



Ny vägtrafikskattelag, m.m. samt allmänna motioner om vägtrafikbeskattning (prop. 2005/06:65)

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens förslag i proposition 2005/06:65 Ny vägtrafikskattelag m.m. Fordonsskatten för personbilar av modellår 2006 eller senare samt för vissa äldre personbilar som uppfyller särskilda miljökrav skall baseras på fordonets koldioxidutsläpp i stället för på dess vikt. Övriga fordon skall kvarstå i det nuvarande viktbaseade systemet. De nya bestämmelserna tas in i en vägtrafikskattelag och en lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt som ersätter fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt. Förfaranderegler på området anpassas till reglerna i skattebetalningslagen (1997:483) och övriga punktskatteförfattningar, och vissa ändringar görs i reglerna om fordondefinitioner.

Utskottet tillstyrker också propositionen i den del som gäller sänkt reklamskatt på annonsblad vid import från tredje land.

Lagförslagen träder i kraft den 1 maj 2006. Den nya koldioxidbaseade fordonsskatten skall emellertid gälla först fr.o.m. den 1 oktober 2006. Ändringen rörande reklamskatt skall tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2006.

Förslagen beräknas ge upphov till något ökade offentligtfinansiella nettointäkter 2006–2008. Den varaktiga nettointäkten beräknas dock till – 0,1 miljarder kronor.

Utskottet avstyrker i betänkandet slutligen dels fyra motioner (m, fp, kd) som väckts med anledning av propositionen, dels ett 40-tal motioner om vägtrafikbeskattning som väckts under den allmänna motionstiden 2005. Till betänkandet har lämnats tolv reservationer (m, fp, kd, c).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Bakgrund	5
Propositionens huvudsakliga innehåll	7
Utskottets överväganden	9
Ny vägtrafikskattelag m.m.	9
Drivmedelsbeskattning m.m.	12
Alternativa drivmedel	17
Kilometerskatt	20
Registreringsskatt på personbilar	22
Trängselskatt	23
Accis på snöskotrar	24
Reservationer	25
1. Ny vägtrafikskattelag m.m., punkt 1 (m)	25
2. Ny vägtrafikskattelag m.m., punkt 1 (fp)	26
3. Ny vägtrafikskattelag m.m., punkt 1 (kd)	28
4. Ny vägtrafikskattelag m.m., punkt 1 (c)	29
5. Drivmedelsbeskattning m.m., punkt 2 (m)	30
6. Drivmedelsbeskattning m.m., punkt 2 (fp)	31
7. Alternativa drivmedel, punkt 3 (m)	32
8. Alternativa drivmedel, punkt 3 (fp)	33
9. Alternativa drivmedel, punkt 3 (c)	34
10. Kilometerskatt, punkt 4 (m)	35
11. Kilometerskatt, punkt 4 (kd)	35
12. Kilometerskatt, punkt 4 (c)	36
Särskilda yttranden	37
1. Alternativa drivmedel, punkt 3 (mp)	37
2. Registreringsskatt på personbilar, punkt 5 (mp)	37
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	38
Propositionen	38
Följdmotioner	38
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005	39
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	45

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Ny vägtrafikskattelag m.m.

Riksdagen antar regeringens i bilaga 2 till detta betänkande återgivna förslag till

1. vägtrafikskattelag,
2. lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
3. lag om ändring i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,
4. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
5. lag om ändring i konkurslagen (1987:672),
6. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar,
7. lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet,
8. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
9. lag om ändring i lagen ((1997:323) om statlig förmögenhetsskatt,
10. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
11. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
12. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
13. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
14. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
15. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:65 och avslår motionerna 2005/06:Sk5 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk6 yrkandena 1–3, 2005/06:Sk7 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk8 yrkandena 1–3, 2005/06:Sk244, 2005/06:Sk265 och 2005/06:Sk502.

Reservation 1 (m)

Reservation 2 (fp)

Reservation 3 (kd)

Reservation 4 (c)

2. Drivmedelsbeskattning m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:Sk220 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk225 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk257 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk260, 2005/06:Sk264, 2005/06:Sk266, 2005/06:Sk279, 2005/06:Sk282, 2005/06:Sk292, 2005/06:Sk294, 2005/06:Sk310 yrkandena 1–3, 2005/06:Sk321, 2005/06:Sk353, 2005/06:Sk376, 2005/06:Sk389, 2005/06:Sk400 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk501,

2005/06:Sk522, 2005/06:T497 yrkande 20, 2005/06:MJ292 yrkande 8, 2005/06:MJ519 yrkande 15, 2005/06:N304 yrkande 7, 2005/06:N309 yrkande 6 och 2005/06:N380 yrkande 1.

Reservation 5 (m)

Reservation 6 (fp)

3. Alternativa drivmedel

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:Sk5 yrkande 3, 2005/06:Sk271, 2005/06:T497 yrkande 23, 2005/06:MJ254 yrkande 3, 2005/06:MJ353 yrkande 2 och 2005/06:MJ522 yrkande 4.

Reservation 7 (m)

Reservation 8 (fp)

Reservation 9 (c)

4. Kilometerskatt

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:Sk332, 2005/06:Sk412, 2005/06:Sk511, 2005/06:T610 yrkande 6 och 2005/06:MJ440 yrkande 4.

Reservation 10 (m)

Reservation 11 (kd)

Reservation 12 (c)

5. Registreringsskatt på personbilar

Riksdagen avslår motion 2005/06:N338 yrkande 8.

6. Trängselskatt

Riksdagen avslår motion 2005/06:Sk308.

7. Accis på snöskotrar

Riksdagen avslår motion 2005/06:Sk508.

Stockholm den 21 februari 2006

På skatteutskottets vägnar

Susanne Eberstein

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Susanne Eberstein (s), Gunnar Andrén (fp), Ulla Wester (s), Per Erik Granström (s), Per-Olof Svensson (s), Marie Engström (v), Lennart Axelsson (s), Ulf Sjösten (m), Mats Berglind (s), Jörgen Johansson (c), Catharina Bråkenhielm (s), Stefan Hagfeldt (m), Britta Rådström (s), Anne-Marie Ekström (fp), Lars Gustafsson (kd), Henrik Westman (m) och Åsa Domeij (mp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet dels regeringens proposition 2005/06:65 Ny vägtrafikskattelag, m.m. och fyra motioner som väckts med anledning av propositionen, dels ett 40-tal motioner från den allmänna motionstiden 2005 om vägtrafikbeskattning vars genomförande inte är kopplat till innevarande budgetår och som därför inte behandlats i anslutning till den gångna höstens budgetberedning. Regeringens och motionärernas förslag till riksdagsbeslut redovisas i *bilaga 1*. Regeringens förslag till lagtext återges i *bilaga 2*. I tre särskilda betänkanden, 2005/06:SkU20 Allmänna motioner om energibeskattning, 2005/06:SkU22 Motioner om alkoholskatt m.m. respektive i ett betänkande med anledning av en aviserad proposition om skatt på flygresor, behandlar utskottet övriga återstående motioner från den gångna höstens allmänna motionstid på punktskatteområdet.

Bakgrund

EG-direktiv

I fråga om beskattningen av personbilar i EU har kommissionen i meddelandet KOM (2002) 431 anfört att medlemsstaternas fordonsskatter bör vara baserade på omfattningen av koldioxidutsläppen från fordonen. Dieselskatten bör höjas i nivå med bensinskatten samtidigt som den årliga vägtrafikskatten för dieselbilar anpassas till den nivå som gäller för bensindrivna bilar. På grundval av meddelandet har kommissionen i juli 2005 lämnat ett förslag till rådet avseende ett direktiv KOM(2005) 261 slutlig om beskattning av personbilar. Förslaget innebär att uttag av registreringskatt inte längre skall vara tillåtet och att de medlemsstater som tar ut registreringskatt successivt skall avveckla skatten. Under den övergångstid som krävs för ett avskaffande föreslås att ett gemensamt system för återbetalning av registreringskatt införs samt att skatten helt eller delvis differentieras efter motorns koldioxidutsläpp. Enligt förslaget skall senast den 31 december 2010 mer än 50 % av det totala uttaget av fordonsskatt härröra från den koldioxidbaserade skattekomponenten. Förslaget behandlades senast i oktober 2005 i rådets arbetsgrupp för skattefrågor.

Gällande bestämmelser om fordonsskatt

I fordonsskattelagen anges efter vilka kriterier fordonsskatt tas ut och hur skatten skall beräknas. Kriterierna utgörs främst av fordonets vikt och typ av drivmedel. Fordonsskatt tas ut för motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar, traktorer, tunga terrängvagnar, motorredskap och släpvagnar som är eller bör vara registrerade i bilregistret och som inte är avställda.

Tidigare var fordonsskatten för dieseldrivna personbilar differentierad med avseende på årsmodell. Den 1 januari 2001 slopades denna differentiering.

Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo över den lägsta vikten i klassen. Som exempel är fordonsskatten för en bensindriven personbil med skattevikt över 900 kg 903 kr + 183 kr för varje hundratal kilo över lägsta skattevikt. Fordonsskatten för motsvarande dieseldrivna personbil är 2 870 kr + 580 kr för varje hundratal kilo över lägsta skattevikt. Den högre fordonsskatten för dieselbilar motiveras av att dieselolja beskattas lägre än bensen. Vid en årlig körsträcka på ca 1 700 mil är den sammanlagda skattebelastningen ungefär lika stor för en dieselbil som för en bensenbil.

El- och elhybridbilar med en skattevikt av högst 3 500 kg är befriade från fordonsskatt i fem år.

Fordonsskatten på personbilar som ägs av boende i vissa glesbygdskommuner är sedan 1980 nedsatt och tas i dessa områden ut till den del skatten överstiger 384 kr.

Fordonsskatten på jordbrukstraktorer slopades den 1 januari 2002.

Vägtrafikskatteutredningen

Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:08, dir. 2001:12, dir. 2002:26 och dir. 2004:7) avlämnade i juli 2002 delbetänkandet Vissa vägtrafikskattefrågor (SOU 2002:64). I betänkandet föreslogs bl.a. en miljödifferierad fordonsskatt för tunga fordon. Utredningen föreslog vidare bl.a. en höjning av fordonsskatten för bensen- och dieseldrivna lätta lastbilar och bussar för att skatteuttaget skall närma sig nivån för fordonsskatt på personbilar.

