgifterna. Detta bör dock endast kunna ske om särskilda skäl föreligger. Bedömningen skall vara sträng. De nämnda enhetliga avgifterna skall normalt alltid tas ut, oavsett omständigheterna. Nedsättning eller befrielse bör endast förekomma i enstaka undantagsfall. Ett fall då befrielse givetvis måste medges är då det visas att ett fordon vid tankning fyllts med märkt bränsle utan att ägaren eller annan som ombesörjt tankningen var medveten om detta. Nedsättning bör däremot inte ske med hänsyn t.ex. till den betalningskyldiges ekonomiska eller personliga förhållanden.

Avgifterna bör inte vara avdragsgilla i inkomstskattehänseende, vilket föranleder ändringar i 20 § kommunalskattelagen (1928:370).

11 Anpassning av fordonsskatten till det svenska vägnätets bärighetsbestämmelser

Mitt förslag: Skatteviktsbestämmelserna för fordonsskatten anpassas till de nya bärighetsbestämmelserna för vägnätet. Därvid skall skattevikten bestämmas efter de förhållanden som råder på vägar i bärighetsklass 1. Fordonsskatteskalorna för lastfordon justeras i enlighet med detta.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: *Föreningen Skogsindustrierna*, *Svenska Åkeriförbundet* och *LRF* motsätter sig att fordonsskatterna nu justeras på grund av ändrade bärighetsregler, eftersom den nya vägstandarden inte ännu införts överallt. *SJ* anser dock att förslaget i denna del är riktigt för att korrigera felaktigheter i kostnadsansvarsfördelningen.

Skälen för mitt förslag: Skattenivån för fordonsskatten är för ett enskilt fordon beroende av fordonets vikt och ett särskilt viktbegrepp, skattevikt, används i vägtrafikskattelagen, VSL. Av 5 § VSL framgår att skattevikten för bl.a. lastbilar och släpvagnar motsvaras av totalvikten. Begreppet totalvikt definieras i bl.a. fordonskungörelsen (1972:595), till vilken VSL hänvisar.

När skattevikten skall bestämmas till totalvikten finns dock en begränsningsregel i 5 § VSL. Den innebär att skattevikten för ett visst fordon inte skall beräknas vara högre än den bruttovikt med vilket fordonet får framföras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggityck. Begränsningsregeln ger uttryck för principen att skatt inte bör erläggas för högre vikt än den vikt fordonet får framföras med i trafik.

Sedan en tid tillbaka pågår ett arbete med att förstärka de svenska broarna m.m., för att därigenom möjliggöra en anpassning till de bestämmelser om fordonsvikt som är vanliga inom bl.a. EG-området. Ett särskilt investeringsprogram för detta har upprättats och målet är att på sikt kunna tillåta att den maximalt tillåtna fordonsvikten höjs till 60 ton. En närmare redogörelse för detta finns i prop. 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet.

Regeringen har, som ett led i detta program för att höja maximalt tillåtna fordonsvikter, beslutat om vissa ändringar i VTK (se SFS 1989:670). Ändringarna trädde i kraft den 1 april 1990 och innebär i huvudsak att maximalt tillåten vikt för fordonståg från detta datum höjdes till 56 ton.

Det allmänna vägnätet delas enligt de nya reglerna in i bärighetsklasser. Bärighetsklass 1 omfattar, enligt 106 § VTK, vägar där de nya högre fordonsvikterna är tillåtna. Så gott som alla riks- och länsvägar har kunnat hänföras till denna bärighetsklass, där således fordonståg med upp till 56 tons bruttovikt får framföras. Vissa kortare sträckor av riks- och länsvägarna har för närvarande inte sådan standard att de tål förhöjda belastningar. Dessa vägavsnitt hänförs till bärighetsklass 2 enligt 106 § VTK och där gäller alltså tidigare maximalt tillåten bruttovikt 51,4 ton.

Ändringarna i 106 § VTK innebär också vissa andra justeringar när det gäller tillåtet axeltryck m.m. Bl.a. tillåts på vägar i bärighetsklass 1 i vissa fall ett maximalt boggitryck om 20 ton, medan det maximala boggitrycket på vägar i bärighetsklass 2 liksom tidigare är 16 ton. Det bör i detta sammanhang nämnas att det alltså finns vissa delar av det allmänna vägnätet där tillåtna axel- och boggitryck är lägre, s.k. 8/12-vägar.

Skatteviktsbestämmelserna i 5 § VSL bör nu anpassas till den nya regleringen i VTK så att bestämmelsen på ett entydigt sätt anger hur skattevikten i varje enskilt fall skall beräknas. VSL bör direkt hänvisa till tillämplig bärighetsklass. Med hänsyn till att så gott som hela huvudvägnätet nu tillhör bärighetsklass 1 bör denna bärighetsklass vara bestämmande för skatteuttaget. Det innebär visserligen att vissa fordonsägare vid en del transporter kan komma att få erlägga fordonsskatt som avser en bruttovikt som inte alltid tillfullo kan utnyttjas. Att helt undvika sådana konsekvenser är dock inte möjligt. Motsvarande effekter har i vissa fall uppkommit även med hittillsvarande regler.

Förutom vad som nu sagts om 5 § VSL bör också vissa ändringar göras i bilaga 1 till VSL, där fordonskattesatserna för de olika fordonslagen anges. Det gäller lastbilar med tre eller flera axlar och skattevikt över 27 000 kg, släpvagnar med tre eller flera axlar och skattevikt över 32 000 kg samt vissa släpvagnar till trafiktraktorer m.m. med skattevikt över 35 000 kg. För dessa fordon har skatteskalen slutat vid angivna viktgränser. De nya viktbestämmelserna för bärighetsklass 1 innebär att vissa fordon kan framföras med högre bruttovikter, exempelvis 36 000 kg för släpvagnarna. Med hänsyn härtill bör skatteskalorna för dessa fordon justeras så att den övre begränsningen tas bort.

De föreslagna ändringarna i fråga om skatteviktsreglerna i VSL berör cirka 20 000 fordon och innebär statistiskt sett ökade skatteintäkter i storleksordningen 60 - 70 miljoner kr per år jämfört med de nuvarande reglerna, där full skatt inte betalas för vissa fordon. När det gäller skatteintäkterna måste emellertid framhållas att de högre tillåtna bruttovikterna innebär en effektivitetsvinst i form av ett minskat antal fordonskilometer, med därav följande successivt lägre skatteintäkter.

12 Kombitrafik

Mitt förslag: För lastbilar och släpvagnar som i Sverige i samband med s.k. kombinerade transporter i större omfattning fraktas per järnväg, återbetalas hela eller delar av den fordonsskatt som betalats för fordonet för det skatteår under vilket transporten företogs.

Skälen för mitt förslag: Som framgår av regeringens EES - proposition (prop. 1991/92:170 bilaga 5) omfattar EES-avtalet vissa regler om kombinerade transporter, som skall tillämpas även för svensk del. Reglerna återfinns i direktivet 75/130/EEG, som

innehåller vissa gemensamma regler i syfte att underlätta kombitransporter. Genom direktivet 82/603/EEG, som ändrar det nämnda grundläggande direktivet, utökades regelverket med en skyldighet för staterna att återbetala eller sätta ned fordonsskatten när last-, drag- eller släpfordon har transporterats på järnväg i kombitransport. Detta kan ske antingen med ett standardbelopp eller i proportion till järnvägssträckan.

