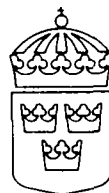


Regeringens proposition 1994/95:55

Försäljningsskatten på motorfordon



Prop.
1994/95:55

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 20 oktober 1994

Ingvar Carlsson

Jan Nygren
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås vissa förändringar av försäljningsskatten på motorfordon. Skatten skall tas ut när ett fordon som är av en årsmodell som är yngre än trettio år registreras, eller om fordonet samtidigt ställs av, när avställningen upphör, och inte som i dag i princip vid försäljning eller införsel av fordonet.

Vidare föreslås att för personbilar och andra lätta fordon i miljöklass 1 skall samma försäljningsskatt tas ut som för motsvarande fordon i miljöklass 2. I stället föreslås att den årliga fordonsskatten slopas under de fem första åren.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1995.

Innehållsförteckning

Prop. 1994/95:55

1 Förslag till riksdagsbeslut	3
2 Lagtext	3
2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon	3
2.2 Förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343)	15
2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter	16
2.4 Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327)	17
3 Ärendet och dess beredning	18
4 Försäljningsskatt	
4.1 Bakgrund	19
4.2 Skattskyldighetens inträde m.m.	20
4.3 Slopad försäljningsskatt för äldre fordon m.m.	22
4.4 Diplomatorfordon	23
4.5 Flyttsaksfordon	24
4.6 Miljöklassindelning och ekonomiska styrmedel	25
4.7 Elfordon	26
5 Ikraftträdande	27
6 Statsfinansiella effekter	27
7 Författningskommentar	28
 Bilaga 1 Riksskatteverkets sammanfattning av rapporten Försäljningsskatt på motorfordon i ett EG-perspektiv (RSV Rapport 1993:10)	 33
Bilaga 2 Förteckning över remissinstanser som avgett yttrande över rapporten Försäljningsskatt på motorfordon i ett EG-perspektiv (RSV Rapport 1993:10)	35
Bilaga 3 Miljöklassutredningens sammanfattning av delbetänkandet Bilars miljöklassning och EG (SOU 1994:111)	36
Bilaga 4 Förteckning över remissinstanser som avgett yttrande över delbetänkandet Bilars miljöklassning och EG (SOU 1994:111)	40
Bilaga 5 Lagrådets yttrande	41
 Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde	 43

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
2. lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343),
3. lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter,
4. lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327).

2 Lagtext

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon¹

dels att 3 § skall upphöra att gälla,

dels att 1, 2, 4–9, 12 och 16–18 §§ samt rubriken närmast före 9 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 13 § och 16 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Till staten skall enligt denna lag erläggas försäljningsskatt på motorfordon.

Under tid då riksmöte ej pågår kan riksdagens finans- och skatteutskott på förslag av regeringen bestämma om skattesats eller besluta att skatt enligt denna lag skall börja eller upphöra att utgå.

2 §²

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

Beteckningar som används i denna lag har samma betydelse som i fordonskatalogeringen (1972:595) och i bilregisterkatalogeringen (1972:599).

¹ Lagen omtryckt 1984:159.

Senaste lydelse av 3 § 1987:1241.

² Senaste lydelse 1991:608.

Med miljöklasserna 1, 2 eller 3 avses i denna lag de miljöklasser som anges i 2 a § bilavgaslagen (1986:1386).

I fråga om fordon, som är inrättat för drift med elektricitet från batterier, skall vid beräkning av tjänstevikten avdrag göras för vikten av batterierna och de särskilda anordningar som fogar samman battericellerna. Personbilar, lastbilar och bussar som är inrättade för drift med elektricitet från batterier i fordonet skall vid tillämpningen av denna lag hänföras till miljöklass 1.

För personbilar, lastbilar och bussar som avses i tredje stycket skall skatt inte tas ut om skattskyldigheten inträder under perioden den 1 januari 1995–den 31 december 1997.

4 §³

Försäljningsskatt utgår för

Försäljningsskatt tas ut för fordon som registreras i bilregistret och som är

1. personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kilogram,

1. personbil,

2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram samt övriga bussar om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 2 eller 3,

3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, övriga lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram om de hänförs till miljöklass 2 eller 3, samt lastbilar med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 2 eller 3,

3. lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kilogram och lastbilar med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 2 eller 3,

4. motorcykel,

4. motorcykel.

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

Skatteplikt enligt första stycket föreligger även vid införsel till landet av ett fordon som är isärmonterat eller annars inkomplett,

Fordon som enligt bilregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre är inte skattepliktiga.

³ Senaste lydelse 1991:608.

om det kan antas att fordonet efter införseln skall iordningställas till ett fordon av skattepliktigt slag. Vad nu sagts gäller inte om fordonet förs in av den som har registrerats som importör enligt 6 § andra stycket.

5 §⁴

Skattskyldig är

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

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

3. ägaren, för skattepliktigt motorfordon som tillverkas inom landet av annan tillverkare än som avses i 1, för skattepliktigt motorfordon som förs in i landet på annat sätt än som avses i 2, för fordon som efter ändring har blivit skattepliktigt, och för motorfordon som från att ha använts på sådant sätt att motorfordonet varit undantaget från registrering i bilregistret i stället används så att det blir registreringspliktigt.

6 §⁵

Tillverkare som avses i 5 § 1 skall vara registrerad som skattskyldig hos beskattningsmyndigheten (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 beskattningsmyndigheten (registrerad importör respektive exportör).

Importör som inför skattepliktiga motorfordon för yrkesmässig försäljning till återförsäljare kan, om verksamheten är av större omfattning registreras som skattskyldig hos beskattningsmyndigheten (registrerad importör).

⁴ Senaste lydelse 1992:1443.

⁵ Senaste lydelse 1993:471.

7 §⁶

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 avställs, 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.

Skattskyldigheten inträder när fordonet första gången införs i bilregistret eller, om fordonet samtidigt avställs, då avställningen upphör.

För icke skattepliktiga fordon som ändras till skattepliktiga fordon inträder skattskyldighet när fordonet tas upp i bilregistret som fordon av skattepliktigt slag, eller om det samtidigt avställs, då avställningen upphör.

⁶ Senaste lydelse 1992:1443.

Nuvarande lydelse

Skatten utgår för skattepliktiga personbilar, bussar och lastbilar med belopp som framgår av följande uppställning. Skatten beräknas till helt total kronor så att överskjutande krontal bortfaller.

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
1. personbil	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, <i>minskat med 4 000 kronor</i>	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
2. buss med en total- vikt av högst 3 500 kilo- gram	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, <i>minskat med 4 000 kronor</i>	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
med en total- vikt översti- gande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	—	6 000 kronor	20 000 kronor
med en total- vikt översti- gande 7 000 kilogram	—	20 000 kronor	65 000 kronor
3. lastbil med skåpkarosseri med en total- vikt av högst 3 500 kilo- gram	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, <i>minskat med 4 000 kronor</i>	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
med en total- vikt översti- gande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	—	6 000 kronor	20 000 kronor
med en total- vikt översti- gande 7 000 kilogram	—	20 000 kronor	65 000 kronor
4. lastbil utan skåpkarosseri med en total- vikt av högst 3 500 kilo- gram	—	4 000 kronor	6 000 kronor
med en total- vikt översti- gande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	—	6 000 kronor	20 000 kronor

⁷ Senaste lydelse 1991:608.

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram	—	20 000 kronor	65 000 kronor

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

Skatten utgår för skattepliktiga personbilar, bussar och lastbilar med belopp som framgår av följande uppställning. Skatten beräknas till helt tiotal kronor så att överskjutande krontal bortfaller.

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
1. personbil	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
2. buss med en total- vikt av högst 3 500 kilo- gram	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
med en total- vikt översti- gande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	—	6 000 kronor	20 000 kronor
med en total- vikt översti- gande 7 000 kilogram	—	20 000 kronor	65 000 kronor
3. lastbil med skåpkarosseri med en total- vikt av högst 3 500 kilo- gram	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
med en total- vikt översti- gande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	—	6 000 kronor	20 000 kronor
med en total- vikt översti- gande 7 000 kilogram	—	20 000 kronor	65 000 kronor
4. lastbil utan skåpkarosseri med en total- vikt av högst 3 500 kilo- gram	4 000 kronor	4 000 kronor	6 000 kronor
med en total- vikt översti- gande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	—	6 000 kronor	20 000 kronor

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
med en total- vikt översti- gande 7 000 kilogram	—	20 000 kronor	65 000 kronor

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

Avdrag m.m.

Beslut om skatt, m.m.

9 §

I deklaration får skattskyldig göra avdrag för skatt på motorfordon

1. som har förts in i förteckning enligt 2 § exportvagnskungörelsen (1964:39) eller som, enligt bevis av tullmyndighet, av den skattskyldige eller för dennes räkning har förts ur landet eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att brukas där och som icke har varit registrerat eller har varit registrerat endast i förening med avställning,

2. som den skattskyldige har återtagit i samband med återgång av köp och som icke har varit registrerat eller har varit registrerat endast i förening med avställning,

3. för vilket försäljningsskatt visas ha påförts tidigare, i annat fall än som avses i 2 eller

4. vars försäljning har förorsakat den skattskyldige förlust på grund av bristande betalning från köpare som är yrkesmässig återförsäljare av motorfordon.

Avdrag som avses i första stycket 4 får göras med belopp som svarar mot så stor del av skatten som förlusten visas utgöra av fordonets försäljningspris. Har sådant avdrag gjorts och inflyter därefter betalning, skall redovisning åter lämnas för skatten på de motorfordon som betalningen avser.