Utredningen avlämnade i maj 2004 sitt slutbetänkande Skatt på väg (SOU 2004:63). I slutbetänkandet föreslog bl.a. en koldioxidrelaterad fordonsskatt för lätta motorfordon samt en ny vägtrafikskattelag. Utredningen föreslog vidare en likformig drivmedelsbeskattning, och man lämnade slutligen vissa överväganden kring beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner och huvuddragen kring utformningen av ett svenskt kilometerskattesystem för tunga lastfordon.

Budgetbesluten för 2005 och 2006

Vid behandlingen av statsbudgeten för år 2005 godtog riksdagen att transportsektorn skall ingå i den gröna skatteväxlingen. Riksdagen beslutade höja energiskatten på bensen den 1 januari 2005 med 15 öre per liter och

på dieselolja med 30 öre per liter, exklusive moms. Samtidigt sänktes koldioxidskatten för jordbrukets arbetsmaskiner motsvarande en sänkning av dieselskatten med 2 kr per liter från 2005 års nivå. Fordonsskatten höjdes vid samma tidpunkt med 23 % för bensindrivna personbilar, med 2 % för dieseldrivna personbilar och med 40 % för lätta bussar och lätta lastbilar.

Riksdagen har under den gångna höstens behandling av statsbudgeten för år 2006 beslutat förlänga nedsättningen av miljöbilarnas förmånsvärde till år 2011 och höjt gasbilarnas reducering till 40 %. Diesel som används i arbetsmaskiner inom yrkesmässig skogsbruksverksamhet i de stormdrabbade områdena i södra Sverige har befriats från energi- och koldioxidskatt. Fordonsskatten för lätta bussar och lätta lastbilar, slutligen, har höjts med ytterligare 60 % som ett led i den gröna skatteväxlingen.

Riksdagen ställde sig vid höstens budgetberedning också bakom regeringens intentioner om en miljöinriktad omläggning av fordonsskatten under 2006. Tunga motorfordon som uppfyller det obligatoriska avgaskravet för nya fordon skall få sänkt fordonsskatt. Fordonsskatten för lätta fordon skall läggas om till att vara koldioxidbaserad i samband med att en ny förenklad och moderniserad lagstiftning införs. Riksdagen ställde sig vidare bakom att det införs en skattelättnad för vissa dieseldrivna personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar med låga partikelutsläpp. Lättnaden som avser fordon som uppfyller miljöklass 2005 skall uppgå till 6 000 kr per fordon och avräknas från fordonsskatten under åtminstone en treårsperiod. Inriktningen är att ett lagförslag skall kunna träda i kraft den 1 april 2006. Riksdagen delade slutligen regeringens bedömning om att skattestrategin för alternativa drivmedel skall förlängas med ytterligare en femårsperiod efter år 2008, och att en utredning skall tillsättas om hur alternativa drivmedel långsiktigt bör främjas.

Sedan 1994 sker en automatisk höjning av samtliga energi- och koldioxidskattesatser motsvarande förändringarna i konsumentprisindex.

Riksdagen avslög vid höstens budgetbehandling Moderata samlingspartiets, Folkpartiet liberalernas, Kristdemokraternas och Centerpartiets förslag i respektive budgetalternativ på vägtrafikbeskattningens område. Oppositionspartiernas olika alternativ innebar bl.a. en förändring av och en utökad reducering av förmånsvärdet för miljöbilar, en skattereduktion för den som väljer att köpa en miljöbil, avslag på förslaget om höjd fordonsskatt för lätta lastbilar och lätta bussar, sänkt skatt på bensen och diesel samt sänkt dieselskatt för jord- och skogsbruksmaskiner.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till en vägtrafikskattelag och en lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Lagarna ersätter fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt.

I syfte att öka miljöstyrningen föreslås att fordonsskatten för personbilar läggs om till att vara baserad på koldioxidutsläpp. Den koldioxidbaserade fordonsskatten föreslås gälla för personbilar av modellår 2006 eller senare samt för personbilar av tidigare modellår som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Övriga fordon föreslås kvarstå i dagens viktbaserade fordonsskattesystem.

Den koldioxidbaserade fordonsskatten består av ett fiskalt grundbelopp och ett koldioxidbelopp. Grundbeloppet är 360 kr per år. Koldioxidbeloppet är per år 15 kr per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer. Fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol föreslås få en nedsättning av koldioxidbeloppet till 10 kr per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer. Detsamma gäller fordon som är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med annan gas än gasol. För elbilar tas inget koldioxidbelopp ut. För fordon som kan drivas med dieselolja föreslås att skatten beräknas genom att summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5.

I propositionen föreslås vidare att förfarandereglerna på området för vägtrafikbeskattning i huvudsak anpassas till reglerna i skattebetalningslagen (1997:483) och övriga punktskatteförfattningar samt att dessa nya förfaranderegler fogas in i den nya vägtrafikskattelagen.

I propositionen föreslås därutöver vissa förändringar i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Därvid föreslås dels att definitionen av personbil ändras till att även omfatta husbilar, dels att personbilar definitionsmässigt delas in i personbilar klass I och personbilar klass II, där personbilar klass II utgör husbilar och personbilar klass I övriga personbilar. Dessutom föreslås en justering i definitionen av efterfordon. Den koldioxidbaserade fordonsskatten föreslås endast omfatta personbilar klass I.

I propositionen föreslås slutligen en justering i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam avseende reklamskatt som skall betalas till Tullverket vid import från tredje land.

Lagförslagen, inklusive de nya reglerna för förfarandet och den ändrade beskattningen av husbilar, föreslås träda i kraft den 1 maj 2006. Den nya koldioxidbaserade fordonsskatten skall emellertid, tillsammans med övriga förändringar i reglerna kring skatteplikt och skattens beräkning, gälla först fr.o.m. den 1 oktober 2006. Ändringen i lagen om skatt på annonser och reklam föreslås tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2006.

Utskottets överväganden

Ny vägtrafikskattelag m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag om en koldioxidbaserad fordonsskatt för personbilar, om förfaranderegler på området samt om ändrade fordondefinitioner samt avslår motioner bl.a. om omedelbara förändringar av propositionen, om ändring av tidigare riksdagsbeslut om fordonsskatt för lätta lastbilar och lätta bussar och slutligen om framtida förändringar av fordonsskattningen.

Jämför reservationerna 1 (m), 2 (fp), 3 (kd) och 4 (c).

Propositionen

För att öka miljöstyrningen skall fordonsskatten för personbilar av modellår 2006 eller senare samt för vissa äldre personbilar som uppfyller särskilda miljökrav baseras på fordonets koldioxidutsläpp i stället för på dess vikt. Övriga fordon skall kvarstå i det viktbaserade skattesystemet. Fordonsskatten består av ett fiskalt grundbelopp på 360 kr per år och ett koldioxidbelopp per år på 15 kr, eller när det gäller etanol och gasbilar 10 kr, per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer. För dieslbilar skall summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5. Uppgifter om fordonens koldioxidutsläpp hämtas från vägtrafikregistret. De nya bestämmelserna tas in i en vägtrafikskattelag och en lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt som ersätter fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt. En rad följdändringar och andra smärre ändringar görs i flera andra lagar.

I propositionen föreslås också en ändring i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam som innebär att reklamskatten vid import från tredje land av annonsblad sänks från 11 till 8 % av beskattningsvärdet.

Lagförslagen föreslås träda i kraft den 1 maj 2006. Den nya koldioxidbaserade fordonsskatten skall emellertid gälla först fr.o.m. den 1 oktober 2006. Ändringen rörande reklamskatt skall tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2006.

Motioner väckta med anledning av propositionen

I Moderata samlingspartiets kommittémotion Sk6 av Lennart Hedquist m.fl. (m) ställer sig motionärerna tveksamma till en övergång från viktbaserad till koldioxidbaserad fordonsskattning. Motionärerna begär tillkännagivanden till regeringen om några förbättringar av förslaget. När det

gäller den föreslagna miljö- och bränslefaktorn för dieselfordon anføres i motionen att skattesatserna för diesel- och bensindrivna fordon, bör vara teknikneutrala. Teknikutvecklingen för avgasrening har gått framåt för båda fordonskategorierna, inte minst i fråga om partikelutsläpp från dieseldrivna fordon, och motionärerna vill se en harmonisering av fordonsbeskattningen mellan diesel- och bensindrivna fordon (yrkande 1).

Med hänvisning till den höjning av fordonsskatten för lätta lastbilar och lätta bussar som riksdagen nyligen beslutat om begär motionärerna att riksdagen skall besluta om en återgång till den fordonsskatt för dessa fordon som gällde före den 1 januari 2006 (yrkande 2).

Enligt motionen (yrkande 3) går det att komma åt fusket med omregistreringar av personbilar till lätta lastbilar genom enkla åtgärder utan att straffbeskatta alla som äger en lätt lastbil. I motionen föreslås att man böt-fäller den som färdas med uttaget galler i kupén och att det norska systemet med gröna registrerings skyltar för lätta lastbilar införs även i Sverige.

I motion Sk7 yrkandena 1 och 2 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (m) återkommer samma förslag som i den moderata kommittémotionen.

I Folkpartiets kommittémotion Sk5 yrkande 1 av Anna Grönlund Krantz m.fl. anføres att den föreslagna omläggningen av fordonsskatten är ett steg i rätt riktning eftersom det premierar bränslesnåla och utsläppsfria fordon. Enligt motionen bör riksdagen avslå förslaget i den del som avser nedsatt koldioxidbelopp för etanol- och gasbilar (yrkande 1). Därmed kan 2 kap. 9 § andra och tredje styckena i förslaget till vägtrafikskattelag slopas. Motionärerna anför bl.a. att det finns en risk att teknikbaserade styrmedel motverkar utvecklingen av nya drivmedel och att man i stället bör ta fasta på konkreta miljöeffekter som koldioxidutsläpp.

Motionärerna motsätter sig slutligen den föreslagna miljöfaktorn 1,3 för moderna dieseldrivna bilar och föreslår att regeringen återkommer med ett förslag om miljöfaktor 1 och att Vägverket får i uppdrag att snarast ta fram kriterierna för detta (yrkande 2).