Bakgrunden till reglerna är en strävan att gynna kombinerade transporter där lastfordon på längre sträckor transporteras med järnväg. Därigenom kan belastningen på vägnätet minskas och bl.a. miljöfördelar vinnas. Eftersom tekniken med kombinerade transporter minskar de samhälleliga kostnaderna för trafiken, är det logiskt att en reduktion av trafikavgifterna sker.

Enligt direktivet skall en reduktion eller återbetalning av fordonsskatt ske i den stat där ett fordon är registrerat, och med utgångspunkt i hur mycket fordonet transporterats på järnväg inom denna stat. Ett medlemsland har också rätt, men inte skyldighet, att i detta sammanhang beakta om fordonet transporterats på järnväg utomlands.

För svensk del är den skatt som bör kunna bli föremål för reduktion enligt direktivet den fordonsskatt som tas ut enligt bestämmelserna i vägtrafikskattelagen. De fordonsskattepliktiga fordon som är aktuella är lastbilar och olika slags släpvagnar. Den typ av släpvagn som oftast används i kombinerad trafik, nämligen påhängsvagnar, är emellertid helt skattefri i Sverige, eftersom all beskattning har lagts på det dragande fordonet. Det innebär att behovet av skattereduktioner för kombitrafik är mycket begränsat vad avser fordon som är registrerade i Sverige.

Eftersom ändå övriga typer lastfordon, som är skattepliktiga, kan komma att användas i kombinerad trafik bör regler om skattereduktioner införas.

Fordonsskatten betalas i förskott för skatteår eller, för tyngre fordon, för skatteperiod. Med hänsyn härtill måste reglerna om skattereduktion vid kombitrafik utformas som ett återbetalningssystem. För att undvika en alltför komplicerad hantering bör en enkel schablon för återbetalningsbeloppen väljas. Jag förordar att återbetalningen grundas på det antal dygn under skatteåret som ett fordon i Sverige har transporterats på järnväg. Det är därvid tillräckligt att fordonet någon gång under dygnet transporterats på järnväg. Har fordonet under sammanlagt minst 120 dygn under skatteåret transporterats på detta sätt tillbakabetalas hela skatten. Vid sammanlagt minst 60 dygn sådan transport bör halva skatten återbetalas.

Eventuella järnvägstransporter av svenska fordon utomlands bör tills vidare inte beaktas i återbetalningssystemet. Sådana regler skulle komplicera förfarandet.

Beslut om återbetalning bör fattas av länsstyrelsen efter ansökan av den skattskyldige. Det bör ankomma på den skattskyldige att därvid styrka omfattningen av den uppgivna kombitrafiken.

Bestämmelserna bör tas in i en ny 70a § i vägtrafikskattelagen.

13 Försäljningsskatten på motorfordon

13.1 Miljöklasser för nya fordon

Riksdagen beslöt i juni 1991 att införa ett miljöklasssystem för nya fordon (prop. 1990/91:156, bet. 1990/91:SkU25, rskr. 1990/91:344, SFS 1991:608-610, 655). Beslutet innebär att bilar som omfattas av krav på avgasgodkännande enligt bilavgaslagen (1986:1386) skall delas in i miljöklasser. En bil hänförs i samband med avgasgodkännandet till den miljöklass som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller utsläppskraven för den angivna miljöklassen.

Indelningen i miljöklasser omfattar enligt bilavgaslagen tre olika klasser. Miljöklass 3 omfattar bilar som uppfyller de krav i fråga om utsläpp av avgaser och andra ämnen som är obligatoriska enligt 2 § bilavgaslagen. Miljöklass 2 omfattar bilar som har väsentligt lägre utsläpp eller uppfyller högre krav i fråga om avgasreningssystemens hållfasthet. Miljöklass 1 omfattar bilar som dessutom uppfyller särskilt höga krav beträffande avgasreningssystemens hållbarhet eller som till följd av låga utsläpp av avgaser och andra ämnen eller låga bulleremissioner är särskilt lämpade för användning i tätortstrafik.

Kraven för indelning av fordonen i de olika miljöklasserna anges närmare i bilavgasförordningen (1991:1481).

Beslutet om en miljöklassindelning innebär också att försäljningsskatten för nya fordon enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon differentieras med hänsyn till fordonens miljöklass. För personbilar

och vissa lätta lastbilar och bussar innebär detta att försäljningsskatten höjs för sådana fordon som tillhör miljöklass 3, medan den sänks för fordon i miljöklass 1. I miljöklass 2 tas oförändrad skatt ut. För tunga dieseldrivna lastbilar och bussar, som tidigare inte varit försäljningsskattepliktiga, införs en försäljningsskatt på 20 000 - 65 000 kr i miljöklass 3 och 6 000 - 20 000 kr i miljöklass 2. Tunga fordon i miljöklass 1 skall dock alltså vara fria från försäljningsskatt.

För att uppnå skattnneutralitet vad avser de tyngre fordonen beslutades samtidigt en sänkning av kilometerskatten enligt vägtrafikskattelagen.

De nya reglerna i bilavgaslagen trädde i kraft den 1 januari 1992, och miljöklasssystemet tillämpas för fordon av årsmodell 1993 eller senare. De nya reglerna om försäljningsskatt har trätt i kraft den 1 juli 1992, och tillämpas för fordon av 1993 års modell eller senare samt för fordon av tidigare årsmodell om skatteplikten inträder efter utgången av år 1992.

De nya reglerna om miljöklasser har således helt nyligen börjat tillämpas. Från flera håll har emellertid redan kritiska synpunkter framförts på utformningen av systemet.

I EG-kommissionens yttrande över Sveriges ansökan om medlemskap i EG, som offentliggjordes den 31 juli i år, anför kommissionen att de svenska reglerna innebär ett allvarligt problem sett i relation till EG:s regelverk på detta område.

Statens naturvårdsverk har i en framställning till regeringen i juni i år anfört att utformningen av de ekonomiska styrmedlen mottagits mycket negativt av fordonsindustrin. Verket föreslår att de ekonomiska styrmedlen omformas så att fordon i bättre miljöklass subventioneras, och så att subventioneringen finansieras med avgifter på äldre fordon som saknar katalysatorrening. Naturvårdsverket ifrågasätter också avvägningen av nivån för de nuvarande styrmedlen.

Bilindustriföreningen har hemställt att de nya reglerna om försäljningsskatt på tunga fordon inte skall träda i kraft förrän den 1 juli 1993 såvitt avser fordon av 1992 års modell eller tidigare.

Jag anser inte att det finns skäl att nu föreslå någon grundläggande omläggning av miljöklasssystemet. Det är dock viktigt att en uppföljning av systemet i sin helhet sker. De effekter systemet har för miljön och för bilindustrin bör kartläggas i belysning av de erfarenheter som nu vinnas. Särskild hänsyn måste tas till de krav som EES-avtalet och ett kommande medlemskap i EG ställer. En översyn med denna inriktning, innefattande även de svenska bilavgasreglerna i övrigt, har påbörjats inom regeringskansliet. Förslag som syftar till att stimulera en snabbare övergång till miljöklass 1 och 2 kommer att övervägas i detta sammanhang.

I avvaktan på resultatet av en sådan översyn avser jag emellertid nu att i anknytning till Bilindustriföreningens hemställan föreslå en viss senareläggning av de nya försäljningsskattereglerna för tunga fordon av 1992 års modell eller tidigare.