12 §⁸

Har motorfordon, för vilket skatt har erlagts eller skall erläggas till tullmyndighet, inom två år från tiden för förtullningen förts ut ur landet eller förstörts under kontroll av en myndighet eller någon annan som tullmyndigheten godkänner

Försäljningsskatt beslutas genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret.

Skatten skall för skattskyldig som avses i 5 § 1 och 2 betalas senast inom en månad efter utgången av den månad skattskyldigheten inträder och för skattskyldig som avses i 5 § 3 senast tre veckor efter skattskyldighetens inträde.

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

Den skattskyldige kan återfå skatt som han betalat för ett motorfordon vars försäljning har förorsakat den skattskyldige förlust på grund av bristande betalning från köpare som är yrkesmässig återförsäljare av motorfordon.

⁸ Senaste lydelse 1991:161.

eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att brukas där och har fordonet inte varit registrerat eller varit registrerat endast i förening med avställning, skall tullmyndighet efter ansökan återbetala eller medge befrielse från skatten. Detta gäller dock inte om fordonet har återinförts efter utförseln eller förtullats efter att ha förts till frihamn och befrielse från skatt har medgetts enligt 16 § första stycket jämfört med 15 § 1 lagen (1987:1069) om tullfrihet m.m. Vid bestämmande av tiden för förtullningen tillämpas 11 § tullagen (1987:1065).

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

Återbetalning av skatt kan endast göras med belopp som svarar mot så stor del av skatten som förlusten visas utgöra av fordonets försäljningspris.

Fråga om återbetalning prövas av beskattningsmyndigheten på ansökan av den skattskyldige.

13 §⁹

Kompensation för betald försäljningsskatt kan erhållas, om fordonet förvärvats av

1. utländsk beskickning eller lönat konsulat i Sverige eller sådan internationell organisation som avses i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall,

2. diplomatiska företrädare vid utländskt konsulat i Sverige.

Kompensation kan även erhållas för försäljningsskatt om fordonet förvärvats av en medlemstats ombud vid en internationell organisation med säte i Sverige och personal hos sådan organisation, om Sverige har träffat överenskommelse med annan stat eller med en mellanfolklig organisation om detta.

Beskattningsmyndigheten prövar frågor om kompensation för betald försäljningsskatt.

Kompensation skall återbetalas om fordonet inom två år från förvärvet överläts till någon som inte omfattas av reglerna för kompensation.

⁹ Förutvarande 13 § upphävd genom 1988:357.

16 §¹⁰

I fall som avses i 3 § utgår inte skatt om fordonet förtullas under omständighet som för tullpliktig vara medför tullfrihet eller tullnedsättning med stöd av 6, 13 eller 14 § eller, om annat inte följer av andra stycket, 15 § 1 lagen (1987:1069) om tullfrihet m.m.

Befrielse från skatt enligt första stycket jämfört med 15 § 1 lagen om tullfrihet m.m. medges inte för

1. fordon, för vilket rätt till avdrag föreligger enligt 9 § första stycket 1, om fordonet förtullas för någon annan än den avdragsberättigade,

2. fordon, för vilket återbetalning av eller befrielse från skatt har medgetts enligt 12 §.

Har skattefrihet enligt första stycket medgivits men har förutsättningarna för tullfrihet eller tullnedsättning upphört, ankommer det på tullmyndigheten att ta ut den på fordonet belöpande skatten.

Beskattningsmyndigheten får medge befrielse från skyldighet att betala försäljningsskatt för fordon som

1. ägs av någon som flyttar in till Sverige utan att förut ha haft hemvist här, eller som återvänder hit efter att ha vistats utomlands under minst ett år,

2. prövas inte överstiga ägarens eller hans hushålls behov, och

3. under minst ett år innan ägaren flyttat in eller återvänt till Sverige har tillhört honom och därvid begagnats i utlandet av honom eller medlem av hans hushåll.

Om ägaren, inom tre år innan han flyttar in eller återvänder hit, har befriats från försäljningsskatt för ett annat fordon av motsvarande slag på sätt som här avses skall befrielse enligt första stycket inte medges.

16 a §

Om fordon, för vilket befrielse från försäljningsskatt har medgivits enligt 16 §, överläts tidigare än ett år efter den tidpunkt som anges i 7 § första stycket, skall den som har medgivits skattebefrielse utan dröjsmål anmäla detta till beskattningsmyndigheten och betala försäljningsskatten i enlighet med beskattningsmyndighetens beslut.

17 §¹¹

Beskattningsmyndighetens beslut enligt 15 § överklagas hos länsrätten. Beträffande överklagande av Generaltullstyrelsens beslut enligt 12 § gäller 100 § första stycket tullagen (1987:1065).

Beskattningsmyndighetens beslut enligt 13, 15, 16 och 16 a §§ överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

¹⁰ Senaste lydelse 1987:1241.

¹¹ Senaste lydelse 1993:471.

18 §

Om ansvar i vissa fall för den som i samband med införsel av skattepliktigt motorfordon i deklaration har lämnat oriktig uppgift finns bestämmelser i lagen (1960:418) om straff för varusmuggling.

Om skattskyldighet föreligger enligt 5 § 3, får fordonet inte användas, om försäljningsskatten inte har betalats inom den tid som har bestämts enligt denna lag och anstånd med betalningen inte har lämnats.

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

Om ett fordon används i strid mot första stycket döms ägaren till penningböter.

Om ägaren visar att han gjort vad som kan begäras av honom för att hindra att fordonet användes, är han fri från ansvar.

Bestämmelsen i tredje stycket gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid besiktning eller inspektion enligt 35 § fordonskungörelsen (1972:595).

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1995.
2. Äldre föreskrifter tillämpas fortfarande när skattskyldigheten för ett fordon enligt dessa föreskrifter inträtt före ikraftträdandet.
3. Äldre föreskrifter tillämpas även på sådana fordon som registrerats före ikraftträdandet, men för vilka skattskyldigheten enligt 7 § första stycket i de äldre föreskrifterna ännu inte inträtt.

Härigenom föreskrivs att 9 och 11 §§ bilskrotningslagen (1975:343) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §¹

Skrotningsavgift skall *erläggas* för personbil, buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram och lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram i de fall försäljningsskatt skall *erläggas* för sådana fordon enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Skrotningsavgift skall även *erläggas* i de fall försäljningsskatt *skall* tas ut *med stöd* av bestämmelserna i 4 § andra stycket nämnda lag.

Skrotningsavgift skall *betalas* för personbil, buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram och lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram i de fall försäljningsskatt skall *betalas* för sådana fordon enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Skrotningsavgift skall *betalas* även i de fall försäljningsskatt *inte* tas ut *på grund* av bestämmelserna i 4 § andra stycket nämnda lag.

11 §²

Bestämmelserna i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon med undantag av 8, 13 och 15 §§ äger motsvarande tillämpning i fråga om skrotningsavgift. Vidare finns bestämmelser för skrotningsavgift i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

Bestämmelserna i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon med undantag av 8 och 15 §§ äger motsvarande tillämpning i fråga om skrotningsavgift. Vidare finns bestämmelser för skrotningsavgift i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1995.

¹ Senaste lydelse 1991:656.

² Senaste lydelse 1984:201.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter

Prop. 1994/95:55

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

Nuvarande lydelse

2 kap.
1 §¹

Den som är skattskyldig skall redovisa skatten till beskattningsmyndigheten genom att lämna deklARATION. Särskilda bestämmelser gäller i fråga om skatt enligt lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier.

Om deklARATIONsskyldighet i visst fall för den som är registrerad som skattskyldig föreskrivs i 6 § första stycket.

Föreslagen lydelse

Den som är skattskyldig skall redovisa skatten till beskattningsmyndigheten genom att lämna deklARATION. Särskilda bestämmelser gäller i fråga om skatt enligt lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier och lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1995.

¹ Senaste lydelse 1986:318.

2.4 Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327)

Prop. 1994/95:55

Härigenom föreskrivs att det i fordonsskattelagen (1988:327)¹ skall införas en ny paragraf, 14 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 a §

För en personbil, en buss med en skattevikt av högst 3 500 kilogram eller en lastbil med en skattevikt av högst 3 500 kilogram, som uppfyller kraven för miljöklass 1 enligt 2 a § bilavgaslagen (1986:1386), tas fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det fordonet blir skattepliktigt första gången.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1995, och tillämpas i fråga om fordon för vilka försäljningsskatt tas ut enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon i dess lydelse från och med den 1 januari 1995.

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 1992:1440.

Regeringen uppdrog i februari 1993 åt Riksskatteverket att inför ett svenskt medlemskap i EU lämna förslag till nytt beskattningssystem för försäljningsskatten på motorfordon. I november 1993 överlämnade Riksskatteverket rapporten Försäljningsskatt på motorfordon i ett EG-perspektiv (RSV Rapport 1993:10) till Finansdepartementet.

Rapporten innehåller bl.a. ett förslag om att tidpunkten för skattskyldighetens inträde för försäljningsskatten ändras från att utgå vid försäljning eller införsel av fordonet till att utgå vid registrering av fordonet samt ett förslag om att befria fordon som är tio år eller äldre från försäljningsskatt. Riksskatteverkets sammanfattning av rapporten finns i *bilaga 1*.

I rapporten har vidare behandlats frågan om att ändra beskattningsunderlaget från tjänstevikt till totalvikt och frågan om vissa ändringar av fordonsskatten för lätta fordon. Dessa delar av rapporten måste beredas ytterligare innan regeringen kan ta ställning till eventuella ändringar. Förslagen i denna del tas således inte upp i förevarande sammanhang.

Rapporten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*.