I Kristdemokraternas kommittémotion Sk8 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) välkomnas förslaget om att koppla vägtrafikbeskattningen till utsläppen av koldioxid. Motionärerna anser dock att regeringen inte tagit steget fullt ut i fråga om att grunda beskattningen på de faktiska utsläppen. I förslaget behålls de skattemässiga strukturer som missgynnar dieselfordon, och intresset av att generera skatteintäkter till staten motverkar en mer långtgående miljöstyrning, menar motionärerna. Kristdemokraterna begär att regeringen återkommer med förslag till trafikbeskattning som entydigt utgår från fordonens miljöpåverkande utsläpp (yrkande 1) och som innebär likvärdiga skattevillkor för bensin- och dieselfordon (yrkande 2). Dessutom anser motionärerna att fler personbilar av äldre modell bör omfattas av koldioxidbaserad fordonsskatt och att regeringen bör lösa det problem som består i att koldioxiduppgift saknas för fordon av äldre modell (yrkande 3).

Motioner från den allmänna motionstiden 2005

I motion Sk244 av Jan-Evert Rådström och Magdalena Andersson (m) anförts att med insikten om moderna dieselmotorers förtjänster bör fordons-skatten på dieslbilar och bensindrivna bilar jämställas.

I motion Sk265 av Ola Sundell (m) föreslås sänkt fordonsskatt i glesbygdslän med hänvisning till att människor i glesbygd inte har möjlighet att välja billigare transportsätt.

I motion Sk502 av Olle Sandahl (kd) föreslås att barnfamiljer på landsbygden skall ges rätt att ha två bilar för en fordonsskatt.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:FiU1) ställde sig vid den gångna höstens budgetberedning positiv till att genomföra en miljöinriktad omläggning av fordonsskatten under 2006 samtidigt som fordonsbeskattningen förenklas och moderniseras. Utskottet anser att de internationellt sett höga koldioxidutsläppen från biltrafiken i Sverige motiverar att det i fordonsbeskattningen införs ekonomiska incitament för att minska utsläppen. Denna inriktning ligger också i linje med EG-kommissionens direktivförslag KOM (2005) 261 om beskattning av personbilar. En koldioxidbaserad fordonsskatt kompletterar koldioxidskatten på drivmedel som styrmedel och ger nybilsköpare en stimulans att välja bränsleeffektiva fordon och bidrar härigenom till att uppfylla de klimatpolitiska målen. Enligt utskottet uppfyller förslaget kravet på långsiktig stabilitet och på behovet av skatteintäkter.

Flera motioner tar upp frågan om diesebilarnas beskattning i relation till bensinbilars beskattning, och det föreslås en utjämning av beskattningen mellan fordonstyperna. Utskottet konstaterar att Sverige liksom de flesta EU-länderna har en beskattning av dieselbränsle som är lägre än vad som gäller för bensin av hänsyn till den yrkesmässiga trafikens konkurrenssituation. Här liksom i de flesta medlemsstaterna är fordonsskatten på dieseldrivna bilar i gengäld högre. Utskottet anser att det behövs en miljö- och bränslefaktor för dieslbilar i den nya fordonsbeskattningen så länge utsläppskraven är lägre för dessa bilar än för bensindrivna bilar och så länge dieselolja är lägre beskattad än bensin. Utskottet bedömer att den föreslagna miljö- och bränslefaktorn är väl avvägd, men det finns säkert anledning att ompröva miljöfaktorn när avgaskraven för bensin- och dieseldrivna personbilar är mer lika.

Utskottet har inget att invända mot att koldioxidbeloppet för fordon som kan drivas med alternativa drivmedel är lägre än för övriga fordon. I motsats till Folkpartiet anser utskottet att det finns skäl för den extra stimulans för etanol- och gasbilar som förslaget innebär.

Den nya lagstiftningen är konstruerad så att det koldioxidbaserade systemet med tiden kommer att omfatta en allt större andel av personbilsparken medan det viktbaserade systemet i motsvarande mån kommer att omfatta ett minskande antal fordon. Så småningom skall alla lätta fordon omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten. Lätta bussar och lätta lastbilar

kommer att inkluderas så snart uppgifter om koldioxidutsläppen finns tillgängliga i vägtrafikregistret. Mot den bakgrunden anser utskottet att det inte behövs något tillkännagivande med anledning av Kristdemokraternas förslag om att fler äldre personbilar skall omfattas av den koldioxidbase-rade fordonsskatten.

Utskottet ser ingen anledning att ompröva den fordonsskattehöjning för lätta lastbilar och lätta bussar som riksdagen beslutat om från årsskiftet eller att göra regeringen uppmärksam på hur man kan komma åt fusket i samband med omregistrering av personbilar till lätta lastbilar. Riksdagens beslut är i överensstämmelse med Vägtrafikskatteutredningens förslag och grundar sig också på utredningens bedömning att det också av miljöskäl är olämpligt att fordonsskatten på lätta lastbilar och lätta bussar är lägre än skatten på personbilar. Även efter skattehöjningen är fordonsskat-ten för dessa fordon lägre än jämförbara viktclasser för främst dieseldrivna personbilar.

Med anledning av motionsyrkandena om fordonsskatten i glesbygd vill utskottet framhålla att det glesbygdsavdrag som sedan 1980 gäller i for-donsbeskattningen i vissa kommuner i norra och mellersta Sverige bibehålls i den nya vägtrafikskattelagstiftningen.

Utskottet har sammanfattningsvis inget att erinra mot regeringens för-slag om en koldioxidbaserad fordonsskatt för personbilar och om förfaran-dereglerna på området samt om ändrade fordondefinitioner. Detsamma gäller förslaget om sänkt reklamskatt vid import från tredje land. Med det anförda tillstyrker utskottet proposition 2005/06:65 och avstyrker motions-yrkandet om delvis avslag på propositionen, yrkandet om en återgång till den fordonsskatt för lätta bussar och lätta lastbilar som gällde före den 1 januari 2006 liksom övriga motionsyrkanden med begäran om olika tillkän-nagivanden med anledning av den nya vägtrafikskattelagen eller rörande fordonssbeskattningen i allmänhet.

Drivmedelsbeskattning m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner bl.a. om sänkningar av drivmedelskat-terna, om utredningar med olika inriktning på området, om användningen av alkylatbensin och om en begränsningsregel för drivmedelsskatterna.

Jämför reservationerna 5 (m) och 6 (fp).

Bakgrund

Enligt energiskattedirektivet 2003/96/EG är medlemsstaterna skyldiga att tillämpa specifika minimiskattenivåer för motorbränslen. Minimivåerna den 1 januari 2004 (exkl. moms) motsvarade för blyhaltig bensin 3:82 kr per liter, för blyfri bensin 3:26 kr per liter och för dieselolja 2:74 kr per liter.

Enligt energiskattelagen är punktskatten på bensin (miljöklass 1) 4:96 kr per liter och på diesel (omärkt miljöklass 1) motsvarande 3:64 kr per liter.

Motioner från den allmänna motionstiden 2005

I Moderata samlingspartiets motion T497 yrkande 20 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) anförs att drivmedelsskatterna blivit en budgetregulator där medborgarnas beroende av bilen överbeskattas för att finansiera vidlyftiga utgiftsökningar. Motionärerna föreslår därför en sänkning av bensinskatten med 15 öre inklusive moms och av dieselskatten med 30 öre inklusive moms. I kommittémotion N309 yrkande 6 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) föreslås sänkta skatter på drivmedel och höjt reseavdrag för att underlätta för dem som bor på landet.

I motion Sk225 yrkandena 1 och 2 av Rolf Gunnarsson (m) föreslås en sänkning av bensin- och dieselskatten.

I motion Sk260 av Stefan Hagfeldt (m) föreslås sänkt bensinskatt så att enskilda och familjer har råd att äga och köra bil. En sänkning skulle bl.a. förbättra rörligheten på arbetsmarknaden och underlätta för människor att bo kvar i glesbygd.

I motion Sk264 av Ola Sundell (m) betonas vikten av en ökad satsning på turismen och att höjda drivmedelsskatter inte gynnar branschen. Dieselskatten för pistmaskiner bör slopas och bensinskatten sänkas.

I motion Sk266 av Ola Sundell och Stefan Hagfeldt (m) vill motionärerna i motsats till regeringen sänka dieselskatten eftersom regeringens föreslagna höjning slår mot åkerier, skogsbruk, skogsindustri och landsbygd samt är negativ för miljön.

I motion Sk279 av Bengt-Anders Johansson (m) anförs bl.a. att renare och säkrare bilar har minskat de externa kostnaderna och att bilen nu är överbeskattad.

I motion Sk282 av Gunnar Axén och Anna Lindgren (m) föreslås en översyn av effekterna på glesbygden av höjda bilskatter.

I motionerna Sk376 och Sk522 av Anne Marie Brodén (m) påtalas att riksdagen har beslutat att trafiken skall beskattas efter sina kostnader och att det nu behövs en översyn om så är fallet. I annat fall bör enligt motionären skatten på bensin och diesel sänkas.

I motion Sk389 av Gunnar Axén och Per Bill (m) betonas bilens betydelse för glesbygden, och motionärerna anför att man inte kan straffbeskatta biltransporter om man skall nå målet att hela Sverige skall leva.

I motion Sk400 yrkandena 1 och 2 av Henrik S Järrel (m) framhålls behovet av sänkta drivmedelsskatter eftersom många människor är starkt beroende av bil i och utanför arbetet. Enligt motionen bör vidare en större andel av trafik- och fordonsrelaterade skatter och avgifter återföras till infrastruktur och trafiksäkerhet.

I motion N380 yrkande 1 av Carl-Erik Skårman och Cecilia Widegren (m) som tar sikte på Skaraborgs län anförs att det är viktigt att människor som vill bo och verka på landsbygden har rimliga förutsättningar. Motionärerna avser att verka för sänkta bensin- och dieselskatter.

I motion Sk220 yrkande 1 av Hans Backman (fp) föreslås att en utredning ser över möjligheterna att förändra bensinbeskattningen. Momsen bör enbart läggas på varan men inte på varan inklusive punktskatt. Enligt motionen (yrkande 2) bör regeringen vidare ta initiativ till en miljökonsekvensbeskrivning av en bensinskattesänkning med 2 kr/liter.

I motion Sk292 av Runar Patriksson (fp) föreslås en snabbutredning av de ekonomiska, sociala och regionala konsekvenserna av ytterligare höjda trafikskatter. Samme motionär föreslår i motion Sk310 ytterligare utredningar. Det gäller för det första frågan om eventuella skillnader i miljöpåverkan mellan dieseldrivna och bensindrivna personbilar (yrkande 1), frågan om en harmonisering av bensin- och dieselskatten utifrån miljöpåverkan (yrkande 2) och frågan om lagligheten av att drivmedlen har skatt på skatt (yrkande 3).