Mitt förslag: För tunga fordon av 1992 års modell eller tidigare skjuts ikraftträdandet av de nya reglerna om försäljningsskatt upp till den 1 juli 1993.

Skälen för mitt förslag: De nya reglerna om miljöklassindelning tillämpas i bilavgashänseende för fordon av 1993 års modeller eller senare. Fordon av tidigare årsmodell kan registreras fram till den sista juni 1993 med tillämpning av äldre bilavgasbestämmelser. De nya reglerna om försäljningsskatt anknyter härtill och skall enligt ikraftträdandebestämmelserna tillämpas för fordon av 1993 års modell eller senare, oavsett när skattskyldighet för fordonen inträffar. Därtill skall enligt de beslutade ikraftträdandebestämmelserna fordon av 1992 års modell eller tidigare, för vilka skattskyldigheten inträffar den 1 januari 1993 eller senare, skattemässigt behandlas som om de tillhör miljöklass 3. Enligt propositionen skulle denna regel förhindra en försening av introduktionen av nya årsmodeller med bättre miljöegenskaper. Även om fordon av 1993 års modell kan börja säljas redan under hösten 1992, kan nämligen fordon av 1992 års modell säljas under i princip obegränsat lång tid framöver. Tillverkning av fordon med årsmodellbeteckningen 1992 kan dock inte ske efter utgången av år 1992.

Bilindustriföreningen har anfört att de tillämpningsföreskrifter och andra regler som anknyter till de nya reglerna i bilavgaslagen och bilavgasförordningen har kunnat fastställas så sent att introduktionen av nya tunga fordon av årsmodell 1993 har försenats kraftigt. Produktion och import av fordon av årsmodell 1992 måste därför fortsätta längre än vad som annars varit fallet. Mot bakgrund av att tillverkningen av tunga fordon vanligen bara omfattar chassier, som före leverans till kunden måste förses med påbyggnad, finns inte möjligheter att avyttra producerade fordon av 1992 års modell innan de nya reglerna om försäljningsskatt börjar gälla. Bilindustriföreningen hänvisar till att fordon av 1992 års modell kan registreras fram till och med juni 1993 med åberopande av äldre bilavgasregler, och önskar att tidpunkten för införande av de nya försäljningsskattereglerna för tunga fordon förskjuts i motsvarande mån.

Jag delar bilindustrins uppfattning att de nya försäljningsskattereglerna för tunga fordon av 1992 års modell bör senareläggas. Med hänsyn till den försening av introduktionen av 1993 års modell som ändå inträffat kan en viss senareläggning inte ha några negativa miljöeffekter. Det är skäligt att ikraftträdandet anpassas så att produktionen av 1992 års modeller kan säljas ut på ett normalt sätt. En senareläggning med ett halvt år säkerställer detta, samtidigt som en bättre överensstämmelse med bilavgasförordningens regler om införande av de nya kraven åstadkoms.

Däremot saknas skäl att nu vidta några ändringar i ikraftträdandetidpunkten av de nya reglerna såvitt gäller personbilar och andra lätta fordon. Sådana fordon av 1993 års modell har redan börjat saluföras.

Mitt förslag: Exportör av motorfordon skall kunna registrera sig som skattskyldig till försäljningsskatt på motorfordon, under förutsättning att han bedriver yrkesmässig försäljning till utlandet i större omfattning.

Skälen för mitt förslag: Det nya miljöklasssystemet innebär som jag tidigare nämnt att även tunga lastbilar och bussar omfattas av reglerna om försäljningsskatt enligt lagen om försäljningsskatt på motorfordon. Detta har visat sig accentuera behovet av en ändring av bestämmelserna om registrering som skattskyldig till försäljningsskatt.

De nuvarande registreringsreglerna innebär att den som yrkesmässigt tillverkar motorfordon inom landet skall registreras som skattskyldig, medan importör som inför skattepliktiga motorfordon för försäljning till återförsäljare efter ansökan kan registreras som skattskyldig. Skattskyldiga har rätt att vid export av motorfordon göra avdrag för skatten i deklaration.

När det gäller tyngre fordon förekommer att färdiga chassin levereras från en svensk tillverkare för vidare byggnation, åtföljd av export av fordonet i färdigbyggt skick. De nuvarande reglerna innebär att försäljningsskatt tas ut redan vid leverans av chassiet. Det företag som utför påbyggnationen kan inte registreras till försäljningsskatt, och har därför ingen avdragsrätt. Exporten kan på detta sätt komma att belastas av försäljningsskatt med upp till 65 000 kr per fordon. En sådan effekt har inte varit avsedd.

Lagen om försäljningsskatt bör därför ändras så att även exportör kan registreras och vara skattskyldig. En förutsättning bör vara att fråga är om yrkesmässig verksamhet av större omfattning. Förslaget innebär ändringar i 5-7 §§ lagen om försäljningsskatt på motorfordon.

Förslaget har beretts i samråd med Riksskatteverket.

14 Ikraftträdande och övergångsregler

Mitt förslag: Det nya skattesystemet tillämpas från den 1 oktober 1993. För fordon som blir kilometerskattepliktiga efter den 31 mars 1993 skall kilometerräknarapparat inte behöva monteras, utan kilometerskatteberäkningen görs efter schablon. En särskild laggerskatt införs på den dieselolja som vid ikraftträdandet finns i lager.

Utredningens förslag: Ikraftträdandetidpunkt den 1 juli 1993.

Remissinstanserna: *Riksskatteverket* anser att om en kilometerräknare upphör att fungera under första halvåret 1993 bör en generell dispens från skyldigheten att montera ny räknare gälla. Motsvarande synpunkter framförs av *Länsstyrelsen i Stockholms län* och av *Bilindustriföreningen*. *LRF* anser i stället att skatt under en övergångstid kan debiteras på samma sätt som nu sker för utländska fordon. *Sveriges Industriförbund* anser det viktigt att övergångstiden görs så kort som möjligt. *Svenska Petroleum Institutet* däremot anser att ikraftträdandetidpunkten måste senareläggas eftersom det inte är möjligt att till den 1 juli 1993 införa det föreslagna märkningssystemet. Tidigast den 1 juli 1994 kan systemet införas. Även *Närings- och teknikutvecklingsverket* håller det inte för osannolikt att oljemarknaden inte hinner installera ett tillfredsställande system till halvårsskiftet 1993.

Skälen för mitt förslag: Flera skäl talar för att en övergång till en dieseloljeskatt sker så snart som möjligt. Viktigt är att de förenklingar för den gränsöverskridande trafiken som skatteomläggningen medför kan införas snarast. Med anledning av de direktiv som utredningen fick om att ta fram ett nytt beskattningssystem har tillverkarna av kilometerräknarapparatur börjat planera för en avveckling av kilometerräknarsystemet. Denna planering har fortsatt sedan utredningen offentliggjort sitt förslag om en övergång till en ny beskattningsordning från och med den 1 juli 1993.

Avgörande för när kilometerskatten kan slopas är den takt med vilken det nya systemet med dieseloljebeskattnings kan införas. En förutsättning för att systemet skall fungera effektivt är att all den olja, för vilken dieseloljeskatt inte skall erläggas, verkligen märks i enlighet med föreskrifterna i den kommande dieseloljeskattelagen. Det kommer att åligga oljebolagen och andra skattskyldiga att se till att sådan märkning sker och vanligtvis torde detta ske genom att utlastningsanläggningarna förses med utrustning som möjliggör injicering av märkämnena.