I departementspromemorian Regler för hobbyfordon (Ds 1993:19) har en särskild utredare föreslagit regeländringar som kunde underlätta hobbyfordonsverksamheten. Denna promemoria har till viss del legat till grund för propositionen Slopad årlig fordonsskatt för vissa äldre motorfordon (prop. 1993/94:181). Vad beträffar försäljningsskatten så uttalade regeringen i den propositionen att den avsåg att återkomma i frågan om lättnader i uttaget av försäljningsskatten för vissa äldre fordon.

Vad gäller frågan om differentiering av försäljningsskatten på grund av fordonets miljöegenskaper så har på uppdrag av Miljö- och naturresursdepartementet en särskild utredare, landshövdingen Kjell A. Mattsson, utsetts att se över miljöklasssystemet för bilar med tillhörande system för ekonomiska styrmedel m.m., Miljöklassutredningen. I samband med att en uppgörelse om miljöfrågor nåddes i december 1993 som ett led i förhandlingarna om ett medlemskap i EU konstaterade regeringen att utredaren borde få i uppdrag att lämna förslag på åtgärder som kan ersätta de svenska reglerna om försäljningsskatten för fordon som hänförs till miljöklass 1, som inte är förenliga med EG:s regler. Utredaren fick till uppgift att lägga fram förslag om en sänkt årlig fordonsskatt för bilar som hänförs till miljöklass 1 samt ett förslag om stöd för fordon som möter mycket högt ställda miljökrav, varmed i första hand avses fordon som inte drivs med bensin eller dieselolja.

Den 1 juli 1994 överlämnade utredaren delbetänkandet Bilars miljöklassning och EG (SOU 1994:111). Delbetänkandet innehåller bl.a. ett förslag om att slopa den skatterabatt på lätta fordon som i dag finns i försäljningsskattelagen för fordon i miljöklass 1 och i stället sänka fordonsskatten för dessa fordon. I delbetänkandet har vidare föreslagits att försäljningsskatten slopas för de personbilar, bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram och lastbilar med en totalvikt av högst 3 500

kilogram som drivs med batterier som laddas från en stationär källa. Utredningens sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 3*. Delbetänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*.

Förslaget om ett nytt beskattningssystem för försäljningsskatten har granskats av Lagrådet. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*. Vi återkommer till Lagrådets synpunkter i avsnitt 4.2.

Regeringen avser att nu ta upp Riksskatteverkets förslag till EG-anpassad försäljningsskatt på motorfordon och Miljöklassutredningens förslag i Bilars miljöklassning och EG. Härvid beaktas även hobbyfordonsförslaget i fråga om försäljningsskatten.

4 Försäljningsskatt

4.1 Bakgrund

Redan 1951 infördes en särskild skatt på omsättning av personbilar, motorcyklar och vissa lastbilar. Reglerna har förändrats flera gånger sedan dess.

Den i dag gällande lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon trädde i kraft den 1 april 1978. Försäljningsskatten utgår för personbilar, vissa bussar och lastbilar samt motorcyklar. Skatten beräknas efter fordonets tjänstevikt eller, för tyngre fordon, totalvikten. Sedan den 1 juli 1992 påverkas skatten av vilken miljöklass enligt bilavgaslagen (1986:1386) som fordonet hänförs till. För motorcyklar beräknas skatten enbart på grundval av tjänstevikt.

Den som yrkesmässigt inom landet tillverkar skattepliktiga fordon skall vara registrerad som skattskyldig hos Skattemyndigheten i Kopparbergs län. Den som yrkesmässigt för in skattepliktiga fordon till Sverige kan efter ansökan hos Skattemyndigheten i Kopparbergs län registreras på motsvarande sätt, som registrerad importör. Skattskyldigheten inträder för registrerade tillverkare och registrerade importörer vid leverans av fordonet till köpare eller när fordonet tas ut från rörelsen utan samband med försäljningen. För icke registrerade skattskyldiga inträder skattskyldigheten när fordonet förs in i bilregistret eller när ett icke skattepliktigt fordon efter ändring tas upp i bilregistret som fordon av skattepliktigt slag, eller, vid import, när fordonet förs in i landet.

Skattemyndigheten i Kopparbergs län är beskattningsmyndighet för registrerade skattskyldiga och för icke registrerade skattskyldiga som blivit skattskyldiga vid en ombyggnad av fordonet eller vid egen tillverkning av fordonet. I de fall ett skattepliktigt fordon förs in i landet av någon som inte är registrerad som importör skall skatten betalas till Tullmyndigheten.

Inom EU har under år 1992 fattats beslut om regler för punktskatter i medlemsländerna. Av direktivet 92/12/EEG framgår att medlemsländerna har rätt att införa eller behålla andra punktskatter än de obligatoriska,

avseende alkoholhaltiga varor, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, under förutsättning att sådana nationella punktskatter inte ger upphov till gränsformaliteter vid handeln mellan medlemsländerna.

Den nuvarande försäljningsskatten på motorfordon har som framgått en lång historia. Beskattningsförfarandet har varit oförändrat under en lång rad år, och uppbyggt efter regler som gällt för punktbeskattade varor i allmänhet. Huvuddelen av skatteuppbörden sker enligt interna skatteregler men i vissa fall skall beskattningen ske i samband med förtullning. Vid ett eventuellt svenskt medlemskap i EU erfordras att beskattningstekniken läggs om så att den inte ger upphov till gränsformaliteter vid införsel av fordon från andra EU-länder.

Det faktum att de fordon som omfattas av skatten skall registreras i bilregistret gör det också möjligt att tillämpa en annan beskattningsteknik som är kopplad till registreringen. Det är utomlands vanligt att motsvarande skatt konstrueras på sådant sätt.

I rapporten har redogjorts för hur Danmark har konstruerat sin skatt. En "registreringsavgift" tas ut på motorfordon när fordonet registreras. Den som yrkesmässigt säljer fordon kan anmäla verksamheten till registrering hos tull- och skattemyndigheten. Polisen är registreringsmyndighet och för ett centralt bilregister. När ett fordon har registrerats får det tas i bruk. Vid registreringen betalas registreringsavgiften. Vid egen import från ett EU-land är man skyldig att anmäla innehavet till den lokala polisen för att registrera fordonet och betala registreringsavgiften. Registreringsavgiften beräknas efter fordonets värde. För ett nytt fordon är detta fordonets vanliga pris, listpris.

4.2 Skattskyldighetens inträde m.m.

Regeringens förslag: Försäljningsskatten på motorfordon tas ut när fordonet förs in i bilregistret eller, om fordonet samtidigt ställs av, vid avställningens upphörande. Skattemyndigheten i Kopparbergs län skall vara beskattningssmyndighet. Påföring av försäljningsskatt skall dock ske genom automatisk databehandling av den myndighet som regeringen bestämmer.

Riksskatteverkets förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Skattskyldigheten inträder enligt nuvarande bestämmelser för registrerade skattskyldiga vid leverans av fordonet till köpare eller när fordonet tas ut från rörelsen utan samband med försäljning. Vid privat import inträder skattskyldighet vid införseln. För övriga skattskyldiga inträder skattskyldigheten när fordonet förs in i bilregistret eller efter ändring tas upp i bilregistret.

I rapporten föreslås att registreringen i det svenska bilregistret skall utgöra grund för beskattningen. Skattskyldighetens inträde föreslås således för samtliga skattskyldiga inträda vid registrering av fordonet i bilregistret eller, om fordonet samtidigt ställs av, vid avställningens upphörande. Med ett sådant system kommer skattskyldigheten för samtliga skattskyldiga att inträda i samband med att fordonet första gången tas i bruk.

Som tidigare nämnts inträder skattskyldigheten för registrerade tillverkare och importörer vid leverans av fordonet. Formerna för leverans av fordonet varierar dock kraftigt. Vissa säljer fordon i fast räkning till återförsäljare via olika återförsäljningsbolag, medan andra levererar i kommission till återförsäljare. Med det nuvarande systemet missgynnas de som säljer fordon i fast räkning till återförsäljare via olika återförsäljningsbolag, eftersom deras skattskyldighet inträder redan när fordonet levereras till återförsäljaren. I kommissionärsfallet däremot inträder skattskyldigheten först när fordonet av återförsäljaren säljs till konsumenten. Förslaget innebär en likabehandling för samtliga skattskyldiga.

Ett eventuellt medlemskap i EU erfordrar att beskattningstekniken läggs om så att den inte ger upphov till gränsformaliteter vid införsel av varor från andra medlemsländer. I och med att skattskyldigheten knyts an till registreringen frångås också dagens system med beskattning av fordonet vid införsel till landet. Härigenom kommer skatten inte att utgöra något gränshinder. Vidare uppkommer den förenklingen att skatten inte kommer att hanteras olika beroende på om ett fordon importeras från medlemsland i EU eller s.k. tredje land.

Det förhållandet att skattskyldigheten knyts an till registreringen får till följd att vissa fordon kan brukas utan att försäljningsskatt erlagts. Detta hänger samman med att fordon i vissa fall ej behöver föras in i bilregistret enligt bilregisterkungörelsen (1972:599). Detta gäller bl.a. militära fordon och fordon som endast används inom inhägnade områden. Om dessa fordon därefter får annan ägare eller används för annat ändamål, och därför skall införas i bilregistret, bör skattskyldighet inträda och försäljningsskatt betalas.