I motion Sk294 av Anna Grönlund Krantz (fp) föreslås att en utredning ser över hur förändringar av vägtrafikskatter och drivmedelsskatter påverkar näringar som är starkt beroende av vägtransporter.

I motion MJ292 yrkande 8 av Lars Tysklind och Cecilia Wigström (fp) anförs att användningen av alkylatbensin ytterligare bör stimuleras. Mer information behövs och ytterligare skattesänkningar bör övervägas för att öka efterfrågan.

I kommittémotion MJ519 yrkande 15 av Anita Brodén m.fl. (fp) anförs att lantbruket behöver få ekonomiska incitament att öka användningen av förnybara drivmedel. Motionärerna föreslår att den fortsatta sänkningen av dieselskatten för jord- och skogsbrukets maskiner bara skall gälla om man använder diesel med inblandning av förnybart drivmedel.

I motion N304 yrkande 7 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp) anförs att regeringen bör utreda vilka gynnsamma miljöeffekter den gröna skatteväxlingen på bensin haft och vilka effekter en bensinskattesänkning skulle få på miljön.

I motion Sk257 yrkandena 1 och 2 av Rangwi Marcelind (kd) anförs att den straffbeskattning av dem som bor i glesbygd som i dag finns inbyggd i bensinbeskattningen bör ses över och skatten sänkas för glesbygdsbor.

I motion Sk353 av Holger Gustafsson (kd) föreslås en sänkning av dieselskatten för jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner med 63 öre per liter.

I motion Sk501 av Dan Kihlström (kd) anförs att bl.a. bensinskatten måste sänkas för att glesbygden inte helt skall utarmas och avfolkas.

I motion Sk321 av Agne Hansson och Staffan Danielsson (c) föreslås att det införs en begränsningsregel för drivmedelsskatten i syfte att stabilisera drivmedelspriset. Enligt motionen bör det finnas ett ”tak” och ett ”golv” för skatten på bensin och diesel.

Utskottets ställningstagande

I en lång rad motioner föreslås skattesänkningar på drivmedel. Utskottet anser att punktskatterna på bl.a. bensin och diesel utgör viktiga styrmedel i miljöpolitiken som syftar till att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. De svenska punktskatterna på bensin och diesel ligger för övrigt på en genomsnittlig europeisk nivå. Riksdagen har i samband med budgetbeslutet för 2006 (bet. 2005/06:FiU1) avslagit förslag från Moderata samlingspartiet om skattesänkningar på bensin och diesel, och utskottet ser ingen anledning att ompröva beslutet och nu föreslå en skattesänkning på drivmedel. Utskottet är heller inte i övrigt berett att föreslå förändringar i beskattningen i enlighet med motionerna eller att biträda de olika utredningsförslag som förs fram i några motioner.

Riksdagen har från årsskiftet höjt reseavdraget, dvs. det avdragsgilla beloppet för kostnader för resor med egen bil mellan bostad och arbetsplats respektive i tjänsten, från 17 kr per mil till 18 kr per mil för att anpassa avdraget till de höjda priserna på drivmedel. Fordonsskatten är vidare, som redan framhållits, nedsatt i vissa glesbygdskommuner i norra och mellersta Sverige. Med anledning av de motioner som tar upp effekterna i glesbygd av dyra drivmedel vill utskottet framhålla att regeringen i december 2004 tillkallade en särskild utredare (dir. 2004:168) med uppdrag att analysera och lämna förslag till regionala stimulansåtgärder inom skatteområdet. Uppdraget avser främst förhöjt grundavdrag till fysiska personer inom stödområde A. I andra hand skulle utredaren överväga om andra regionala stimulansåtgärder kan vidtas med syftet att stimulera den regionala utvecklingen där medborgare och företag kan ha höga utgifter till följd av långa transportavstånd och kallt klimat. Utredaren avlämnade i juli 2005 slutbetänkandet Regionala stimulansåtgärder inom skatteområdet (SOU 2005:68). Regeringen har aviserat att en proposition om ett regionalt förhöjt grundavdrag kommer att avlämnas till riksdagen den 22 mars 2005.

En harmonisering av bensin- och dieselskatten tas upp i motion Sk310 yrkande 2. Drivmedelsbeskattningen har prövats av Vägtrafikskatteutredningen, och utredningens förslag innebär att skatten på bensin och dieselolja på sikt likställs genom att skatten på diesel höjs. Dieselskatten har stor betydelse för den yrkesmässiga trafikens konkurrenssituation, och utskottet anser att frågan får övervägas mycket noga. Utskottet är inte berett att biträda motionskravet om en ny utredning.

Den fråga som tas upp i motionerna Sk220 yrkande 1 och Sk310 yrkande 3 dvs. att mervärdesskatten beräknas på drivmedelspriset inklusive punktskatt, har sin grund i allmänna principer för beskattningen och gäller alla punktskattepliktiga varor och inte bara drivmedel. En punktskatt skall

betalas av den som konsumerar en vara. Detta syfte uppnås inte om punktskatten får dras av från priset innan mervärdesskatten beräknas. Utskottet anser inte att frågan behöver utredas.

När det härefter gäller motion Sk353 och yrkandet om sänkt dieselskatt för jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner erinrar utskottet om att i samband med att energiskatten på drivmedel höjdes den 1 januari 2005, som led i den gröna skatteväxlingen, sänktes samtidigt koldioxidskatten på dieselolja som används i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet med 77 %, vilket innebar en sänkning av dieselskatten med 2 kr per liter från 2005 års nivå. Syftet var att skapa likvärdiga konkurrensförutsättningar för det svenska jord- och skogsbruket jämfört med övriga EU. Riksdagen har vidare nyligen beslutat att diesel som används i arbetsmaskiner inom yrkesmässig skogsbruksverksamhet i de stormdrabbade områdena i södra Sverige skall befrias från energi- och koldioxidskatt. Slutligen kan framhållas att fordonsskatten på jordbrukstraktorer slopades den 1 januari 2002. Utskottet är inte berett att föreslå ytterligare sänkningar av dieselskatten.

Utskottet ställer sig skeptiskt till förslaget i motion Sk321 om en begränsningsregel för drivmedelsskatten för att stabilisera priset. Utskottet anser att förändringar i oljepriset måste få slå igenom i konsumentledet om marknadens prismekanism skall fungera. Förslaget förlänger oljeberoendet och försämrar de alternativa bränslenas konkurrenskraft.

Utskottet anser att det från miljösynpunkt är önskvärt att alkylatbensin i ökad omfattning ersätter vanlig bensin. Det kan säkert som sägs i motion MJ292 yrkande 8 behövas informationsinsatser. För att öka användningen av alkylatbensin i tvåtaktsmotorer sänkte riksdagen under våren 2002 energiskatten på sådan bensin med 1:50 kr per liter. Skatten på alkylatbensin är i dag 3:39 kr per liter, vilket kan jämföras med skatten på bensin (miljöklass 1) som är 4:96 kr per liter. Utskottet är inte berett att förorda en ytterligare skattesänkning på alkylatbensin och anser inte att riksdagen i övrigt behöver uttala sig i frågan.

Med det anförda avstyrker utskottet samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

Alternativa drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om permanent skattebefrielse för förnybara drivmedel, om en mer effektiv styrning mot miljövänliga bränslen och bränslesnål teknik, om insatser för att öka tillgången på förnybara drivmedel och om en utredning om bidrag eller skatteregler som gynnar vätgas som drivmedel.

Jämför reservationerna 7 (m), 8 (fp) och 9 (c) samt särskilt yttrande 1 (mp).

EG-direktiv

Enligt biodrivmedelsdirektivet 2003/30/EG bör medlemsstaterna se till att en minsta andel biodrivmedel och andra förnybara bränslen släpps ut på marknaden och att det fastställs nationella vägledande mål för detta. Ett referensvärde för dessa mål är 2 % beräknat på energiinnehållet av all bensin och diesel för transportändamål som släpps ut på marknaden före utgången av år 2005 och 5,75 % före utgången av år 2010.

Enligt bränsledirektivet 98/70/EG tillåts högst 5 % inblandning av etanol i bensin.

Utredningen om förnybara fordonsbränslen

Utredningen om förnybara fordonsbränslen (M 2003:02) med uppgift (dir. 2003:89) att föreslå nationella mål och strategier för en fortsatt introduktion av förnybara fordonsbränslen, att utreda frågan om skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle 2005 och att analysera någon form av drivmedelscertifikat (s.k. gröna certifikat) avlämnade i januari 2004 delbetänkandet Förnybara fordonsbränslen – nationellt mål för 2005 och hur tillgängligheten av dessa bränslen kan ökas (SOU 2004:4). I januari 2005 överlämnade utredningen sitt slutbetänkande Introduktion av förnybara fordonsbränslen (SOU 2004:133). Enligt förslagen skulle marknadsaktörernas ambition för år 2005 vara högre än EU:s referensnivå på 2 %, och det vägledande målet för år 2010 skulle sättas till 5,75 %.

Skattestrategin för alternativa drivmedel m.m.

Biobränslen beskattas i dag endast när de används för drift av motordrivna fordon. Genom s.k. pilotprojektdispenser sedan 1995 har emellertid all användning av biodrivmedel varit helt eller, såvitt gäller etanol i blandning med mineraloljeprodukt, i varje fall delvis skattebefriad. I samband med budgetbehandlingen för 2002 ställde sig riksdagen bakom huvudkomponenterna för en skattestrategi för alternativa drivmedel. Den ursprungliga strategin har därefter modifierats på så sätt att koldioxidneutrala drivmedel

fr.o.m. 2004 t.o.m. 2008 har befriats från både koldioxidskatt och energiskatt. Genom skattestrategin för alternativa drivmedel har riksdagen och regeringen markerat att detta område är ett av de viktigaste i arbetet med att bygga ett ekologiskt hållbart samhälle. Strategin har lett till att alternativa drivmedel fått en mycket bred introduktion på den svenska marknaden.

I samband med budgetbehandlingen för år 2006 ställde sig riksdagen bakom regeringens bedömning att koldioxidneutrala drivmedel även efter 2008 bör ges konkurrenskraftiga skattevillkor. Koldioxidneutrala drivmedel skall under ytterligare en femårsperiod från utgången av den nuvarande skattestrategin garanteras de konkurrenskraftiga skattevillkor som är nödvändiga. Regeringen aviserade i budgetpropositionen slutligen att en särskild utredare skall tillkallas för att med utgångspunkt från befintligt utredningsmaterial och i samverkan med närliggande utredningar ta fram konkreta handlingsalternativ för hur alternativa drivmedel långsiktigt bör främjas.