Utredningen har gjort en noggrann genomgång av den tid som kan bedömas nödvändig för installation m.m. av den tekniska apparatur som behövs för märkningen. Utredningen har därav dragit slutsatsen att märkningssystemet bör kunna vara i funktion från och med den 1 juli 1993.

Svenska Petroleum Institutet har i sitt remissvar dock anfört att det inte är möjligt att till den 1 juli 1993 genomföra de åtgärder som oljemärkningen kräver. Tidigaste tidpunkt är enligt *SPI* den 1 juli 1994.

Enligt min mening bör ett ikraftträdande i enlighet med utredningens förslag eftersträvas. Jag anser att det emellertid är möjligt att utan alltför stora påfrestningar i systemet förlägga ikraftträdandetidpunkten till den 1 oktober 1993.

Jag anser att det är realistiskt att anta att oljebranschen till dess skall kunna installera utrustning o.d. i sådan omfattning att märkning kan äga rum av oljeprodukter i enlighet med bestämmelserna i dieseloljeskattelagen.

Några bidrag från statens sida till de skattskyldiga för installation av injiceringsutrustning o.d. bör inte komma i fråga, utan kostnaderna för

märkningssystemet får i likhet med gällande punktskatter tas ut via försäljningspriset på oljeprodukterna.

Med hänsyn till att det kan finnas betydande kvantiteter av obeskattade oljeprodukter i lager hos vissa förbrukare och då det inte finns några skäl för att dessa skall förbli obeskattade bör en särskild lagerskatt tas ut samtidigt som den föreslagna dieseloljeskattelagen träder i kraft. Det finns också en risk att stora partier köps upp av säljare som inte blir registrerade som skattskyldiga. Även den som är registrerad skattskyldig kan förvara oljeprodukter på ett sådant sätt att skattskyldighet redan inträtt.

Praktiska skäl talar för en volymmässig gräns för hur stort lagret måste vara för att skyldighet att betala lagerskatt skall inträda. Denna gräns bör lämpligen vara 5 000 liter. De skattskyldiga skall lämna deklaration till beskattningsmyndighet senast den 25 november 1993, då också skatten senast skall vara betald. Lagen om punktskatter och prisregleringsavgifter bör tillämpas i relevanta delar. Skattebrottslagen och lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m.m. bör göras tillämpliga på lagerskatten.

Lagrådet har anfört att möjligheten att kontrollera deklarerade uppgifter om lagerskatt torde vara mycket liten. Lagrådet ifrågasätter om inte ett märkningsförfarande bör införas för oljeprodukter som finns i lager när det nya systemet träder i kraft, förutsatt att en sådan ordning är tekniskt möjlig. Enligt min mening är emellertid ett sådant märkningsförfarande för befintliga lager av oljeprodukter inte genomförbar. Det skulle medföra mycket stora kostnader, och inte nämnvärt förbättra kontrollen. Lagerskattens syfte är inte minst att förhindra att stora obeskattade lager av oljeprodukter byggs upp inför ikraftträdandet av de nya reglerna. Lagerskatter konstruerade på samma sätt som den nu föreslagna har tidigare prövats vid bensinskattehöjningar, och därvid fungerat tillfredsställande. Jag bedömer därför att även lagerskatten på dieselolja, som är en tillfällig åtgärd i samband med införande av den nya skatten, skall väl kunna uppfylla sitt syfte utan några ytterligare tekniska kontrollmetoder.

Jag finner det skäligt att krav inte skall föreligga på installation av kilometerräknarapparat i fordon, som första gången blir kilometer-skattepliktiga efter den 31 mars 1993. Med hänsyn till kostnaden är det inte rimligt att kräva installation av räknarapparat, som endast skall användas i ett halvt år.

I dag sker schablonmässig debitering av kilometerskatt om uppgift om körsträcka inte har kommit in i sådan tid att den kan beaktas vid skattedebiteringen. Jag anser, i likhet med utredningen, att en sådan schablonmässig skattedebitering kan ske för fordon som inte är försedda med kilometerräknare. Den fordonsägare som så önskar skall givetvis ha rätt att få skatten debiterad med hjälp av kilometerräknarutrustning som han anskaffat.

För äldre fordon bör i princip kravet på fungerande kilometerräknarapparat kvarstå så länge bestämmelserna om kilometerskatt gäller. Enligt utredningens förslag skall en räknare som blir obrukbar under perioden närmast före ikraftträdandet bytas ut, om det inte finns särskilda

skäl till dispens. Jag anser emellertid att man, som bl.a. Riksskatteverket förordat, generellt kan medge undantag från skyldighet att montera ny kilometerräknare, om det visas att räknaren har upphört att vara i föreskrivet skick under halvåret närmast före ikraftträdandet. Skatteberäkningen får då ske med stöd av den tidigare nämnda schablonen.

De ändringar i fordonsskattereglerna som beror på nya bärighetsklasser för vägnätet bör också lämpligen träda i kraft den 1 oktober 1993. De nya reglerna om skatt vid kombitrafik bör däremot träda i kraft redan den 1 januari 1993, mot bakgrund av de krav som EES-avtalet ställer. Även reglerna om att exportör skall kunna registrera sig som skattskyldig till försäljningsskatt på motorfordon bör träda i kraft den 1 januari 1993.

15 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom Finansdepartementet upprättats förslag till

1. lag om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter,
2. lag om lagerskatt på dieselolja,
3. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327),
4. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327),
5. lag om ändring i lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon,
6. lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
7. lag om ändring i lagen (1991:608) om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
8. lag om ändring i lagen (1957:262) om allmän energiskatt,
9. lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter,
10. lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69),
11. lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar,
12. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),
13. lag om ändring i skatteregisterlagen (1980:343),
14. lag om ändring i lagen (1951:442) om förhandsbesked i taxeringsfrågor,
15. lag om ändring i bevissäkringslagen (1975:1027) för skatte- och avgiftsprocessen,
16. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
17. lag om ändring i tullagen (1987:1065).

Förslaget 16 har upprättats i samråd med chefen för kommunikationsdepartementet.

Lagförslagen har granskats av Lagrådet.

Lagen om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter**1 §**

Dieseloljeskatten behöver inte omfatta alla oljeprodukter som är energi- och koldioxidskattepliktiga. De tjockare oljorna undantas från skatteplikten eftersom de inte lämpar sig som drivmedel i fordon. Om de tjockare oljorna inte undantas från skatteplikten skulle märkämnerna behöva tillsättas också till dem.

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

Som Generaltullstyrelsen anmärkt i sitt remissvar är denna avgränsning inte invändningsfri. En ännu snävare avgränsning borde kunna vara möjlig. Ett underlag för ett ställningstagande härtill saknas dock för närvarande. Avgränsningsproblem av motsvarande slag finns också generellt när det gäller energibeskattningen på oljeprodukter. Frågan kommer att tas upp av utredningen (Fi 1992:15) om teknisk översyn av energibeskattningen.