Lagrådet har i sitt yttrande över förslaget anmärkt att reglerna om registreringen av fordon i det svenska bilregistret finns i bestämmelser på förordningsnivå. Enligt *Lagrådet* är det ur olika synpunkter mindre lämpligt att knyta skattebestämmelser till en sådan reglering, och att de grundläggande förutsättningarna för bilregistreringen därför borde ske i lag. Regeringen delar uppfattningen att den nuvarande ordningen, som även gäller t.ex. i fråga om fordonsskatten enligt lagen (1988:327) om fordonsskatt, inte är helt tillfredsställande i detta avseende. Förutsättningarna för en annan ordning behöver enligt regeringens bedömning övervägas. Tills vidare måste dock nuvarande ordning i detta avseende användas.

Någon förändring av reglerna beträffande vem som är skattskyldig föreslås inte. Det är även fortsättningsvis lämpligt att begränsa antalet

skattskyldiga genom att som huvudregel låta yrkesmässiga tillverkare och importörer vara skattskyldiga. Det är endast i vissa speciella fall som ägaren till fordonet bör vara skattskyldig.

Beskattningsmyndigheter är i dag Skattemyndigheten i Kopparbergs län och Tullmyndigheten. Eftersom förslaget innebär att någon skatt ej längre skall tas ut vid införsel till landet upphör Tullmyndigheten att vara beskattningsmyndighet. Beskattningsmyndighet föreslås för samtliga skattskyldiga vara Skattemyndigheten i Kopparbergs län. Eftersom beskattningen skall bygga på uppgifter i bilregistret av nyregistrerade fordon, kan emellertid ett förenklat förfarande tillämpas i enlighet med vad som i dag gäller i fråga om fordonsskatten. Försäljningsskatten bör således kunna påföras av Vägverket, som svarar för bilregistret, genom automatisk databehandling.

Den här föreslagna övergången till en skatt som tas ut vid registrering- en föranleds närmast av en eventuell EU-anslutning. Oavsett om Sverige blir medlem eller inte, bör emellertid ändringarna genomföras eftersom de innebär förenklingar och moderniseringar av beskattningsförfarandet.

4.3 Slopad försäljningsskatt för äldre fordon m.m.

Regeringens förslag: Försäljningsskatten slopas för fordon som vid skattskyldighetens inträde är av en årsmodell som enligt bilregistret är trettio år eller äldre. Bilskrötningsavgiften slopas ej.

"Hobbyfordonsutredningens" förslag: Försäljningsskatten och bilskrötningsavgiften slopas för fordon som är trettio år eller äldre.

Riksskatteverkets förslag: Försäljningsskatten och bilskrötningsavgiften slopas för fordon som är äldre än tio år.

Remissinstanserna: Riksskatteverkets förslag har tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Försäljningsskatten beräknades under 1950-talet efter fordonens värde, men numera knyter beskattningen an till tjänstevikten. Beskattningen efter vikt har införts i syfte att underlätta beskattningen då det visat sig att en värderelaterad skatt blev mycket svårhanterlig. Tjänstevikten skulle under alla omständigheter fastställas. Avsikten torde dock åtminstone från början ha varit att även viktbeskattningen skulle stå i viss proportion till fordonets värde.

Riksskatteverket har föreslagit en tioårsgräns. Den föreslagna gränsen anknyter till den praxis som i dag föreligger för skattebefrielse vid ändring av fordon från icke skattepliktigt till skattepliktigt slag.

I departementspromemorian Regler för hobbyfordon (Ds 1993:19) har förslag lämnats på regler för att underlätta utövandet av fordonshobbyn. I departementspromemorian föreslås att försäljningsskatt inte skall tas ut för 30 år gamla eller äldre personbilar, lätta lastbilar, bussar och

motorcyklar. I departementspromemorian framhålls att om skattebefrielsen knyts an till en s.k. rullande årsmodellgräns så måste man bestämma vid vilken ålder på fordonen som befrielsen från försäljningsskatten skall inträda. Fordonsparkens sammansättning, förändringarna i användningen av fordon efter ca 20 år och den snabba utskrotningen av ca 20-25 år gamla fordon talar för att de fordon som vid 30 års ålder fortfarande är i trafik till helt övervägande del utgörs av hobbyfordon. Vid övervägande av vilken åldersgräns som skall gälla har således beaktats att syftet med bestämmelsen inte är att undanta nyare fordon som regelmässigt brukas i trafik från skatt.

Regeringen anser att den i departementspromemorian föreslagna gränsen, för fordon som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre, utgör en lämplig avvägning mellan de olika aspekter som kan läggas på en skattefrihetsgräns för äldre fordon. En sådan gräns överensstämmer även med den tidigare beslutade fordonsskattefriheten för äldre fordon.

Bilskrotningsavgift enligt bilskrotningslagen (1975:343) tas ut i samband med försäljningsskatten. Enligt 9 § bilskrotningslagen utgår avgift för personbil, buss med en totalvikt av högst 3 500 kg samt lastbil med skåpkarosseri och en totalvikt av högst 3 500 kg i de fall försäljningsskatt skall erläggas för fordonen enligt försäljningsskattelagen.

Ändringarna i försäljningsskattelagen föranleder vissa följdändringar i bilskrotningslagens regler. De skäl som redovisats för undantag från försäljningsskatt för fordon som är minst trettio år gamla motiverar inte ett undantag från skyldigheten att betala skrotningsavgift. Att sådan avgift skall betalas även för de fordon som är trettio år eller äldre bör framgå av 9 § bilskrotningslagen.

Ändringen medför att skrotningsavgift tas ut för samma slag av fordon som tidigare. Frågan om skrotning av bilar behandlas inom ramen för Kretsloppsdelegationens arbete.

4.4 Diplomatifordon

Regeringens förslag: Ett kompensationsförfarande införs för att diplomater inte skall drabbas av försäljningsskatt.

Riksskatteverkets förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I dag kan utländska diplomater föra in fordon till Sverige utan att betala försäljningsskatt. Detta åstadkoms lagtekniskt genom en hänvisning till reglerna i lagen (1987:1069) om tullfrihet m.m. Skattefriheten gäller i praktiken såväl fordon som importeras från utlandet som fordon som finns tillgängliga i landet. Om det fordon som diplomaten skall köpa finns tillgängligt i landet

exporteras fordonet först till svensk frihamn för att sedan importeras. Utrikesdepartementet utfärdar för detta tillfälle ett intyg som överlämnas till Tullverket om att den diplomatiska befattningen innebär skattefrihet.

När skattskyldighetens inträde flyttas till registreringen av fordonet kommer någon befrielse av skatt inte att kunna ske vid gränspassagen. Skattskyldigheten kommer normalt inte heller att åvila diplomaten, utan det är vanligen den yrkesmässige tillverkaren eller importören som är skattskyldig. Försäljningsskatt kommer således att tas ut för fordonet. För att kunna behålla den skattefrihet för diplomater som råder enligt nuvarande ordning och som bygger på internationell kutym föreslås att ett kompensationsförfarande införs i försäljningsskattelagen. Ansökan om kompensation för betald försäljningsskatt lämnas in till beskattningsmyndigheten som har att pröva frågan. Till ansökan skall bifogas ett intyg från Utrikesdepartementet om diplomatens befattning, och som visar att han har rätt till kompensation.

4.5 Flyttsaksfordon

Regeringens förslag: Flyttsaksfordon befrias från försäljningsskatt.

Riksskatteverkets förslag: Förslaget om att skattskyldigheten inträder vid registrering av fordonet i bilregistret får till följd att flyttsaksfordon blir skattepliktiga.

Remissinstanserna: Motormännens Riksförbund har motsatt sig förslaget att försäljningsskatt tas ut på flyttsaksfordon.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om tullfrihet för flyttsaker m.m. finns i lagen (1987:1069) om tullfrihet m.m., till vilken försäljningsskattelagen hänvisar. Föreskrifter för tillämpningen finns i tullfrihetsförordningen (1987:1289). För att tullfrihet för flyttsaksfordon skall föreligga krävs bl.a. att ägaren skall ha vistats utomlands minst ett år och att han också ägt fordonet under minst ett år.

Genom att försäljningsskatten inte längre kommer att tas ut vid gränsen, eller på något annat sätt kommer att vara relaterat till importen av fordonet, har Riksskatteverket föreslagit att någon särskild skattefrihet för flyttsaksfordon inte skall upprätthållas.

Regeringen anser dock att det inte nu finns någon anledning att slopa den särskilda skattefriheten för flyttsaksfordon. I många fall har redan någon form av försäljningsskatt eller registreringsskatt erlagts i inköpslandet. Regeringen förordar därför att ett regelsystem motsvarande det som i dag återfinns i tullagstiftningen införs i försäljningsskattelagen. Villkoren för skattefrihet bör motsvara de som nu gäller enligt de angivna tullförfattningarna. Reglerna bör omfatta flyttsaksfordon såväl från EU-länderna som andra länder. Beslut om skattefrihet bör fattas av beskattningsmyndigheten.

Regeringens förslag: För personbilar och andra lätta fordon i miljöklass 1 skall samma försäljningsskatt tas ut som för motsvarande fordon i miljöklass 2. I stället föreslås att den årliga fordonsskatten slopas under de fem första åren.

Miljöklassutredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag, dock inte i fråga om fordonsskattenedsättningens längd och storlek.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser har anført att förslaget innebär försämringsur miljösynpunkt. Konsumentverket, Naturvårdsverket och NUTEK har föreslagit att en större nedsättning av fordonsskatten skall ske under en mer begränsad tidsrymd. Bilindustriföreningen, Kommerskollegium och Grossistförbundet Svensk Handel har avstyrkt förslaget eftersom det bygger på nationell särlösning.