Motion väckt med anledning av propositionen

I Folkpartiets kommittémotion Sk5 yrkande 3 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp) anförs att förnybara drivmedel permanent bör undantas från koldioxidskatt eftersom det nuvarande tidsbegränsade undantaget inte ger någon bra grund för investeringar i produktion av förnybara drivmedel.

Motioner från den allmänna motionstiden 2005

I Moderata samlingspartiets motion T497 yrkande 23 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) angående alternativa bränslen anförs att alla nya bränslen behöver en viss volym för att det skall löna sig att investera i lagerhållning och tankställen. Ett ensidigt gynnande av någon utvecklingslinje, t.ex. etanol, kommer med nödvändighet att missgynna andra. Enligt motionen vore det olyckligt om föreskrifter eller skatteregler hindrar framväxten av möjliga alternativ. Utvecklingen av motorer som effektivare utnyttjar dagens bränslen kan visa sig vara det miljövänligaste och prisvärdaste alternativet. Samma resonemang framförs i Moderata samlingspartiets motion MJ522 yrkande 4 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) angående skattesystemet för bränslen. Motionärerna förespråkar ett skattesystem som mer effektivt styr mot miljövänliga bränslen och fordon, dvs. det skall också styra mot mer bränslesnål teknik och mindre utsläpp av växthusgaser.

I motion Sk271 av Staffan Danielsson och Agne Hansson (c) förespråkas en samordnad satsning för rimliga bilkostnader och mer förnybara bränslen. Det behövs snara insatser för att öka tillgången på förnybara drivmedel men även insatser för att införa en maxtaxa för drivmedelsskatterna i syfte att hejda de ökande drivmedelskostnaderna. När det gäller utvecklingen av förnybara bränslen vill motionärerna öka anslagen till energiforskning, utveckla dimetyleter ur skogsprodukter, öka inblandningen etanol i bensin och öka användningen av RME i diesel och sänka förmånsvärdet för biogasbilar.

I motion MJ254 yrkande 3 av Kenneth Johansson (c) framhålls att Dalarna har en stor potential för bioenergi men att det krävs politiska beslut för att resurserna skall tas till vara. Motionären anser att de skatte- och handelspolitiska spelreglerna skall utformas så att Sverige liksom övriga EU får en rimlig självförsörjningsgrad vad gäller biodrivmedel.

I motion MJ353 yrkande 2 av Barbro Feltzing (mp) begärs att en utredning överväger om det behövs stimulansbidrag eller ändrade skatteregler som gynnar framtagning av alternativa drivmedel som vätgas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att skattestrategin för alternativa drivmedel har medfört att koldioxidneutrala drivmedel fått en bred introduktion i Sverige. Långsiktiga och förutsebara villkor är nödvändiga för att företag på alternativbränslemarknaden skall få rimliga förutsättningar att kunna etablera och bygga upp sin verksamhet. Riksdagen har nyligen ställt sig bakom regeringens förklaring att koldioxidneutrala drivmedel garanteras konkurrenskraftiga skattevillkor under ytterligare en femårsperiod från år 2008. Regeringen har aviserat att en utredning skall ta fram konkreta handlingsalternativ för hur alternativa drivmedel långsiktigt bör främjas.

Riksdagen (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6) antog i december 2005 en ny lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Skyldigheten gäller fr.o.m. den 1 april 2006 de volymmässigt största försäljningsstäl- len för att därefter årligen fram till år 2009 vidgas till fler försäljningsstäl- len. Riksdagen godkände vidare att det vägledande målet för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel fr.o.m. 2010 skall vara minst 5,75 % av den totala användningen av bensin och diesel för trans- portändamål beräknat på energiinnehåll. Riksdagen riktade slutligen ett tillkännagivande till regeringen om åtgärder med syftet att stimulera till- gången och efterfrågan av flera förnybara bränslen. Riksdagen uttalade att en långsiktig flerbränslestrategi som omfattar utökad investeringsstimulans måste tas fram för att främja teknikneutralitet även i försäljningsledet. Syf- tet är att skapa likvärdiga förutsättningar för en teknikneutral introduktion av förnybara drivmedel.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är nödvändigt att inte bara drivmedlen är miljövänliga utan att även motorer och fordon är miljö- anpassade. Genom den nya vägtrafikskattelagen sker en miljörelatering av fordonsskatten som innebär att bränsleeffektiva fordon premieras. Staten satsar inte bara genom skattesystemet utan även genom samverkan med bilindustrin för att främja introduktion av miljövänliga fordon.

Utskottet har ovan avvisat tanken på en maxtaxa för drivmedelsbeskatt- ningen och vidhåller den uppfattningen.

När det gäller inblandning av etanol i bensin är det en fråga som berör det s.k. bränsledirektivet som för närvarande tillåter högst 5 % inbland- ning. Sverige är i EU drivande för en höjning av gränsen för inblandning.

Beträffande förmånsvärdet för gasbilar har riksdagen höjt nedsättningen av förmånsvärdet från 20 % till 40 % från årsskiftet, vilket motsvarar den nivå som gäller för elhybridbilar. Utskottet anser att ytterligare höjningar av nedsättningen inte behövs.

När det slutligen gäller motion MJ353 yrkande 2 och förslaget om en översyn av bl.a. skattereglerna för att gynna vätgas som drivmedel anser utskottet att en sådan översyn inte behövs.

Frågor om alternativa drivmedel är föremål för en livlig uppmärksamhet inte minst i Regeringskansliet, och utskottet anser att motionerna inte behöver föranleda några tillkännagivanden till regeringen. Utskottet avstyrker med det anförda samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

Kilometerskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner med olika riktningar angående beskattning av användningen av vägar.

Jämför reservationerna 10 (m), 11 (kd) och 12 (c).

EG-direktiv om användandet av vägar m.m.

Direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer (Eurovinjettdirektivet) anger minimiskattenivåer för tunga fordon över 12 ton. Lätta fordon omfattas inte av några minimiskatter enligt EG-rätten. Förhandlingar om en revidering av direktivet har pågått sedan hösten 2003. Kommissionen har föreslagit att en obligatorisk infrastrukturavgift tas ut för alla lastbilar eller lastbilskombinationer med en bruttovikt över 3,5 ton när de kör på motorvägar i det transeuropeiska vägnätet, TEN-nätet. Enligt förslaget får medlemsstaterna ta ut avgift även på riksväg eller huvudväg som går nära motorvägen. För övrigt vägnät kan en avgift tas ut med stöd av subsidiaritetsprincipen.

Vid Transportrådets möte i april 2005 kom medlemsstaterna överens om en gemensam ståndpunkt som innebar en kompromiss avseende de centrala delarna av kommissionens förslag. Kompromissförslaget innebär i princip ingen strikt öronmärkning av intäkter från tids- eller avståndsrelaterade skatter och avgifter. Sådana skatter och avgifter måste omfatta det transeuropeiska vägnätet, med möjlighet till vissa undantag. För övrigt vägnät kan medlemsstaterna själva bestämma om de vill ta ut tids- eller avståndsrelaterade skatter och avgifter. Kompromissförslaget ger en tydligare och mer omfattande differentiering i miljöhänsen och innebär lägre avgifts- och skattenivåer för särskilt miljöanpassade fordon. I kompro-

missförslaget höjs även maximinivån för tidsrelaterade skatter och avgifter (t.ex. Eurovinjettsamarbetet) och möjligheten att differentiera dessa utvidgas. Beslut om ett direktiv kan förväntas inom kort.

Sverige deltar sedan den 1 januari 1998 i vägavgiftssamarbetet Eurovinjett tillsammans med Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland (prop. 1997/98:12, bet. 1997/98:SkU7). Avgiften tas ut för tunga lastbilar eller lastbils kombinationer med en totalvikt på minst 12 ton och gäller för en viss tidsperiod. Betald vägavgift ger rätt att trafikera vägarna i anslutna länder. För dessa fordon har fordonsskatten sänkts. Riksdagen beslöt hösten 2000 (bet. 2000/01:SkU11 och 2000/01:SkU13) att vägavgiften i enlighet med rådets direktiv 1999/62/EG skall differentieras efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordonets motor uppfyller.

Tyskland har den 31 augusti 2003 upphört med att ta ut vägavgift och i stället den 1 januari 2005 börjat ta ut en kilometeravgift. Övriga samarbetsländer fortsätter att ta ut vägavgift, med Nederländerna som ansvarigt för den centrala administrationen. För att kompensera effekterna av kilometeravgiften för åkarna kommer Tyskland att återbetala en del av avgiften mot uppvisande av bevis för att punktskatt på bränsle betalats i Tyskland.

Motioner från den allmänna motionstiden 2005

I motion Sk511 av Jan Emanuel Johansson (s) anförs att ett sätt att skapa rättvisa konkurrensförhållanden för den tunga trafiken vore att lägga om beskattningen så att den delvis baseras på körsträcka. Enligt motionären skulle beskattningen bestå av en koldioxidskatt som är proportionerlig mot bränsleförbrukningen och en kilometerskatt som beror på fordonets körsträcka kopplad till miljöklass och vikt hos fordonet. För den konkurrensutsatta skogsnäringen kan det, enligt motionen, eventuellt krävas speciallösningar.

I kommittémotion MJ440 yrkande 4 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) sägs att den omläggning av vägtrafikskatten som finns på förslag riskerar att ytterligare minska området där avverkning av skog är lönsamt. Det går inte, enligt motionären, att genomföra skattehöjningar på svenska transporter utan starkt negativa konsekvenser för skogsindustrin.

I kommittémotion T610 yrkande 6 av Johnny Gylling (kd) begärs ett tillkännagivande om vissa faktorer som man måste ta hänsyn till vid införandet av kilometerskatt. Motionären anför att kilometerskatt torde vara ett sätt att någorlunda rättvist beskatta tunga vägtransporter men att varje extra beskattning på godset innebär en prishöjning som konsumenten får betala. Nivån på kilometerskatten måste därför noga avvägas mot befintliga skatter som fordonsskatt och dieselskatt.

I motion Sk332 av Birgitta Carlsson och Jörgen Johansson (c) föreslås att utländska lastbilar skall betala vägavgift vid transporter i Sverige. Enligt motionen skulle vägavgiften kunna tas ut efter antalet kilometer de utländska lastbilarna kör i landet eller efter den tid de vistas här.