2 §

Skatten skall enbart träffa sådana i 1 § angivna oljeprodukter som inte är märkta på visst sätt. Märkning får ske endast på depå som godkänts av beskattningsmyndigheten. Dieseloljeskatt skall tas ut om inte oljeprodukten har märkts senast när skattskyldighet enligt 8 § första stycket 1 och 4 lagen (1957:262) om allmän energiskatt inträtt. Har däremot märkning då skett, tas enbart allmän energiskatt och koldioxidskatt ut. 2 § informerar även om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om märkämnerna.

3 §

För skattepliktigt bränsle in i landet av någon som inte är registrerad som skattskyldig skall skatten betalas till tullmyndigheten i likhet med vad som gäller i övrigt på energiskatteområdet, jämför 8 § andra stycket lagen om allmän energiskatt. Skatt tas inte ut om oljeprodukten har märkts senast när produkten anmäls till förtullning. Även vid import måste märkning ske på godkänd depå.

4 §

Genom begränsningen att skyldigheten att använda omärkt olja endast gäller för fordon av angivna slag som är eller bör vara upptagna i bilregistret undantas de fordon för vilka registreringsplikt inte föreligger, t.ex. därför att de används inom inhägnat område. Vidare kan fordon

som är upptagna i militärt fordonregister använda olja som inte beskattas med dieseloljeskatt.

Prop. 1992/93:124

För fordon som används med stöd av saluvagnslicens, eller utländska fordon som tillfälligt används här, bör skyldighet att använda beskattad olja gälla.

De särskilda undantag från kilometerskatteplikt som gäller vissa äldre fordon, diplomatfordon, räddningstjänstfordon och fordon som ägs av handikappade får dock inga motsvarande undantag enligt dieseloljeskatte-lagen.

För de handikappades del föreslås dock i ikraftträdandereglererna till ändringarna i vägtrafikskattelagen att ett bidrag motsvarande det s.k. bensinbidraget enligt lagen (1960:603) om vissa handikappade ägare av motorfordon övergångsvis skall utgå, som längst till utgången av september 1995.

För diplomatfordon kommer återbetalning av skatten på dieselolja att ske i samma form som nu gäller befintliga skatter på bränslen av olika slag, jämför 7 § lagförslaget samt 27 § lagen om allmän energiskatt.

Bränsletank på sådant fordon som avses i paragrafens första stycke får inte heller innehålla oljeprodukt som har märkts i annat land med sådant märkämne som avses i 2 § första stycket om bränsletanken förser motor på fordonet med bränsle.

6 §

Beteckningarna i lagen har samma betydelse som i bilregister- och fordonskungörelsen. Av paragrafen framgår även vem som skall anses som ägare.

7–8 §§

Beskattningsreglerna, inklusive reglerna om skattskyldighet, registrering som skattskyldig och tidpunkt för inträde av skattskyldigheten är desamma som i lagen om allmän energiskatt. Förfarandet vid beskattningen regleras enligt bestämmelserna i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

9 §

Paragrafen kriminaliserar förfaranden som möjliggör att lågbeskattad olja kan användas som högbeskattad olja utan att skatt betalas. Uppsåt krävs för att straffansvar skall inträda. Eftersom svårare straff än böter eller fängelse i högst sex månader inte kan ådömas enligt paragrafens första stycke får strafföreläggande utfärdas. Har brottet rört betydande värden eller är det i annat fall att anse som grovt skall fängelse i högst två år kunna dömas ut. Om gärningen är belagd med strängare straff enligt skattebrottslagen (1971:69) skall dock den lagen tillämpas i stället.

10 §

Bestämmelsen kriminaliserar försök eller förberedelse till grovt brott enligt 9 § andra stycket.

12 §

Skatt tas ut med stöd av denna paragraf för den som är ansvarig för att märkämnerna avlägsnats. Fråga är om olja som märkts och beskattats med energi- och koldioxidskatt i sedvanlig ordning, men där märkningen tagits bort. I dessa fall skall den avmärkta kvantiteten beskattas i den i paragrafen angivna ordningen. När det gäller olja i bränsletank på fordon tillämpas de särskilda avgifterna enligt 13 §.

15 §

Definition av ägarbegreppet görs i 6 § andra stycket.

17 §

Den särskilda nedsättningsregeln skall, som närmare utvecklas i avsnitt 10, användas endast i undantagsfall.

18–19 §§

Polismyndigheterna skall vid fordonskontroll övervaka att fordonens bränsletankar inte innehåller märkt olja i strid mot 4 § och även i övrigt kontrollera att lagens bestämmelser efterlevs. Polisens rapporter tillsammans med analysresultat ligger till grund för länsstyrelsernas beslut om särskild avgift enligt 13 och 14 §§. Beskattningsmyndigheten är även att anse som tillsynsmyndighet. Tullmyndigheterna skall sköta gränskontrollen av fordon till och från utlandet.

Vägförslagen

Lagförslaget innehåller i huvudsak tekniska justeringar beroende på att reglerna om kilometerskatt tas bort. Dessutom görs de skattesatsjusteringar som beskrivs i avsnitten 5-7 och 11.

I 53 § vägförslagen, som i propositionen föreslås ändras på så sätt att en hänvisning till 52 § tas bort, bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag för vissa grupper av fordon från de regler som ges i 51 § om när fordonsskatt skall betalas. Bestämmelser om sådana undantag har av regeringen utfärdats i 3 § vägförslagen (1988:1065). Undantagen avser att möjliggöra att för fordon med vissa slutsiffror i registreringsnumret, för vilka enligt huvudregeln skatten skall betalas under juli månad, skatten i stället skall kunna betalas under augusti månad. Detta är till fördel såväl för de skattskyldiga som för myndigheterna.

Lagrådet har anfört att det från tillämpningssynpunkt är viktigt att osäkerhet inte råder om räckvidden av bemyndigande för regeringen eller annan att meddela föreskrifter. Lagrådet har, utöver bemyndigandet i 53 §, också hänvisat till ett bemyndigande i 56 § samt i punkten 5 övergångsbestämmelserna, och uttalat att grundlagsenligheten av dessa bör belysas närmare.

De bestämmelser Lagrådet pekat på avser regler om uppbörd av skatt. Grunderna för uppbördsförfarandet skall regleras i lag. Så har också skett

i fråga om vägtrafikskatten, där mycket utförliga regler om bl.a. betalningen finns i vägtrafikskattelagen. Bestämmelserna i 53 och 56 §§ kan inte utnyttjas av regeringen för att meddela föreskrifter om sådant som måste lagregleras. Uppskovet med skattebetalningar för vissa grupper av fordon under juli månad är enligt min mening heller inte av den karaktären att en lagreglering har behövt ske. Det bemyndigande som återfinns i 56 § för regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om uppbörd avser endast reglering av sådana frågor som har karaktär av verkställighetsföreskrifter. Detsamma gäller det i punkten 5 övergångsbestämmelserna lämnade bemyndigandet.

Övriga lagförslag

Lagförslag 2, avseende lagerskatt på dieselolja, och lagförslag 4 har närmare kommenterats i avsnitt 14,

lagförslag 5 innehåller i huvudsak tekniska justeringar beroende på att reglerna om kilometerskatt tas bort. Dessutom görs de skattesatsjusteringar som beskrivs i avsnitten 5–7 och 11,

lagförslagen 6–7 har kommenterats i avsnitt 13 och lagförslag 8 i avsnitt 4.

Övriga lagförslag avser smärre konsekvensändringar till övriga förslag.