Skälen för regeringens förslag: När miljöklasssystemet infördes så indelades personbilar, lastbilar och bussar i tre olika miljöklasser enligt bestämmelser i bilavgaslagen (1986:1386). Fordonen hänfördes i samband med avgasgodkännandet till någon av miljöklasserna 1, 2 eller 3, varav miljöklass 1 omfattade de fordon som ur hållbarhets- och avgasutsläppssynpunkt uppfyllde de högsta kraven. För att påskynda introduktionen av fordon med goda miljöegenskaper infördes samtidigt med miljöklasssystemet en skattedifferentiering till förmån för fordon som hänfördes till miljöklass 1 eller 2. Miljöklasssystemet utformades på så sätt att för fordon i miljöklass 3 höjdes försäljningsskatten med 2 000 kronor, för miljöklass 2 var skatten oförändrad och för miljöklass 1 sänktes den med 4 000 kronor.

Vid ett eventuellt medlemskap i EU skall de regler om utformningen av ekonomiska styrmedel som gäller enligt EG-direktiven om bilavgaser tillämpas av Sverige. Enligt dessa regler får ekonomiska styrmedel av typ försäljningsskatt bara tillämpas på de fordon som uppfyller en standard för avgasrening som beslutats inom EG. De svenska reglerna med en skattelättnad för lätta fordon, dvs. personbilar, bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram och lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, som hänförs till miljöklass 1 är för närvarande inte förenliga med EG:s regler eftersom EU ännu inte, vad avser dessa lätta fordon, tagit beslut om standard motsvarande miljöklass 1.

Skattedifferensen mellan miljöklass 1 och 2 föreslås till följd härav utjämnad på så sätt att den skattelättnad som i dag finns för fordon som hänförs till miljöklass 1 tas bort och miljöklass 1 jämställs med miljöklass 2 i skattehänseende. Till följd härav kommer bl.a. de tidigare helt försäljningsskattebefriade flaklastbilarna i miljöklass 1 att få samma försäljningsskatt som flaklastbilarna i miljöklass 2.

För att kompensera de fordon som kommer att hänföras till miljöklass 1 men som i enlighet med förslaget ej erhåller sänkning av försäljningsskatten bör i stället fordonsskatten enligt lagen (1988:327) om fordonsskatt för dessa fordon nedsättas.

Fordonsskatten är en fast skatt som tas ut med visst belopp för en viss tidsperiod. Fordonsskattens storlek varierar med fordonsslag, skattevikt, drivmedel och fordonets konstruktion. Härutöver finns en särskild bestämmelse för personbilar hemmahörande i vissa särskilda uppräknade kommuner som innebär att dessa fordon endast påförs den skatt som överstiger 384 kr.

Enligt tilläggsdirektivet till den särskilde utredaren som ser över systemet för miljöklasser för bilar m.m. skulle utredaren lägga fram ett förslag om en sänkt årlig fordonsskatt för lätta fordon, dvs. personbilar, bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram och lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, som hänförs till miljöklass 1.

I utredningsförslaget föreslås att fordonsskatten sänks med 300 kr för de personbilar, bussar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram och lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram som hänförs till miljöklass 1.

Regeringen anser dock, i likhet med flera remissinstanser att det är lämpligare med en hel fordonsskattebefrielse under de första fem åren.

4.7 Elfordon

Regeringens förslag: Försäljningsskatten slopas för personbilar, lastbilar och bussar som är inrättade för drift med elektricitet från batterier i fordonet.

Miljöklassutredningens förslag: Försäljningsskatten slopas för personbilar, lastbilar och bussar som är inrättade för drift med elektricitet från batterier som laddas från stationär källa.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran. Statskontoret och Motormännens Riksförbund har avstyrkt förslaget eftersom de anser att elfordonens utveckling bör avvaktas. Naturvårdsverket och Kommunikationsforskningsberedningen har förordat att ett ännu kraftigare stöd lämnas till elfordonen.

Skälen för regeringens förslag: Personbilar, lastbilar och bussar som är inrättade för drift med elektricitet från batterier i fordonet hänförs till miljöklass 1 vid tillämpning av försäljningsskattelagen.

Den förmånliga beskattningen gäller såväl för fordon som enbart framdrivs med elektricitet från batterier i fordonet, som för s.k. hybridfordon som omväxlande drivs från batterier och med annat drivmedel. För att regeln skall vara tillämplig krävs dock att fordonet är inrättat för att åtminstone delvis möjliggöra ren batteridrift.

De fordon som är inrättade för drift med elektricitet får vid beräkningen av tjänstevikten göra avdrag för vikten av batterierna och de särskilda anordningar som fogar samman battericellerna eftersom de annars skulle drabbas av högre skatt än sådana fordon som har förbränningsmotor.

Enligt tilläggsdirektivet till den särskilde utredaren som ser över systemet för miljöklasser för bilar m.m. skulle utredaren lämna förslag till stöd för fordon som möter mycket högt ställda miljökrav.

I utredningsförslaget föreslås att försäljningsskatten slopas för personbilar, lastbilar och bussar som är inrättade för drift med elektricitet från batterier som laddas från stationär källa. Härmed kommer sådana eldrivna fordon att helt befrias från försäljningsskatt. Syftet med denna bestämmelse är att de eldrivna fordonens särskilt goda miljöegenskaper motiverar att de i skattehänseende skall åtnjuta en förmånligare behandling än övriga fordon.

Regeringen anser dock att det saknas skäl att i förevarande sammanhang göra skillnad mellan el- och hybridfordon. Försäljningsskatten bör således slopas såväl för de fordon som enbart framdrivs med elektricitet från batterier i fordonet som för de s.k. hybridfordonen.

En slopad försäljningsskatt kan motiveras under introduktionsskedet. Härvid kan en viss angiven tid vara lämplig. Skattefriheten föreslås till följd härav gälla för de fordon vars skattskyldighet inträder under de närmaste tre åren, med början den 1 januari 1995.

5 Ikraftträdande

De föreslagna ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 1995.

6 Statsfinansiella effekter

Förslagen innebär att tidpunkten för skattskyldighetens inträde flyttas fram till en senare tidpunkt än vad som är fallet för vissa skattskyldiga i dag. Denna förskjutning av tidpunkten medför att det kassamässiga utfallet på statsbudgeten under 1995 försämras med uppskattningsvis 150 miljoner kronor. Den varaktiga budgetförsvagningen beräknas till 6 miljoner kronor.

Vid privat import av fordon utgår i dag mervärdesskatt. I underlaget för beräkning av mervärdesskatten ingår försäljningsskatten. Vid en övergång till att ta ut försäljningsskatten vid registreringen kommer det i dessa fall inte att utgå någon mervärdesskatt på försäljningsskatten. För varje privatimporterad bil förlorar staten därför ca 2 500 kr i mervärdesskatteintäkter. Den varaktiga budgetförsvagningen uppskattas till 5 miljoner kronor.

Förslaget att slopa försäljningsskatten för fordon som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre medför att sådana fordon inte kommer att påföras någon skatt. Under 1993 uppgick den privata importen, med undantag av flyttsaksfordon, till 2 400 fordon, varav 7 procent var trettio år eller äldre. Den varaktiga budgetförsvagningen kan med denna utgångspunkt uppskattas till ca 2 miljoner kronor.

För de fordon som brukas men ej finns registrerade i bilregistret kommer någon försäljningsskatt ej att tas ut. Den största gruppen av fordon utgörs här av militärfordon. För denna grupp skall försvarsmakten till staten återföra medel motsvarande den besparing försvarsmakten gör genom att inte behöva betala någon försäljningsskatt. Härigenom uppkommer inga sammanlagda budgetmässiga effekter vad avser militärfordonen. Övriga fordon som kan brukas utan registrering, och för vilka försäljningsskatt därför inte behöver erläggas, torde vara få.

Förslaget om slopad försäljningsskatt för el- och hybridfordon kostar 5,8 miljoner kronor. Den varaktiga budgetförsvagningen kan beräknas till 0,6 miljoner kronor.

Sammantaget beräknas de föreslagna förändringarna ge en varaktig budgetförsvagning med 14 miljoner kronor.

7 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

1 §

I paragrafen har andra stycket, om riksdagens s.k. finansfullmakt, utgått i enlighet med riksdagsbeslut, betänkande 1993/94:KU18, riksdagsskrivelse 1993/94:424.

2 §

Bestämmelsen överensstämmer väsentligen med vad som gäller i dag. Bestämmelsen har dock anpassats till att skattskyldighetens inträde för samtliga skattskyldiga ändras till att inträda vid registreringen av fordonet i bilregistret, eller om fordonet samtidigt avställs då avställningen upphör, varför bestämmelsen om försäljningsskatt vid import av inkompleta fordon upphör.

Bestämmelsen i fjärde stycket är helt ny och avhandlas i avsnitt 4.7.

4 §

Bestämmelsen överensstämmer väsentligen med vad som gäller i dag. I bestämmelsen anges att försäljningsskatt skall tas ut för fordon som registreras i bilregistret. Utanför bestämmelsens tillämpningsområde faller

då t.ex. militärfordon och fordon som endast används inom inhägnat område eftersom dessa fordon ej registreras i bilregistret. Försäljningsskatt för dessa fordon skall dock tas ut om militären säljer ut militärfordonen eller när de fordon som används inom inhägnat område skall användas för annat ändamål.

Den nuvarande bestämmelsens begränsning att försäljningsskatten endast skall omfatta personbilar med högre tjänstevikt än 400 kilogram har utmönstrats. När denna viktgräns infördes avsågs den befria mindre fordon, typ lekfordon, som ej var konstruerade för att köras på allmän väg. Eftersom skattskyldighet nu föreslås anknyta till registrering av fordon i bilregistret, där sådana mindre fordon ej återfinns, behövs ej någon viktgräns.