I motion Sk412 av Birgitta Sellén och Viviann Gerdin (c) anser motionärerna att Vägtrafikskatteutredningens förslag om kilometerskatt inte bör genomföras. Införs den föreslagna kilometerskatten för tunga fordon drabbas landsbygden särskilt hårt. Enligt motionen kommer mycket skog inte att kunna avverkas då transportkostnaderna äter upp hela vinsten.

Utskottets ställningstagande

Vägtrafikskatteutredningen har i sitt slutbetänkande Skatt på väg (SOU 2004:63) lämnat vissa överväganden om huvuddragen kring utformningen av ett svenskt kilometerskattesystem för tunga lastfordon. Utredningens förslag utvärderas för närvarande i Regeringskansliet. Beskattningen av den tunga trafiken styrs av det s.k. Eurovinjettdirektivet, vilket för närvarande är föremål för revision och där ett beslut om direktiv kan förväntas inom kort. Utskottet anser inte att riksdagen bör föregripa regeringens arbete med frågan och avstyrker därför samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

Registreringsskatt på personbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att införa en registreringsskatt på personbilar.

Jämför särskilt yttrande 2 (mp).

EG-direktiv m.m.

Kommissionen har som framgått ovan i juli 2005 lämnat ett förslag till direktiv om beskattningen av personbilar, KOM(2005) 261 slutlig. Förslaget innebär att uttag av registreringsskatt inte längre skall vara tillåtet och att de medlemsstater som tar ut registreringsskatt successivt skall avveckla skatten. Under den övergångstid som krävs för ett avskaffande föreslås att ett gemensamt system för återbetalning av registreringsskatt införs samt att skatten helt eller delvis differentieras. Vid möte i rådets arbetsgrupp för skattefrågor i oktober 2005 ifrågasatte ett flertal länder förslaget att avveckla registreringsskatten inom EU.

Bakgrund

Sverige har tidigare haft en försäljningsskatt (den s.k. bilaccisen) på motorfordon som avskaffades den 1 januari 2001. Personbilar undantogs från accisen fr.o.m. den 1 januari 1997 i syfte att stimulera en förnyelse av bilparken och miljövänligare bilar (prop. 1996/97:14, bet. 1996/97:SkU8).

Frågan om en försäljningsskatt togs upp av Vägtrafikskatteutredningen men inget konkret förslag presenterades (SOU 2004:63). En försäljningsskatt föreslogs nyligen i Vägverkets klimatstrategi för transportsektorn men inga konkreta förslag gavs där heller (VV Publikation 2004:102).

Motion från den allmänna motionstiden 2005

I Miljöpartiets motion N338 yrkande 8 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) föreslås att det införs en koldioxidrelaterad registreringskatt för bilar. Frågan är utredd av Utredningen om en handlingsplan för hållbar konsumtion – för hushållen i betänkandet (SOU 2005:51) Bilen, Biffen, Bostaden.

Utskottets ställningstagande

Utskottet finner inte anledning att föreslå att riksdagen åter inför en försäljningsskatt på nya personbilar. Utskottet avstyrker motionen.

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att undantaget från trängselskatt för funktionshindrade skall knytas till person och inte till visst fordon.

Bakgrund

Enligt 6 § lagen (2004:629) om trängselskatt kan Skatteverket efter ansökan av den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt.

Motion från den allmänna motionstiden 2005

I motion Sk308 av Anna Lilliehöök (m) anförs att trängselskatten inte får begränsa tillgängligheten för rörelsehindrade. I motionen föreslås att undantaget från trängselskatt bör knytas till person och inte till fordon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det finns goda skäl för att funktionshindrade inte skall betala trängselskatt. För att undantagsmöjligheten inte skall missbrukas har bestämmelserna utformats så att bara en bil per beviljat parkeringstillstånd kan undantas. Det är fullt möjligt för en funktionshindrad att ansöka om ändring av vilket fordon som skall undantas, t.ex. om den funktionshindrades resvanor ändras eller vid byte av bil.

Försöket med trängselskatt i Stockholms kommun kommer att utvärderas, och den fråga motionären tar upp kan lämpligen tas upp i det sammanhanget. Utskottet är mot den anförda bakgrunden inte berett att föreslå att bestämmelserna ändras på det sätt motionären föreslår. Utskottet avstyrker motionen.

Accis på snöskotrar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att införa en accis på nya snöskotrar.

Bakgrund

En snöskoter dvs. ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kg är inte fordonsskattepliktigt. Däremot är det ett registreringspliktigt fordon som för att framföras fordrar traktorkort eller körkort utfärdat före den 1 januari 2000 eller förarbevis utfärdat från och med nämnda datum.

Skoterleder finansieras på flera olika sätt. Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) finansierar genom s.k. gröna jobb tillsammans med kommunerna anläggande av skoterleder. Under åren 1997–2001 fördelade staten vidare genom Naturvårdsverket statsbidrag till kommuner som ville anlägga skoterleder. Kommunernas insatser på området varierar i övrigt allt efter respektive kommuns resurser. Enskilda skoterklubbar anlägger också skoterleder på ideell basis. Klubbarna sköter vidare i regel underhåll och drift av befintliga leder med bidrag från kommunerna. Slutligen kan nämnas att staten har ett ansvar för de s.k. statliga fjällederna i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Dalarna. Dessa leder är inte bara till för skoterkörning utan även för skidåkning, hundspann och sommarvandring.

Motion från den allmänna motionstiden 2005

I motion Sk508 av Lars U Granberg (s) föreslås en satsning på skoterinfrastrukturen i norra Sverige via en engångsaccis på nya skotrar. I motionen sägs vidare bl.a. att accisen också kan användas som ett miljöstyrmiddel eller ett styrmiddel för att premiera motorsvagare skotrar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan förstå behovet av skoterinfrastruktur men är inte berett att föreslå införandet av en engångsaccis på skotrar för att finansiera en utbyggnad. Utskottet har i flera sammanhang ansett att alla statliga utgifter i princip bör underkastas sedvanlig årlig budgetprövning och att man bör undvika att örönmärka skatteinkomster för särskilda ändamål. Utskottet finner i detta fall ingen anledning att ändra uppfattning och avstyrker motionen.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Ny vägtrafikskattelag m.m., punkt 1 (m)

av Ulf Sjösten (m), Stefan Hagfeldt (m) och Henrik Westman (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens i bilaga 2 till detta betänkande återgivna förslag till

1. vägtrafikskattelag,
2. lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
3. lag om ändring i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,
4. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
5. lag om ändring i konkurslagen (1987:672),
6. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar,
7. lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet,
8. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
9. lag om ändring i lagen ((1997:323) om statlig förmögenhetsskatt,
10. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
11. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
12. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
13. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
14. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
15. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

samt tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om fordonsskattningen. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:65 och motionerna 2005/06:Sk6 yrkandena 1–3 och 2005/06:Sk7 yrkandena 1 och 2, bifaller delvis motionerna 2005/06:Sk5 yrkande 2, 2005/06:Sk8 yrkande 2 och 2005/06:Sk244 samt avslår motionerna 2005/06:Sk5 yrkande 1, 2005/06:Sk8 yrkandena 1 och 3, 2005/06:Sk265 och 2005/06:Sk502.

Ställningstagande

Moderata samlingspartiet ifrågasätter om det är rätt att gå från en viktbase-rad till en koldioxidbaserad fordonsskatt. Ett alternativ till det ensidigt miljörelaterade förslaget hade varit att i högre utsträckning ta hänsyn till

fordonens trafiksäkerhetsprestanda. Vi är också tveksamma till att beskatta fordon med koldioxidutsläpp som överstiger 100 gram per kilometer. Förslaget tar inte hänsyn till den faktiska miljöpåverkan som fordonen medför. Ett fordon med högre utsläpp kan i det enskilda fallet användas i mindre utsträckning än ett fordon med lägre utsläpp. En allmän bilfientlighet lyser igenom propositionen som borde ha sett annorlunda ut.

Vi anser att en harmonisering bör ske av fordonsbeskattningen mellan diesel- och bensindrivna fordon. Enligt förslaget skall det fiskala grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor på 3,5 för dieseldrivna fordon. Vi anser att skattesatserna för fordon och drivmedel bör vara teknikneutrala. Utvecklingen har gått framåt när det gäller avgasrening för både bensin- och dieseldrivna fordon. Inte minst har man åstadkommit väsentligt minskade partikelutsläpp från dieseldrivna fordon. Vänsterkartellens ensidiga motstånd mot dieseldrivna fordon riskerar att leda till att teknikutvecklingen motverkas. Många småföretagare är beroende av personbilar, lätta bussar och lastbilar i sin verksamhet och en straffbeskattning av dieseldrivna fordon på det sätt som regeringen föreslår går ut över småföretagen.

Vi motsatte oss den höjning av fordonsskatten för lätta bussar och lastbilar som genomfördes från årsskiftet och vill passa på att göra det även i det här sammanhanget. Fordonsskatten för lätta bussar och lätta lastbilar bör återställas till den nivå som gällde före den 1 januari 2006. Det är fel att straffa alla fordonsägare bara för att ett fåtal fuskar. Fusket, som består i att man monterar ett galler bakom förarsätet i en personbil och sedan registreringsbesiktigar fordonet som en lätt lastbil, kan mycket enkelt åtgärdas genom att bötfälla dem som färdas med uttaget galler i kupéutrymmet. Det norska systemet med gröna registreringsplåtar för lätta lastbilar är också bra eftersom polisen enkelt kan se om fordonet är byggt för att vara lätt lastbil.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

2. Ny vägtrafikskattelag m.m., punkt 1 (fp)

av Gunnar Andrén (fp) och Anne-Marie Ekström (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens i bilaga 2 till detta betänkande återgivna förslag till

1. vägtrafikskattelag med den ändringen att 2 kap. 9 § andra och tredje styckena utgår ur lagförslaget,
2. lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
3. lag om ändring i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,
4. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,

5. lag om ändring i konkurslagen (1987:672),
 6. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar,
 7. lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet,
 8. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
 9. lag om ändring i lagen ((1997:323) om statlig förmögenhetsskatt,
 10. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
 11. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
 12. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
 13. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
 14. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
 15. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt
- samt tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om dieslbilar med låga utsläpp av partiklar och kväveoxid. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:Sk5 yrkandena 1 och 2, bifaller delvis proposition 2005/06:65 och motionerna 2005/06:Sk6 yrkande 1, 2005/06:Sk7 yrkande 1, 2005/06:Sk8 yrkande 2 och 2005/06:Sk244 samt avslår motionerna 2005/06:Sk6 yrkandena 2 och 3, 2005/06:Sk7 yrkande 2, 2005/06:Sk8 yrkandena 1 och 3, 2005/06:Sk265 och 2005/06:Sk502.