17 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. lag om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter,
2. lag om lagerskatt på dieselolja,
3. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327),
4. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327),
5. lag om ändring i lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon,
6. lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
7. lag om ändring i lagen (1991:608) om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
8. lag om ändring i lagen (1957:262) om allmän energiskatt,
9. lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter,
10. lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69),
11. lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar,
12. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),
13. lag om ändring i skatteregisterlagen (1980:343),
14. lag om ändring i lagen (1951:442) om förhandsbesked i taxeringsfrågor,

15. lag om ändring i bevissäkringslagen (1975:1027) för skatte- och Prop. 1992/93:124
avgiftsprocessen,
16. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
17. lag om ändring i tullagen (1987:1065).

18 Beslut

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

Efter remiss har yttranden över betänkandet lämnats av Riksdagens ombudsmän, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Kommerskollegium, Kustbevakningen, Statens järnvägar, Vägverket, Trafiksäkerhetsverket, Transportforskningsberedningen, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Statens väg- och trafikinstitut, Generaltullstyrelsen, Riksskatteverket, Närings- och teknikutvecklingsverket, Statskontoret, Konsumentverket, Statens naturvårdsverk, Göta hovrätt, Kammarrätten i Sundsvall, Länsstyrelsen i Stockholms län, AB Svensk Bilprovning, Bilindustriföreningen, Båtbranschens Riksförbund, De Handikappades Riksförbund, Skogsindustrierna, Motormännens Riksförbund, Sjösportens samarbetsdelegation, Svenska busstrafikförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Svenska Taxiförbundet, Svenska Åkeriförbundet, Sveriges Industriförbund, Tjänstemännens centralorganisation, AB Volvo Penta, Mannesmann Kienzle AB, Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet och Lantbrukarnas Riksförbund.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1992-10-20

Närvarande: justitierådet Per Jermsten, regeringsrådet Stig von Bahr, justitierådet Inger Nyström.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 22 oktober 1992 har regeringen på hemställan av statsrådet Lundgren beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter,
2. lag om lagerskatt på vissa oljeprodukter,
3. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327),
4. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327),
5. lag om ändring i lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon,
6. lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
7. lag om ändring i lagen (1991:608) om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
8. lag om ändring i lagen (1957:262) om allmän energiskatt,
9. lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter,
10. lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69),
11. lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar,
12. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),
13. lag om ändring i skatteregisterlagen (1980:343),
14. lag om ändring i lagen (1951:442) om förhandsbesked i taxeringsfrågor,
15. lag om ändring i bevissäkringslagen (1975:1027) för skatte- och avgiftsprocessen,
16. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
17. lag om ändring i tullagen (1987:1065).

Förslagen har inför lagrådet föredragits av kammarrättsassessorn Agneta Bergqvist.

Förslagen föranleder följande yttrande av lagrådet:

Förslag till lag om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter

Lagrådet konstaterar inledningsvis att förslaget från såväl systematisk som materiell synpunkt har vissa brister. Regleringens innehåll framträder således först stegvis och ibland endast motsättningsvis. Väsentliga inslag i den föreslagna ordningen återfinns därtill i andra författningar, till vilka hänvisningar görs. Nu nämnda förhållanden försvårar överblicken av regleringen och kan därmed också tänkas ge upphov till vissa tillämpningssvårigheter. Som exempel på systematiska brister i förslaget

kan anges de olika bestämmelserna om ägare och brukare i 6 § andra stycket 9 §, 12 § och 20 § samt dessa bestämmelserns inbördes sammanhang.

Prop. 1992/93:124
Bilaga 2

Förslagets bestämmelser om straffrättsligt ansvar, tillsyn och avgifter utgör en mycket stor del av lagens innehåll. Lagrådet har i och för sig förståelse för detta förhållande. Den föreslagna nya ordningen för beskattning av oljeprodukter, vilka används som drivmedel för personbilar, lastbilar och bussar, kommer således uppenbarligen att medföra ett påtagligt behov av både en effektiv tillsyn och ett verksamt sanktions-system. Enligt lagrådets mening kan det emellertid ifrågasättas om inte de föreslagna lösningarna gjorts mer komplicerade och långtgående än nödvändigt.

Vad till en början gäller de föreslagna straffrättsliga bestämmelserna så finns i 9 § första stycket, efter mönster från bl.a. 79 § vägtrafikskattelagen (1988:327), en regel som innebär ett nära nog strikt ansvar för ägaren till fordon i vars bränsletank har påträffats märkt, s.k. lågbeskattad dieselolja. Påföljden är böter eller fängelse i högst sex månader. Av andra stycket i paragrafen framgår att även fordonets förare, om han kände till eller bort känna till att bränsletanken innehöll lågbeskattad olja, kan dömas till ansvar enligt samma straffskala. I samma stycke föreskrivs också att den som brukar annans fordon utan lov "döms i ägarens ställe". 6 § andra stycket innehåller särskilda bestämmelser om vem som i olika fall skall betraktas som ägare till ett fordon. I 12 § ges därtill detaljerade regler om vem som skall anses som ägare eller brukare till fordon som tillhör eller brukas av staten, kommun eller en juridisk person.

Vid tillämpningen av skattebrottslagen (1971:69) och andra ansvarsbestämmelser på skatteområdet utgör det undandragna beloppets storlek normalt en viktig utgångspunkt för bedömningen av en gärningsstraffvärde. Bortsett från fall då det blir fråga om upprepade överträdelser av bestämmelserna i 4 § kan noteras, att det här sällan kan bli fråga om några större undandragna belopp. Bränsletankens rymd sätter här gränsen. Även om hänsyn tas till vad tidigare sagts om föreliggande behov av verksamma reaktioner framstår det som uteslutet att det i normalfallet kan finnas skäl för annan påföljd än ett måttligt bötesstraff. Vad särskilt gäller fordonets ägare, eller den som skall anses vara i hans ställe, kommer därtill att han enligt 18—20 §§ kommer att påföras en i regel mycket kännbar, särskild avgift.

De föreslagna reglerna om den särskilda avgiften innebär i sig att det finns ett effektivt medel mot överträdelser av 4 §. Det kan enligt lagrådets mening därför ifrågasättas om det finns behov av den i 9 § föreslagna kriminaliseringen. Vad nu sagts gäller i särskilt hög grad den mycket vida personkrets som enligt förslaget kommer att kunna omfattas av paragrafens straffansvar. Inte minst hänsynen till rättsväsendets starkt ansträngda resurser talar för att det i förslaget i allt fall bör införas en regel, som med förebild från bl.a. 13 § skattebrottslagen och 23 a § lagen (1960:418) om straff för varusmuggling, anger att det beträffande

den som enligt 18—20 §§ kan påföras särskild avgift skall företas en åtalsprövning innan talan får väckas om ansvar enligt 9 §.

Av vad redan sagts framgår att lagrådet anser att det finns behov av ytterligare överväganden angående den slutliga utformningen av förslaget. Till vägledning för detta arbete lämnas i det följande vissa ytterligare kommentarer till skilda bestämmelser i en del paragrafer.

Sista meningen i 9 § andra stycket synes obehövlig. Samma bestämmelse återfinns i 6 § andra stycket sista meningen.

Mot bakgrund av vad tidigare sagts om straffvärdet hos gärning som avses i 9 § kan det ifrågasättas om det i praktiken kommer att finnas något utrymme för att rubricera ett brott mot 9 § som grovt (11 §).