I punkt 3 har miljöklass 1 tillkommit under lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram eftersom skattelättnaden för fordon som hänförs till miljöklass 1 tas bort. Till följd härav kommer den tidigare försäljningsskattebefriade flaklastbilen i miljöklass 1 att beläggas med samma skatt som flaklastbilen som hänförs till miljöklass 2. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 4.6.

Bestämmelsen i andra stycket är helt ny och avhandlas i avsnitt 4.3.

5 §

Bestämmelsen som reglerar skattskyldighet har ändrats med anledning av att ändringen i skattskyldighetens inträde kräver att vissa bestämmelser omarbetas.

I punkt 1 anges liksom tidigare att tillverkaren är skattskyldig för fordon som yrkesmässigt tillverkas i landet.

I punkt 2 anges, i likhet med vad som gällde tidigare att importören är skattskyldig för fordon som yrkesmässigt förs in i landet. Bestämmelsen avser, liksom hittills, sådana yrkesmässiga importörer som registreras hos beskattningsmyndigheten enligt 6 §.

I punkt 3 anges de specialfall när det är ägaren till fordonet som är skattskyldig. Det första fallet tar sikte på egen tillverkning av fordon. Det andra fallet gäller privatimport av fordon. Det tredje fallet avser ombyggnad och ändring av fordon från icke skattepliktigt till skattepliktigt. Det fjärde fallet gäller de fordon som används och brukas för speciella ändamål och som inte behöver vara registrerade i bilregistret. När dessa fordon sedan används på sådant sätt att registrering skall ske i bilregistret bör det vara ägaren som blir skattskyldig.

6 §

Bestämmelsen om registrering av exportörer erfordras inte vid den utformning av skattskyldighetens inträde som föreslås i 7 §.

Bestämmelsen är ny och reglerar skattskyldighetens inträde. Skattskyldighet inträder vid registrering av fordonet i bilregistret. Om fordonet ställs av i samband med att det registreras som skattepliktigt flyttas skattskyldighetens inträde till dess avställningen upphör.

Om det någon gång skulle inträffa att ett fordon mer än en gång införs i bilregistret, t.ex. sedan det exporterats efter den första registreringen i Sverige och därefter återimporterats, skall någon ytterligare debitering av försäljningsskatt inte ske vid den senare registreringen.

I bestämmelsens andra stycke anges när skattskyldigheten inträder för fordon som är registrerade som fordon av icke skattepliktigt slag, men som ändras om till skattepliktiga t.ex. genom motorbyte. Här inträder skattskyldighet när fordonet tas upp i registret som fordon av skattepliktigt slag efter ändringen. De ändringar som kan förändra ett icke skattepliktigt fordon till ett skattepliktigt fordon enligt 4 § är exempelvis byte från bensinmotor till dieselmotor. I ändringsfallen är ägaren skattskyldig. Här kan situationer uppkomma, liksom vid privatimport och egen tillverkning av fordon, att en köpare av ett avställt fordon eller icke registrerat fordon för att erhålla vetskap huruvida försäljningsskatten är betald själv måste undersöka saken. Kontroll av om skatten är betald kan göras hos Länsstyrelsens bilregisterfunktion.

8 §

Den skattelättnad som i dag finns för fordon som hänförs till miljöklass 1 tas bort och miljöklass 1 jämföras med miljöklass 2 i skattehänseende. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 4.6.

9 §

Bestämmelsen är ny och innehåller regler för hur försäljningsskatten beslutas. Reglerna har utformats efter förebild från fordonsskattelagen (1988:327). I bestämmelsens första stycke anges att försäljningsskatt beslutas genom ADB. Syftet är att möjliggöra ADB-behandling av uppgifterna i bilregistret. Något deklarationsförfarande behövs inte utan Vägverket kan på samma sätt som i fråga om fordonsskatten debitera försäljningsskatten med ledning av uppgifter i bilregistret. Den påföring som görs på detta sätt gäller som beslut om skatten. Något beslut fattas ej av beskattningsmyndigheten.

Vägverket avses således besluta om skatten genom ett ADB-förfarande. Vägverket bör också ha hand om uppbörden. Bemyndigande för Vägverket bör införas i tillämpningsförfordningen till försäljningsskattelagen. Även om Vägverket påför skatten i normalfallet, är det Skattemyndigheten i Kopparbergs län som är beskattningsmyndighet, jfr 1 kap. 5 § lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter, LPP. Saknas uppgifter för påföring av skatten genom automatisk

databehandling, får beskattningsmyndigheten besluta om skatten enligt reglerna i 4 kap. LPP. Den skattskyldige kan också begära att ett beslut som meddelats genom ADB-behandling omprövas av beskattningsmyndigheten, 4 kap. 3 § LPP.

I andra stycket regleras betalningstiderna. För en yrkesmässig tillverkare eller importör skall betalning ske månadsvis i efterhand. De skatter för vilken skattskyldighet inträtt under en kalendermånad sammanställs efterföljande månad. Sammanfattningen översänds som avisering till den skattskyldige och beloppen förfaller till betalning vid månadens slut. För icke yrkesmässiga tillverkare och importörer, samt för ägare till fordon som ändras från icke skattepliktigt fordon till skattepliktigt fordon skall betalning ske tre veckor efter skattskyldighetens inträde.

Uppbörden skall kunna ske helt med automatik genom att uppgifterna i bilregistret utnyttjas. För att kunna utnyttja bilregistret krävs dock att en uppgift om vem som är skattskyldig förs in i bilregistret i samband med registreringen. Bilregisterkungörelsen (1972:599) behöver kompletteras i enlighet härmed.

12 §

Bestämmelsen motsvarar i sak nuvarande 9 § punkten 4, men är tekniskt inte utformad som en avdragsregel utan som en återbetalningsregel.

13 §

Bestämmelsen avhandlas i avsnitt 4.4.

16 och 16 a §§

Bestämmelserna är nya och avhandlas i avsnitt 4.5.

17 §

I paragrafen återfinns den särskilda besvärsgen för de beslut som inte är beskattningsbeslut. LPP är därvid inte tillämplig. Beskattningsmyndighetens beslut enligt de nya bestämmelserna i 13, 16 och 16 a §§ överklagas enligt denna paragraf.

Generaltullstyrelsen har utmönstrats som besvärsmyndighet eftersom Tullmyndigheten ej längre skall vara beskattningsmyndighet. Förslaget innebär att besvär över beskattningsbesluten alltid kommer att prövas av Länsrätten i Kopparbergs län.

18 §

Bestämmelsen är ny och innehåller regler om brukandeförbud på grund av obetald skatt.

Motsvarande reglering finns i fordonsskattelagen (1988:327). Bestämmelsen bör gälla endast om skattskyldighet föreligger enligt 5 § 3. Ett brukandeförbud för fordon där skattskyldighet åvilar yrkesmässig tillverkare eller yrkesmässig importör torde inte erfordras, och skulle kunna få besvärande effekter för bilkonsumenten. Regler om anstånd med betalningen återfinns i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter. Brukandeförbud inträder om medgivet anstånd löper ut utan att skatten har betalats.

I andra stycket föreskrivs att beskattningsmyndigheten skall kunna medge undantag från brukandeförbud om särskilda skäl föreligger. Det är dock endast i särskilda undantagsfall som sådant medgivande skall lämnas. Ett exempel är fall då en fordonsägare som använder sitt fordon yrkesmässigt betalar av på skatten enligt en med kronofogdemyndigheten uppgjord plan. Ett annat exempel är när skatten vid konkurs inte har betalats av den tidigare ägaren och konkursförvaltaren säljer bilen till en ny ägare.

Straffbestämmelsen motsvarar 79 § tredje och fjärde stycket samt 81 § fordonsskattelagen (1988:327).

Riksskatteverket (RSV) har fått i uppdrag att inför Sveriges inträde i EG ta fram ett nytt beskattningssystem för försäljningsskatten på motorfordon. Genomgången av lagstiftningen har föranlett inte bara förslag till ändringar i försäljningsskattelagen utan även ändringar i viss närliggande lagstiftning. RSV redovisar således inte enbart en anpassning av försäljningsskatten till EG utan även vissa andra förändringar i syfte att förenkla och effektivisera beskattningen av motorfordon.

Försäljningsskatt utgår i dag när ett fordon levereras till någon som inte är skattskyldig för försäljningsskatt. RSV föreslår härvidlag att skatten utgår när fordonet registreras, eller om fordonet samtidigt ställs av, när avställningen upphör. Med denna förändring av skattskyldighetens inträde vinner man en likformighet i beskattningen som inte finns i dag, eftersom skattepliktens inträde vid leverans innebär att den för företag med olika försäljningsorganisationer inträder vid olika tillfällen. I och med att skattskyldigheten knyts till registreringsförfarandet frångås också dagens system med en beskattning vid införseln av fordon till landet. Härigenom uppkommer betydande fördelar eftersom skatten inte utgår vid införsel och alltså inte påverkas av EG:s regler för skatter utan kan betraktas som en nationell skatt som inte utgör något gränshinder. Vidare uppkommer den förenklingen att skatten inte hanteras olika beroende på om ett fordon importeras från ett EG-land eller ett s.k. tredje land.