Ställningstagande

Folkpartiet anser att Sverige behöver en tydlig strategi när det gäller att ställa om samhället till klimatvänliga transportsystem. I en sådan strategi ingår att styra både mot användning av alternativa bränslen och mot en lägre bränslekonsumtion för samtliga fordon. Skattelagstiftningen på bränsleområdet bör vara sådan att den gynnar övergång till icke-fossila bränslen. Fordonskatten bör däremot framför allt syfta till att gynna fordon med låg förbrukning av bränsle, ett bra mått på det är låga utsläpp av koldioxid. Regeringens förslag att fordonsskatten för personbilar skall baseras på koldioxidutsläpp i stället för på vikt är ett steg i rätt riktning. Det premierar bränsleeffektiva fordon och utsläppsfria fordon som elbilar. Vi tycker dock att det är olyckligt att lagstiftningen inte likställer miljövänliga dieselfordon och bensinfordon. Vi anser att regeringen bör återkomma med en ändring som innebär att dieslbilar med låga utsläpp av partiklar och kväveoxider får miljöfaktor 1 i stället för 1,3. Vägverket bör snarast ta fram kriterierna för miljöfaktor 1 för dieselfordon.

Vad ovan anförs bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Förslaget om nedsatt koldioxidbelopp för fordon som kan drivas med alternativa drivmedel omfattar bilar som också går att köra på vanlig bensin. I stort sett alla bilar på marknaden som kan drivas med alternativa drivmedel är av den typen. Vid bensindrift uppnår man inga som helst miljövinster. Drygt 40 % av Europas etanol och en fjärdedel av världens etanol produceras ur eten, som i sin tur produceras från råolja. Att använda fossil etanol i stället för bensin medför heller ingen miljövinster. Fossil etanol används ännu inte som fordonsbränsle i Sverige, men man

kan inte utesluta en sådan utveckling om styrmedlen inte är genomtänkta. Etanol är i sig inte miljövänligare än bensin utan fördelen är att etanol kan framställas ur biomassa. Även dieselolja kan framställas ur biomassa. I framtiden kanske det går att på samma sätt framställa bensin ur biomassa. Risken är att den typ av teknikbaserade styrmedel som regeringen vill införa motverkar den utvecklingen. Det finns ett lapptäcke av olika styrmedel som syftar till att gynna etanol och biogas, t.ex. befrielsen från energiskatt och koldioxidskatt, undantaget från trängselskatt, förmånligare parkeringsregler och gynnsammare förmånsvärden. Vi anser att en effektiv styrning kräver färre, enklare och mer heltäckande system, och i det här fallet är styrning på drivmedel bäst eftersom positiva miljöeffekter bara uppnås om rätt sorts drivmedel används.

Mot bakgrund av vad vi nu anfört anser vi att riksdagen bör avslå regeringens förslag om nedsatt koldioxidbelopp för etanol- och gasbilar. Det innebär att 2 kap. 9 § andra och tredje styckena i förslaget till vägtrafikskattelag skall utgå.

3. Ny vägtrafikskattelag m.m., punkt 1 (kd)

av Lars Gustafsson (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens i bilaga 2 till detta betänkande återgivna förslag till

1. vägtrafikskattelag,
 2. lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
 3. lag om ändring i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,
 4. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
 5. lag om ändring i konkurslagen (1987:672),
 6. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar,
 7. lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet,
 8. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
 9. lag om ändring i lagen ((1997:323) om statlig förmögenhetsskatt,
 10. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
 11. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
 12. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
 13. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
 14. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
 15. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt
- samt tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om trafikbeskattningen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:65 och motion 2005/06:Sk8 yrkandena 1–3, bifaller delvis motionerna 2005/06:Sk5 yrkande 2, 2005/06:Sk6 yrkande 1, 2005/06:Sk7 yrkande 1 och 2005/06:Sk244 samt avslår motionerna 2005/06:Sk5 yrkande 1, 2005/06:Sk6 yrkandena 2 och 3, 2005/06:Sk7 yrkande 2, 2005/06:Sk265 och 2005/06:Sk502.

Ställningstagande

Kristdemokraterna anser att trafikbeskattningen i så stor utsträckning som möjligt skall läggas på de utsläpp som faktiskt sker. Tyngdpunkten bör alltså inte ligga på fordonsägandet utan på bränslekonsumtionen. Den fordonsbeskattning som trots allt är motiverad bör utgå från olika fordons negativa miljöpåverkan och inte generellt göra skillnad på bensin- och dieseldrivna bilar. Vi eftersträvar en fordonsskatt som gör det ekonomiskt lönsamt för fler att köpa dieslbilar, vilket bidrar till att minska utsläppen av koldioxid. Vi beklagar att regeringen inte gjort mer för att eftersträva ett förslag som utgår från de faktiska utsläppen och som likställer bensin- och dieselfordon. Förslaget om att tillämpa en miljö- och bränslefaktor vid beskattningen av dieselfordon är kortsiktigt och grundas främst på fiskala skäl. Det är tydligt att miljöstyrningen kommer i andra hand eftersom även den fiskala grundavgift på 360 kr som enligt förslaget skall tas ut oavsett koldioxidutsläpp skall multipliceras med en miljö- och bränslefaktor för dieslbilar. Vi anser att Vägtrafikskatteutredningens principer för beskattningen av drivmedel och fordon, som innebär att skatten på bensin och diesel på sikt likställs, bör realiseras med vissa modifikationer när det gäller yrkestrafiken.

Från flera utgångspunkter är det angeläget att i hög takt fasa ut bränsletörstiga äldre personbilar utan modern reningsteknik. Det är därför viktigt att effektivt prissätta koldioxidutsläppen från dessa fordon. För att optimera skattens miljöstyrande effekter bör så få personbilar som möjligt finnas kvar i det viktbaseerade systemet. De informationsproblem som regeringen pekar på bör lösas genom att använda den omfattande information om bränsleförbrukning och utsläppsnivåer för äldre fordonmodeller som finns hos Vägverket. Jag vill alltså att regeringen återkommer till riksdagen med förslag som utvidgar den koldioxidbaserade fordonsskatten till att gälla fler personbilar av äldre modell.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4. Ny vägtrafikskattelag m.m., punkt 1 (c)

av Jörgen Johansson (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens i bilaga 2 till detta betänkande återgivna förslag till

1. vägtrafikskattelag,
2. lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
3. lag om ändring i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,
4. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
5. lag om ändring i konkurslagen (1987:672),
6. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar,
7. lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet,
8. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
9. lag om ändring i lagen ((1997:323) om statlig förmögenhetsskatt,
10. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
11. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
12. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
13. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
14. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
15. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

samt tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om en harmonisering av beskattningen av bensin- och dieseldrivna bilar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:65, bifaller delvis motionerna 2005/06:Sk5 yrkande 2, 2005/06:Sk6 yrkande 1 och 2005/06:Sk8 yrkande 2 och avslår motionerna 2005/06:Sk5 yrkande 1, 2005/06:Sk6 yrkandena 2 och 3, 2005/06:Sk7 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk8 yrkandena 1 och 3, 2005/06:Sk244, 2005/06:Sk265 och 2005/06:Sk502.

Ställningstagande

Centerpartiet anser att skattesatserna för fordon och drivmedel bör vara teknikneutrala, och vi vill se en harmonisering av beskattningen av bensin- och dieseldrivna bilar. Vi stöder därför kommittémotionerna Sk5 (fp), Sk6 (m) och Sk8 (kd) i motsvarande delar.

Vad ovan anförs bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5. Drivmedelsbeskattning m.m., punkt 2 (m)

av Ulf Sjösten (m), Stefan Hagfeldt (m) och Henrik Westman (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om drivmedelsbeskattning m.m. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T497 yrkande 20 och 2005/06:N309 yrkande 6, bifaller delvis motionerna 2005/06:Sk225 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk260,

2005/06:Sk264, 2005/06:Sk266, 2005/06:Sk279, 2005/06:Sk376, 2005/06:Sk389, 2005/06:Sk400 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk501, 2005/06:Sk522 och 2005/06:N380 yrkande 1 och avslår motionerna 2005/06:Sk220 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk257 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk282, 2005/06:Sk292, 2005/06:Sk294, 2005/06:Sk310 yrkandena 1–3, 2005/06:Sk321, 2005/06:Sk353, 2005/06:MJ292 yrkande 8, 2005/06:MJ519 yrkande 15 och 2005/06:N304 yrkande 7.

Ställningstagande

Moderata samlingspartiet kan konstatera att trots insikten om att bilen i många delar av vårt land är en nödvändig förutsättning för medborgarna väljer regeringen och dess samarbetspartier att fortsätta på den inslagna vägen mot allt högre drivmedelsskatter. Den s.k. gröna skatteväxlingen där höjda drivmedelsskatter skall finansiera sänkt skatt på arbete får sammantaget negativa effekter för människor som behöver bilen för att kunna arbeta. Resekostnaderna är inte sällan en betydande kostnad för intäktens förvärvande. Drivmedelsskatterna har också blivit en budgetregulator, där medborgarnas beroende av bilen överbeskattas för att finansiera vidlyftiga utgiftsökningar. Vi vill därför sänka drivmedelsskatterna med 15 öre inklusive moms på bensin och 30 öre inklusive moms på diesel.

Regeringens och stödpartiernas höjning av fordonsskatten med 60 % för lätta lastbilar och lätta bussar riktar sig mot småföretagare. Det förekommande fusket bör som vi redan framhållit motverkas genom att straffa dem som fuskar och inte genom en fordonsskattehöjning som drabbar majoriteten som sköter sig.

Eftersom bilresor till och från arbetet är viktiga för många arbetstagare anser vi att reseavdraget bör höjas till 20 kr per mil. På så sätt gynnas rörlighet och möjligheterna att arbeta och verka i hela Sverige.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6. Drivmedelsbeskattning m.m., punkt 2 (fp)

av Gunnar Andréén (fp) och Anne-Marie Ekström (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om drivmedelsbeskattning m.m. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:MJ519 yrkande 15 och avslår motionerna 2005/06:Sk220 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk225 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk257 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk260, 2005/06:Sk264, 2005/06:Sk266, 2005/06:Sk279, 2005/06:Sk282, 2005/06:Sk292, 2005/06:Sk294, 2005/06:Sk310 yrkandena 1–3, 2005/06:Sk321, 2005/06:Sk353, 2005/06:Sk376,

2005/06:Sk389, 2005/06:Sk400 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Sk501, 2005/06:Sk522, 2005/06:T497 yrkande 20, 2005/06:MJ292 yrkande 8, 2005/06:N304 yrkande 7, 2005/06:N309 yrkande 6 och 2005/06:N380 yrkande 1.