12 § andra stycket innehåller bestämmelser vilka framstår som onödiga. Vad där sägs får anses gälla enligt allmänna straffrättsliga principer.

Bestämmelserna i 14 § andra stycket behövs inte. Reglerna i 36 kap. 3 § 1 brottsbalken är tillämpliga även beträffande andra brott än brott enligt balken.

16 § torde vara onödig. Såväl polis- som tullmyndigheterna har som övergripande uppgifter inom sina verksamhetsområden att uppdaga och utreda brott. Vad särskilt gäller den föreslagna regeln angående polismyndigheterna bör vidare anmärkas, att begränsningen till "personbilar, bussar och lastbilar" inte är ändamålsenlig. "Tillsynen" bör naturligtvis också omfatta sådana förfaranden som avses i 10 §.

Förslag till lag om lagerskatt på vissa oljeprodukter

Skattskyldig till lagerskatt är enligt 1 § den som vid ikraftträdandet, dvs. den 1 oktober 1993, innehar oljeprodukter som avses i 1 § lagen om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter. I 2 och 3 §§ finns närmare bestämmelser om skattskyldighetens omfattning. För att en oljeprodukt skall medföra lagerskatt krävs sålunda enligt 2 § dels att skattskyldighet för produkten inträtt vid tillämpning av 8 § första stycket 1 lagen (1957:262) om allmän energiskatt, dels att produkten är avsedd att förbrukas för framdrivande av sådana fordon som avses i 4 § dieseloljeskattelagen. Av 3 § framgår vidare att lagerskatt skall tas ut bara på den del av ett innehav som överstiger viss kvantitet.

I 4 § föreskrivs att den som är skyldig att betala lagerskatt skall lämna en deklaration till beskattningsmyndigheten om sitt innehav av skattepliktiga oljeprodukter. Deklarationen, som skall ha kommit in till skattemyndigheten senast den 20 december 1993, skall ta upp de lagrade oljeprodukternas art och kvantitet, lagringsplatserna, den använda mätningssmetoden och lagerskattens belopp.

Som framhållits i remissprotokollet bygger övergången från kilometer-skatt till dieseloljeskatt på att endast högbeskattade oljeprodukter skall komma till användning som drivmedel för motorfordon. Den märkning av villaolja och annan lågbeskattad olja som avses komma till stånd har härvid en central roll. Målsättningen är att all olja som förbrukas vid sidan av drivmedelsområdet skall vara försedd med märkämnen. Utan sådan märkning torde exempelvis ansvarsbestämmelserna i dieseloljeskattelagen bli förhållandevis verkningslösa.

Några regler om att den olja som vid ikraftträdandet av det nya systemet finns i lager hos leverantörer och konsumenter skall märkas läggs inte fram i lagförslaget. I fråga om sådan olja kommer det därför inte att finnas någon märkning som i förekommande fall ger besked om att oljan är lågbeskattad och därmed förbjuden som drivmedel. I vilken utsträckning lagrad olja avses bli föremål för fysisk inventering i samband med ikraftträdandet kan inte heller utläsas av remissprotokollet. Under föredragningen inför lagrådet har dock upplysts att sådana kontrollåtgärder torde komma att utföras endast stickprovsvis.

Av det anförda följer att möjligheten till kontroll av deklarerade uppgifter om oljeinnehavets storlek och tilltänkta användningsområde torde bli mycket liten. Att notera är också att de oljeprodukter som innehafts den 1 oktober 1993 sedan länge kan vara förbrukade eller sålda när deklarationen avlämnas. Den valda lösningen kan därför göra det frestande för en skattskyldig att i sin deklaration lämna för låg uppgift om sitt innehav av skattepliktig olja.

Frånvaron av tillförlitlig bevisning rörande skattepliktig oljevolym per den 1 oktober 1993 kan - i förening med de stora skattebelopp som det ofta är fråga om - befaras ge upphov till oenhetligt skatteuttag och svårlösta tvister med skattemyndigheten. En sådan utveckling bör undvikas. Enligt lagrådets uppfattning är det troligt att nämnda problem i samband med övergången till dieseloljeskatt skulle bli mindre om ett märkningsförfarande införs jämväl för oljeprodukter som finns i lager när det nya systemet träder i kraft. Förutsatt att en sådan ordning är tekniskt möjlig förordar lagrådet att den övervägs under ärendets fortsatta beredning.

Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327)

Förslaget om att slopa kilometerskatten har föranlett vissa justeringar i reglerna om tidpunkten för betalning av skatt m m (51-56 §§). För det första begränsas bemyndigandet i 53 § för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om undantag för vissa grupper av fordon till betalning av fordonsskatt. I punkt 5 av övergångsbestämmelserna föreslås vidare att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela närmare föreskrifter om uppbörd i samband med upphörandet av bestämmelserna om kilometerskatt. Det allmänna bemyndigandet i 56 § för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela närmare föreskrifter om uppbörd skall slutligen enligt förslaget avse fordonsskatt och inte som tidigare vägtrafikskatt.

I 8 kap. 3 § regeringsformen anges att föreskrifter om skatt till staten skall meddelas genom lag. Någon möjlighet för riksdagen att bemyndiga regeringen eller annan att meddela föreskrifter om skatt föreligger i princip inte. En annan sak är att regeringen med stöd av 8 kap 13 § första stycket 1 regeringsformen kan utfärda föreskrifter om verkställighet av lag.

Att fordonsskatt och kilometerskatt utgör skatt i regeringsformens mening är ställt utom allt tvivel. Föreskrifter om dessa skatters storlek och fördelning måste alltså meddelas i form av lag. Olika uppfattningar kan däremot möjligen råda om lagkravet måste upprätthållas i fråga om föreskrifter som tar sikte på tidpunkten för inbetalning av skatt. Av såväl förarbetena till regeringsformen som praxis (se bl a RÅ 1987 ref 21 och RÅ 1988 ref 146) framgår emellertid att inte bara bestämmelser som direkt reglerar skatteuttaget utan även de regler som gäller grunderna för taxerings- och uppbördsförfarandet hör till föreskrifter om skatt enligt 8 kap 2 § regeringsformen. Övervägande skäl talar mot denna bakgrund för att bestämmelserna i 51 och 52 §§ om inbetalningstid m m av vägtrafikskatt är att hänföra till föreskrifter av nu nämnt slag.

Av det anförda följer att bemyndigandena i 53 och 56 §§ samt i punkt 5 av övergångsbestämmelserna är förenliga med 8 kap regeringsformen endast om de är avsedda för utfärdande av verkställighetsföreskrifter. Huruvida så är fallet - vid vilket förhållande bemyndigandena f ö är onödiga eftersom verkställighetsföreskrifter kan meddelas utan stöd av lag - ger remissprotokollet inte något klart besked om. Utformningen av bemyndigandet i 53 § ger dock onekligen intryck av att delegeringen syftar till något mer än enbart en rätt att utfärda verkställighetsföreskrifter.

Det är inte minst från tillämpningssynpunkt viktigt att osäkerhet inte råder om räckvidden av ett bemyndigande för regeringen eller annan att meddela föreskrifter. Lagrådet utgår från att grundlagsenligheten hos de nu diskuterade bemyndigandena belyses närmare under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

1 Förslag till

Lag om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter

Härigenom föreskrivs följande.