Tullverket får med det föreslagna systemet inga uppgifter vad gäller försäljningsskatten. Enligt förslaget är Skattemyndigheten i Kopparbergs län fortfarande beskattningsmyndighet. Vägverket föreslås för beskattningsmyndighetens räkning svara för beslut om försäljningsskatt genom ADB och för uppbörden. Hanteringen skall i allt väsentligt ske enligt samma principer som i dag gäller för fordonsskatten. Härigenom görs betydande administrativa förenklingar och resursinbesparingar. I fråga om kretsen av skattskyldiga och skattepliktens omfattning föreslås endast mindre förändringar och då av förenklingsskäl. Härvidlag föreslås bl.a. att motorcyklar inte längre är skattepliktiga utan att dessa i stället påförs en högre fordonsskatt. Dessutom föreslås att fordon äldre än tio år kan bli befriade från försäljningsskatt. Lätta flaklastbilar jämföras i fråga om uttaget av försäljningsskatt med personbilar, lätta skåplastbilar och bussar. En fullständig samordning föreslås av den skattepliktiga kretsen fordon i lagarna om försäljningsskatt och skrotningsavgift. Vidare föreslås ett borttagande av kontrollavgift enligt bilavgaslagen. I stället tas motsvarande belopp ut via försäljningsskatten.

Det finns i dag en tullteknisk särreglering för import av fordon såvitt avser diplomater och hemflyttande svenskar vilka vistats utomlands under vissa förutsättningar (flyttsaker). Vidare är utländska fordon som ärvs eller erhålls som gåva särreglerade. RSV föreslår att diplomater skall erhålla kompensation för erlagd skatt enligt det förfaringsätt som

tillämpas vid kompensation för vissa andra punktskatter. Den nuvarande skattebefrielsen för flyttsaksfordon upphör genom förslaget eftersom försäljningsskatten inte får något samband med införseln till landet.

För att ytterligare förenkla systemet så föreslår RSV vidare att fordonsskattningen generellt baseras på totalvikten. Detta gäller då både försäljningsskatt och fordonsskatt. Härigenom kan antalet registreringsbesiktningar och antalet typbesiktningar nedbringas. Syftet med förslaget i denna del är att anknyta till de föreslagna EG-regler som innebär att totalvikten i allt väsentligt blir ett gemensamt begrepp inom EG vid gemensamma typgodkännanden av fordon. Samtidigt uppnås betydande förenklingar i det svenska systemet.

I samband med de föreslagna ändringarna föreslås också justeringar av skatteskalorna för att svara mot övergången till totalvikt. Såvitt avser fordonsskatten föreslås dessutom en ytterligare förenkling i och med att en enda skattesats föreslås för lätta fordon. Såvitt avser skattens storlek har RSV eftersträvat så små förändringar för olika fordon som möjligt med ett bibehållande av det totala skatteuttaget. Vissa mindre förändringar är dock oundvikliga men för medelbilen rör det sig om relativt små belopp. För motorcyklarnas del är förändringarna större men det beror på att här föreslås ett slopande av försäljningsskatten helt och att fordonsskatten i stället årligen höjs med motsvarande belopp fördelat på motorcykelns beräknade skattemässiga livslängd.

I och med att det föreslagna systemet inte anknyter till någon gräns eller tullprocedur så kan det föreslagna systemet träda i kraft oberoende av Sveriges eventuella inträde i EG.

Förteckning över remissinstanser som avgett yttrande över
rapporten Försäljningsskatt på motorfordon i ett
EG-perspektiv (RSV Rapport 1993:10)

Prop. 1994/95:55
Bilaga 2

Efter remiss har yttranden över rapporten lämnats av Vägverket, Generaltullstyrelsen, Konsumentverket, AB Svensk Bilprovning, Svenska Åkeriförbundet, Motormännens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Örebro län, Sveriges Motorcykelhandlares Riksförbund, Volvo Personbilar Sverige AB och Saab Opel Sverige AB.

Mitt uppdrag

Ett svenskt medlemskap i EU innebär att vi inte längre kan behålla det svenska miljöklasssystemet med tre klasser och tillhörande ekonomiska styrmedel i sin helhet. I stället skall de regler om utformningen av ekonomiska styrmedel som gäller enligt EG-direktiven om bilavgaser tillämpas av Sverige. En viktig bestämmelse är därvid att en lägre försäljningsskatt bara får tillämpas för fordon som uppfyller en standard som beslutats inom gemenskapen. Detta får konsekvenser när det gäller de svenska reglerna för lätta fordon i miljöklass 1. I dag saknas kravnivåer motsvarande dem som gäller för lätta miljöklass 1-fordon. Enligt de planer som nu finns skall nya avgaskrav beslutas senast den 30 juni 1996 och börja tillämpas år 2000. Mitt uppdrag i denna del har varit att lägga fram förslag om en sänkt årlig fordonsskatt för lätta fordon i miljöklass 1 samt ett förslag till stöd för fordon som möter högt ställda miljökrav. Jag skall dessutom undersöka behovet av eventuella ändringar i de gällande svenska reglerna med hänsyn till EES-avtalet och ett eventuellt medlemskap i EU.

EES-avtalet och miljöklasssystemet för bilar

I EES-avtalet som trädde i kraft den 1 januari 1994 ingår EG:s regler om begränsning av avgasutsläpp och buller (direktiven 70/157/EEG, 70/220/EEG, 72/306/EEG och 88/77/EEG enligt deras senaste lydelse). Avgasgodkännandet är en förutsättning för godkännande vid typ- och registreringsbesiktning enligt fordonskungörelsen (1972:595). En särskild övergångsbestämmelse finns intagen i avtalet enligt vilken EEG-typgodkännande (direktiv 70/156/EEG i dess senaste lydelse) vid sidan av nationella bestämmelser skall gälla i EFTA-länderna fr.o.m. år 1995. Den innebär att vi skall tillåta att även EG-konforma bilar säljs i Sverige. Bilavgasförordningen har genom regeringens beslut den 23 juni 1994 ändrats så att EEG-typgodkända fordon genom ett förenklat och administrativt förfarande skall kunna erhålla ett svenskt avgasgodkännande. Likaså måste fordonskungörelsen och bilregisterkungörelsen ändras till följd av EES-avtalet så att EEG-typgodkända bilar får tillträde till den svenska marknaden. Ändringen i dessa lagrum bör återspegla ändringen i bilavgasförordningen.

EG:s regelverk utvecklas fortlöpande. Rättsakter som antagits inom EG under perioden den 1 augusti 1991 t.o.m. 31 december 1993 har genom ett tilläggsavtal inkorporerats i EES-avtalet. Så kommer att ske även fortsättningsvis.

Ett medlemskap i EU innebär inte någon större skillnad gentemot EES-avtalet. Den fria cirkulationen för EG-godkända fordon gäller fr.o.m. ingången av år 1995. Förhandlingsuppgörelsen innebär att EG:s regler i princip skall gälla även i Sverige. På fordonsområdet innebär uppgörelsen också att tillverkaransvaret enligt de svenska bilavgasbestämmelserna kvarstår. Däremot är inte den differentierade försäljningsskatten till förmån för fordon i miljöklass 1 förenlig med EG:s bestämmelser om ekonomiska styrmedel för en snabbare introduktion av fordon med bättre miljöprestanda. Sådana får endast tillämpas för av EG framtida beslutade krav.

Miljöklassade fordon's marknadsandel för liten

Introduktionen av fordon i de bättre miljöklasserna har gått trögt. För år 1994 kan andelen försålda lätta fordon i miljöklasserna 1 och 2 uppskattas till ca 25 %. Merparten är certifierade i miljöklass 2. I miljöklass 1 finns två modeller. Bland gruppen tunga fordon är samtliga motorer certifierade i miljöklass 3. Det finns inte något som tyder på en förändring under de närmaste åren. En bidragande orsak uppges vara den risk för ökade kostnader i samband med ett utökat tillverkaråtagande som följer vid en certifiering i miljöklassen 1 eller 2; en annan EES-avtalet och ett förestående EU-medlemskap.

Medlen för en differentierad fordonsskatt till förmån för miljöklass 1-fordon och ett stöd till fordon med mycket låga utsläpp är härigenom begränsade. Antalet lätta miljöklass 1-fordon som kommer att säljas fram till dess att EG beslutar om nästa generations avgaskrav kan uppskattas till 3 400. Beloppet som frigörs genom ändrade skatteregler kan därmed beräknas till 20,3 milj. kr.

Konsekvensen av försäljningsutvecklingen av de lätta miljöklass 1-fordonen jämfört med miljöklass 3-fordon medför för lätta fordon ett överskott till statskassan med runt 400 milj. kr, ett belopp som kommer att öka. Dessa medel bör utnyttjas till miljöåtgärder inom vägtrafiksektorn.

Fordonsskatten sänks med 300 kr årligen för lätta miljöklass 1-fordon

Det finns olika vägar att differentiera den årliga fordonsskatten med avseende på miljöklass 1-fordon. Skatteuttaget kan sättas till 0 under den tid som tillverkaransvaret gäller (5 år) eller under fordonets livslängd (15 år) för de fordonskategorier som det här är fråga om. Skatten kan också differentieras i resp. viktintervall. Med hänsyn till det begränsade ekonomiska utrymmet för förändringar och att en differentiering någorlunda skall motsvara nedsättningen av försäljningsskatten eller

4 000 kr föreslås en årlig sänkning av fordonsskatten med 300 kr under fordonets hela livslängd. För att komma i fråga för en gynnsammare skattebehandling måste fordonen uppfylla avgaskraven för miljöklass 1 och föras in i bilregistret och tas i bruk första gången under perioden januari 1995 t.o.m. utgången av juni 1996. För elbilar som i beskattningshänseende hänförs till miljöklass 1 bör stödet utformas på annat sätt.

Prop. 1994/95:55
Bilaga 3

Försäljningsskatten slopas för elfordon under en treårsperiod

Den tekniska utvecklingen av el- och hybridfordon är sedan ett par år tillbaka intensiv. De har en potential att ge väsentligt lägre utsläpp än fordon drivna med konventionell förbränningsmotorteknik. De lämpar sig särskilt väl för användning i tätorter. I Sverige liksom i övriga Europa och USA ökar intresset för en användning av elbilar i större skala. Introduktionen underlättas delvis tack vare ett aktivt samhällsstöd. Det råder enighet om att det behövs kraftiga stimulansåtgärder för att få till stånd en elbilsmarknad, där det finns möjligheter även för privatpersoner att välja ett elbilsalternativ. Bland de åtgärder som förts fram för att ge elbilen en bättre konkurrensförsättning är bl.a. införandet av en miljöklass 0 för el- och hybridfordon, sänkt mervärdesskatt, slopad försäljningsskatt och höjda drivmedelspriser.

De eldrivna fordonens särskilt goda miljöegenskaper motiverar att de i skattehänseende skall åtnjuta en förmånligare behandling än den som gäller för konventionella fordon. Anskaffningskostnaden för ett eldrivet fordon är avsevärt högre än för förbränningsmotordrivna fordon med jämförbara prestanda. Till detta kommer den begränsade aktionsradien med hänsyn till dagens batteriteknik. Det höga styckepriset beror på att någon egentlig serietillverkning ännu inte kommit till stånd.

För att främja introduktionen på marknaden av eldrivna fordon undantas dessa från försäljningsskatt under åren 1995–1997. Projekt kan försenas och planer omintetgöras av olika skäl. Har inte den slopade försäljningsskatten haft en påtaglig effekt på elbilsmarknaden bör systemet kunna förlängas ytterligare ett par år.

Stöd skall endast utgå till fordon som uppfyller kraven för s.k. nollemissionsfordon, dvs. fordon som inte under några som helst körförhållanden bidrar till luftföroreningar. I annat fall kan det uppfattas som att samhället ger stöd till olämpliga och dåliga fordon, varigenom en fortsatt positiv utveckling riskeras.

Tillverkanssvaret för fordon ändras inte

För att kunna få ett svenskt avgasgodkännande måste bl.a. tillverkaren åta sig ett ansvar för reningsutrustningens hållbarhet. De grundläggande kraven finns i 6–8 §§ bilavgaslagen. Ansaret innebär att biltillverkaren om vissa kriterier är uppfyllda skall ersätta bilägarens kostnader om ett fel uppstår så att gränsvärden överskrids och bilen inte kan godkännas vid

en myndighetskontroll. Ambitionen inom EG är att ett sådant system skall införas i samband med att direktivet med avgaskrav för år 2000 antas år 1996.

Under utredningsarbetet har såväl Bilindustriföreningen som Grossistförbundet Svensk Handel framfört synpunkter på det svenska tillverkaransvarets förenlighet med såväl EES-avtalet som ett framtida medlemskap i EU.

Riksdagen godkände i november 1992 EES-avtalet. Vid riksdagsbehandlingen utgick EES-utskottet i fråga om Sveriges krav på hållbarhet för reningsutrustningen och miljöklasserna från att dessa regler behålls även efter den 1 januari 1995 (jfr bet. 1992/93:EU1, rskr. 1992/93:18). Det har hävdats att merkostnaden för tillverkaransvaret innebär en snedvridning av konkurrensen. Den direkta kostnaden för tillverkaransvaret uppgår i genomsnitt till knappt 200 kr per bil. Det är en blygsam kostnad som kan bäras av såväl tillverkare som konsumenter. Under utredningsarbetet har det inte framkommit något i övrigt som ändrar riksdagens ställningstagande i denna fråga.

EES-avtalet innehåller också överenskommelser om ett övervakningsförfarande för kontrollen av att de avtalade reglerna följs. Tvister i fråga om den svenska tillämpningen av EES-avtalet avgörs i första hand av den gemensamma EES-kommittén.

Lösningen i EES-avtalet för bilavgasområdet var EU inte beredd att godta i medlemskapsförhandlingarna. EU har emellertid förklarat att bilavgasdirektiven inte omfattar regler om tillverkaransvar. De hindrar inte heller att Sverige behåller sitt system med bl.a. krav på hållbarhet, tillverkaransvar och återkallelse, under förutsättning att detta inte strider mot EG:s regler om produktansvar och produktsäkerhet. Eftersom de senare reglerna inte medför problem för Sverige, kunde frågan om tillverkaransvaret avföras från förhandlingarna (jfr Ds 1994:48). Som medlem i EU bör det finnas goda utsikter att aktivt verka för att ett gemensamt system på detta område införs.

Så länge som det inte finns några gemensamma regler på detta område inom EG är min bedömning den att vi även som medlem i EU kan behålla tillverkaransvaret etc. i avvaktan på att en EG-lagstiftning trätt i kraft. Vid ett medlemskap är det EG-domstolen som har att avgöra om tillverkaransvaret strider mot bestämmelserna om den fria varucirkulationen.

Förteckning över remissinstanser som avgett yttrande över
delbetänkandet Bilars miljöklassning och EG
(SOU 1994:111)

Prop. 1994/95:55
Bilaga 4

Kammarrätten i Göteborg, Kommerskollegium, Försvarmakten, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Kommunikationsforskningsberedningen, Statskontoret, Generaltullstyrelsen, Riksrevisionsverket, Riksskatteverket, Närings- och teknikutvecklingsverket, Konkurrensverket, Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, Länsstyrelsen i Älvsborgs län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Stockholms kommun, Göteborgs kommun, Konsumentverket, Statens naturvårdsverk, Trafik- och klimatkommittén, Naturskyddsföreningen, Grossistförbundet Svensk Handel, Tjänstemännens Centralorganisation, Sveriges Akademikers Centralorganisation, Bilindustriföreningen, Föreningen Gröna Bilister, Motormännens Riksförbund, Saab-Scania Combitech AB, AB Svensk Bilprovning, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Åkeriförbundet, Swedish Electric/Hybrid Car Consortium, Swedish Electric/Hybrid Van Consortium och Svenska Gasföreningen.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1994-09-30

Närvarande: f.d. regeringsrådet Bengt Hamdahl, justitierådet Bo Svensson, regeringsrådet Arne Baekkevold.

Enligt en lagrådsremiss den 8 september 1994 (Finansdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, m.m.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Gunilla Näsman.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

Försäljningsskatt på motorfordon skall enligt nuvarande ordning i regel tas ut vid försäljning eller införsel av ett fordon. I vissa fall inträder dock skattskyldighet i stället när fordonet registreras i bilregistret. I remissen föreslås sådan ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon att det alltid skall vara registrering i bilregistret som utgör grund för beskattningen. Som förutsättning för skatteplikt gäller sålunda att registreringsskyldighet föreligger och skattskyldigheten inträder vid registreringen eller, om fordonet samtidigt ställs av, vid avställningens upphörande.

Skyldigheten att låta registrera fordon i bilregistret regleras inte i lag utan i en av regeringen beslutad författning, nämligen bilregisterkungörelsen (1972:599). Av 8 kap. 3 och 7 §§ regeringsformen (RF) framgår att riksdagen inte kan delegera normgivningsmakt i fråga om skatt. Genom att skattskyldigheten för försäljningsskatten enligt förslaget genomgående anknyts till bilregistreringen aktualiseras frågan om en sådan ordning är förenlig med RF. Skattskyldighetens omfattning kommer ju att bestämmas av registreringsskyldigheten som beslutas av regeringen.

Vissa ramar för skattskyldigheten uppställs i den aktuella lagen, bl.a. genom bestämmelserna i 4 och 8 §§. Lagrådet anser emellertid att anknytningen i 4 och 7 §§ av skattskyldigheten till bilregistreringen ändå lämnar ett utrymme för regeringen att bestämma beskattningens omfattning som inte står i överensstämmelse med RF:s regler om normgivningsmakten. Denna brist bör kunna avhjälpas genom att de grundläggande reglerna om registreringen tas in i lag, så att den normgivning på området som regeringen kan behöva utfärda kan få karaktären av verkställighetsföreskrifter.

I sammanhanget bör en näraliggande fråga beaktas, nämligen om det är förenligt med RF att på sätt som föreslagits i remissförslagets 2 § hänvisa till fordonskungörelsen (1972:595) och bilregisterkungörelsen i fråga om beteckningar som används i lagen. Motsvarande fråga har tidigare behandlats av Lagrådet, bl.a. i ett yttrande den 11 mars 1988 med anledning av en remiss med förslag till ny vägtrafikskattelag (se prop. 1987/88:159 s. 107). Lagrådet fann att en hänvisning av ifrågavarande slag borde införas.

Mot denna bakgrund har Lagrådet inte någon erinran mot hänvisningarna i 2 § till angivna kungörelser vad gäller beteckningarna i lagen.

I övrigt föranleder de remitterade förslagen inte någon annan erinran än att, till närmare överensstämmelse med den i författningskommentaren uttryckta avsikten, i inledningen till 7 § lagen om försäljningsskatt på motorfordon bör anges att skattskyldigheten inträder när fordonet första gången införs i bilregistret.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 20 oktober 1994

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Sahlin, Hjelm-Wallén, Peterson, Hellström, Thalén, Freivalds, Wallström, Tham, Schori, Blomberg, Heckscher, Hedborg, Andersson, Winberg, Uusmann, Nygren, Ulvskog, Sundström, Lindh, Johansson

Föredragande: statsrådet Nygren

Regeringen beslutar proposition 1994/95:55 Försäljningsskatten på motorfordon