Fastställande av dieseloljeskatt m.m.

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

2 § Skatt skall inte tas ut för oljeprodukter som har försetts med märkämnerna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka märkämnerna som skall användas och vilka mängder som skall tillsättas.

Märkning enligt första stycket får endast ske på depå som är godkänd av beskattningsmyndigheten och skall ha skett senast när skattskyldighet för oljeprodukter inträder enligt 8 § första stycket 1 och 4 lagen om allmän energiskatt.

3 § Om skattepliktigt bränsle förs in i landet av annan än den som är registrerad som skattskyldig hos beskattningsmyndigheten skall skatten betalas till tullmyndigheten. Därvid gäller tullagen (1987:1065) och 9 kap. 4 § lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

I fall som avses i första stycket skall skatt inte tas ut om oljeprodukten har försetts med märkämnerna som avses i 2 § senast när produkten anmäls till förtullning.

4 § Bränsletank på personbilar, lastbilar och bussar som är eller bör vara upptagna i bilregistret får inte innehålla oljeprodukter enligt 1 § som är försedda med sådana märkämnerna som avses i 2 § första stycket om bränsletanken förser motor på fordonet med bränsle.

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

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

5 § Dieseloljeskatt tas ut med 1 350 kronor per kubikmeter.

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

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

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

7 § Bestämmelserna i 6 § första stycket 1 och 2, 7 §, 8 § första stycket 1 och 4, 27 och 32 §§ lagen om allmän energiskatt tillämpas i fråga om dieseloljeskatt.

Regler om förfarandet vid beskattningen finns i lagen om punktskatter och prisregleringsavgifter.

8 § I deklaration får avdrag göras för dieseloljeskatt på oljeprodukter som

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

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

Ansvarsbestämmelser m.m.

9 § Om bränsletank, som förser motor på personbil, lastbil eller buss med bränsle, innehåller oljeprodukter i strid mot 4 §, skall ägaren av fordonet dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Om ägaren visar att brottet berott på omständigheter som han inte kunnat råda över, är han dock fri från ansvar.

Om fordonet brukas och dess förare kände till eller bort känna till att bränsletanken innehöll oljeprodukter i strid mot 4 § döms även han till straff enligt första stycket. Den som brukar annans fordon utan lov döms i ägarens ställe. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den ägaren har utsett.

10 § Den som från oljeprodukter avlägsnar sådana märkämnena som avses i 2 § första stycket eller på annat sätt tar befattning med oljeprodukter, för vilka dieseloljeskatt inte erlagts, i syfte att dessa skall användas i strid mot 4 § döms till straff enligt 9 §.

11 § Om brott som avses i 9 och 10 §§ har rört betydande värden eller det i annat fall är att anse som grovt skall, om förfarandet inte utgör led i gärning som är belagd med strängare straff enligt skattebrottslagen (1971:69), dömas till fängelse i högst två år.

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

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

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

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

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

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

15 § Anträffas oljeprodukter där sådana märkämnena som avses i 2 § första stycket har avlägsnats och för vilka dieseloljeskatt inte betalats, i annat utrymme än bränsletank som förser motor på personbil, lastbil eller buss med bränsle och är det uppenbart att oljeprodukterna avsetts för tillförsel till sådan bränsletank i strid mot 4 §, påför beskattningsmyndigheten den, som ansvarat för att de nämnda ämnena avlägsnats, dieseloljeskatt med belopp som motsvarar den skatt som skulle ha tagits ut för oljeprodukterna enligt 5 §.

Tillsyn

16 § Tillsynen över efterlevnaden av ansvarsbestämmelserna i denna lag skall utövas av polismyndigheterna vad gäller personbilar, bussar och lastbilar samt av tullmyndigheterna vad avser gränskontroll av sådana fordon till och från utlandet.

17 § För tillsynen enligt 16 § får tillsynsmyndighet tillträde till låsta utrymmen i fordon. Myndigheten äger rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. För uttagna prov betalas inte ersättning.

Om det finns anledning anta att brott enligt 9 - 11 §§ har förövats, har en tulltjänsteman samma befogenheter som tillkommer polisman enligt 23 kap. 3 § fjärde stycket och 8 § rättegångsbalken.

18 § En särskild avgift tas ut för motorfordon vars bränsletank innehåller oljeprodukter i strid mot 4 §. Avgiften uppgår för personbil till 10 000 kronor. Avgiften beräknas för bussar och lastbilar på följande sätt.

Skattevikt, kilogram	Avgift, kronor
0 – 3 500	10 000
3 501 – 10 000	20 000
10 001 – 15 000	30 000
15 001 – 20 000	40 000
20 001 –	50 000

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

Avgiften tas ut för varje tillfälle, som bränsletank påträffas med oljeprodukter i strid mot 4 §.

19 § 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 högre belopp än som följer av 18 §.

20 § Avgift enligt 18 och 19 §§ påförs ägaren till fordonet.

Brukar någon annans fordon utan lov, påförs brukaren avgiften.

21 § I fråga om fordon, som är registrerat här i landet, påförs avgift enligt 18 och 19 §§ genom beslut av länsstyrelsen i det län där den i bilregistret antecknade ägaren av fordonet har sin adress enligt registret. I fråga om andra fordon påförs avgiften av Länsstyrelsen i Stockholms län.

22 § Om det finns särskilda skäl, kan länsstyrelsen medge nedsättning av eller befrielse från avgift enligt 18 och 19 §§.

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

24 § Bestämmelserna i 3 kap. 7 – 15 §§, 8 kap. 8 § samt 9 kap. 3 § lagen om punktskatter och prisregleringsavgifter får tillämpas även för att begära upplysningar till ledning för beslutet om avgift enligt 18 – 19 §§ denna lag. Beslut om att begära upplysning får fattas, utom av länsstyrelsen, av beskattningsmyndigheten.

25 § Länsstyrelsens beslut enligt 21 och 22 §§ får överklagas hos länsrätten. Skrivelsen med överklagandet skall ha kommit in till länsstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet. För allmänna ombudet räknas dock tiden från beslutets dag. I fråga om överklagande tillämpas vidare 8 kap. 1 § andra stycket, 2 § andra stycket samt 3 — 5 §§ lagen om punktskatter och prisregleringsavgifter.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1993.

Innehåll

Prop. 1992/93:124

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 november 1992	47
1 Inledning	47
2 Nuvarande ordning	48
3 Skatt på dieselolja i stället för kilometerskatt	49
4 Skattesatsen på dieselolja	53
5 Personbilar	55
6 Lastfordon	57
7 Bussar	59
8 Märkning av oljeprodukter	60
9 Skattskyldighet, kontrollförfarande	62
10 Sanktionsregler	63
11 Anpassning av fordonsskatten till det svenska vägnätets bärighetsbestämmelser	66
12 Kombitrafik	68
13 Försäljningsskatten på motorfordon	69
13.1 Miljöklasser för nya fordon	69
13.2 Skattskyldighet till försäljningsskatt på motorfordon	72
14 Ikraftträdande och övergångsregler	72
15 Upprättade lagförslag	75
16 Författningskommentarer	76
17 Hemställan	79
18 Beslut	80

Bilagor

Bilaga 1 Förteckning över remissinstanser som avgett yttrande över betänkandet	81
Bilaga 2 Lagrådets yttrande	82
Bilaga 3 Utdrag ur lagrådsremissens lagförslag	87