Ställningstagande

Vad gäller dieselskatten är vi inom Folkpartiet förvånade över att regeringen inte ger lantbruket ekonomiska incitament att öka användningen av förnyelsebara alternativ. Regeringen tycks ha låst sig fast vid användningen av fossila bränslen. En inblandning av exempelvis RME, rapsmetyl-ester dvs. rapsolja, i diesel ökar andelen förnybara drivmedel och minskar därmed koldioxidutsläppen. Det är nödvändigt att jordbruket får bättre konkurrensvillkor. Detta skulle exempelvis kunna uppnås genom att skattelättnader införs vid inblandning av förnybara drivmedel. Med hänsyn till EG-direktivet om att varje medlemsland skall nå upp till 5,7 % förnybara drivmedel fram till år 2007 är behovet av långsiktiga ekonomiska incitament än viktigare. Vi anser att den fortsatta sänkningen av dieselskatten bara skall gälla om man använder diesel med inblandning av förnybart drivmedel. Detta bör ges regeringen till känna.

7. Alternativa drivmedel, punkt 3 (m)

av Ulf Sjösten (m), Stefan Hagfeldt (m) och Henrik Westman (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T497 yrkande 23 och 2005/06:MJ522 yrkande 4 och avslår motionerna 2005/06:Sk5 yrkande 3, 2005/06:Sk271, 2005/06:MJ254 yrkande 3 och 2005/06:MJ353 yrkande 2.

Ställningstagande

Moderata samlingspartiet anser att transporter är själva livsnerven i ett utvecklat samhälle och i hög grad bidrar till utveckling och spridning av välbefinnande. Vi anser att transportsektorn behöver utvecklas i mer miljövänlig riktning. Det betyder inte att man dramatiskt skall minska transporter utan att se till att miljöbelastningen minimeras. I takt med stigande bensinpriser letas allt intensivare efter alternativa bränslen som kan användas som drivmedel. Ett problem i det sammanhanget är att det behövs en viss volym för att det skall löna sig att investera i lagerhållning och tankställen. En aldrig så bra produkt får inget genomslag om den inte finns tillgänglig. Om staten genom administrativa föreskrifter eller skatteregler gynnar någon utvecklingslinje kommer andra att missgynnas. Det är olyck-

ligt om utvecklingen styrs så att möjliga alternativ inte kommer fram. Utvecklingen av motorer som mer effektivt utnyttjar dagens bränslen kan mycket väl visa sig vara det miljövänligaste och mest prisvärda alternativet. Inte heller denna utvecklingsväg får stängas. Vi vill ha ett skattesystem som mer effektivt styr mot miljövänliga bränslen och fordon, dvs. mot mer bränslesnål teknik och mindre utsläpp av växthusgaser.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8. Alternativa drivmedel, punkt 3 (fp)

av Gunnar Andrén (fp) och Anne-Marie Ekström (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:Sk5 yrkande 3 och avslår motionerna 2005/06:Sk271, 2005/06:T497 yrkande 23, 2005/06:MJ254 yrkande 3, 2005/06:MJ353 yrkande 2 och 2005/06:MJ522 yrkande 4.

Ställningstagande

Folkpartiet anser att Sverige behöver en tydlig strategi när det gäller att ställa om samhället till klimatvänliga transportsystem. I en sådan strategi ingår att styra både mot användning av alternativa bränslen och mot en lägre bränslekonsumtion för samtliga fordon. I dag bygger beskattningen av förnybara drivmedel på tidsbegränsade undantag. Det ger ingen bra grund för investeringar i produktion av förnybara drivmedel. Det är viktigt att skattesystemet ändras så att det blir långsiktigt och bygger på hållbara principer, utan undantag. I väntan på en mer genomgripande reform borde man permanent befria förnybara drivmedel från koldioxidskatt. Vi har i olika sammanhang också föreslagit en rad andra åtgärder för att minska biltrafikens klimatpåverkan. Vi vill öka möjligheten till låginblandning av förnybara bränslen i bensin och diesel. Det är också viktigt att miljövänliga alternativ, som syntetisk diesel, inte missgynnas som de görs i dag. För att uppnå detta måste det svenska miljöklassningssystemet ändras. Vi vill också införa ett miljöcertifieringssystem för förnybara drivmedel för att säkerställa den totala miljönyttan.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

9. Alternativa drivmedel, punkt 3 (c)

av Jörgen Johansson (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen delvis motion 2005/06:Sk271 och avslår motionerna 2005/06:Sk5 yrkande 3, 2005/06:T497 yrkande 23, 2005/06:MJ254 yrkande 3, 2005/06:MJ353 yrkande 2 och 2005/06:MJ522 yrkande 4.

Ställningstagande

Centerpartiet anser att en god infrastruktur är av avgörande betydelse för att Sverige skall kunna utvecklas och tillväxa över hela landet. Bilen har en avgörande roll för att möjliggöra bosättning och utveckling i hela landet. Den ger tillsammans med det utbyggda vägnätet en frihet att leva och arbeta och investera där man så önskar, och den ger stora möjligheter för människor till vård och service, till möten och upplevelser, till ett rikare liv. För många är bilen nödvändig och för barnfamiljer särskilt på landsbygden erfordras i många fall två bilar. Samtidigt belastar trafiken våra gemensamma resurser och miljön på olika sätt. De kollektiva transportlösningarna måste byggas ut och mer miljövänliga och effektiva motorer måste tas fram och en storskalig övergång till förnybara drivmedel måste främjas. Drivmedelskostnaden ökar ständigt och ökningstakten för de fossila drivmedlen har den senaste tiden varit extremt snabb. Det är i och för sig positivt för att skynda på den nödvändiga övergången till förnybara drivmedel men innan dessa finns tillgängliga i tillräcklig omfattning drabbar de ökade fossila drivmedelskostnaderna bilkonsumenterna hårt. Jag anser att det behövs en rejäl ökning av statens anslag för energiforskning, insatser för att utveckla dimetyleter ur skogsprodukter, höjda procentsatser för inblandning av etanol i bensen, ökad användning av E 85, höjda procentsatser för inblandning av RME i diesel och sänkta förmånsvärden för biogasbilar. Jag anser också att skattebelastningen på miljövänliga moderna dieselbilar skall sänkas till nivåerna i övriga EU. Slutligen bör reseavdragen breddas till att omfatta också de dagliga resorna till barnomsorgen.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10. Kilometerskatt, punkt 4 (m)

av Ulf Sjösten (m), Stefan Hagfeldt (m) och Henrik Westman (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om kilometerskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06: MJ440 yrkande 4, bifaller delvis motion 2005/06:Sk412 och avslår motionerna 2005/06:Sk332, 2005/06:Sk511 och 2005/06:T610 yrkande 6.

Ställningstagande

De flesta timmertransporterna sker med lastbil. De höga svenska drivmedelsskatterna och vägtrafikskatterna sänker virkespriserna så att den långväga avverkningen blir olönsam. Det undermåliga vägnätet höjer också transportkostnaderna i den mån transporterna inte helt omöjliggörs. Redan i dag är detta ett problem i Norrlands inland. Den omläggning av vägtrafikskatten för den tunga trafiken som Vägtrafikskatteutredningen föreslår riskerar att ytterligare minska lönsamheten. Vi menar att det inte går att genomföra skattehöjningar på svenska transporter utan starkt negativa konsekvenser för skogsindustrin.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11. Kilometerskatt, punkt 4 (kd)

av Lars Gustafsson (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om kilometerskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06: T610 yrkande 6 och avslår motionerna 2005/06:Sk332, 2005/06:Sk412, 2005/06:Sk511 och 2005/06: MJ440 yrkande 4.

Ställningstagande

Kristdemokraterna är inte mot en kilometerskatt men vi vill varna för konsekvenserna av kraftigt höjda priser på transporterade varor som kan bli följden om skatten införs utan att man gör en avvägning mot andra skatter som fordonsskatt och dieselskatt. En kilometerskatt får anses vara ett någorlunda rättvist sätt att beskatta tunga vägtransporter som orsakar störst vägsitage, buller och utsläpp. Skatten är lika för utländska och inhemska fordon och ger möjlighet till miljödifferiering. Det går vidare att styra trafiken till de vägar som den tunga långväga trafiken bör använda. Jag

anser sammanfattningsvis att det finns fördelar med en kilometerskatt för tunga fordon men att man också måste beakta att varje pålaga medför pris-höjningar som konsumenterna i slutändan får betala.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

12. Kilometerskatt, punkt 4 (c)

av Jörgen Johansson (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i reservationen om kilometerskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:Sk412 och avslår motionerna 2005/06:Sk332, 2005/06:Sk511, 2005/06:T610 yrkande 6 och 2005/06:MJ440 yrkande 4.

Ställningstagande

Centerpartiet anser att Vägtrafikskatteutredningens förslag om kilometerskatt för tunga fordon inte bör genomföras eftersom det skulle drabba landsbygden hårt, särskilt Norrlands och Svealands inland. Den som äger skog långt från industrierna blir den verkliga förloraren. Mycket skog kommer inte att kunna avverkas då transportkostnaderna äter upp hela vinsten. En mycket stor del av landets exportinkomster kommer från skogen. Den näring som till stor del bär upp landets välstånd försätts i en besvärlig situation gentemot utländska konkurrenter. Redan i dag har Sverige, på grund av den höga skatten på drivmedel, en konkurrensnackdel i förhållande till Finland. Utvecklingen av bioenergisektorn som skall bidra till att fylla de energipolitiska målen kommer att stanna av eftersom biobränslen definitivt inte tål ökade transportkostnader. Genom att beskatta avstånd och inte bränsle slår staten undan benen för redan gjorda satsningar inom biobränsleproduktionen. En konsekvensutredning om förslagets inverkan på skogsnäringen visar att 30 % av massaindustrins nuvarande virkesanvändning kommer att försvinna. Virket blir helt enkelt för dyrt att hämta. Av det följer minskad produktion, och åtskilliga arbetstillfällen kommer att försvinna bland skogsentreprenörer, åkare och på industrierna. Alla som bor i Norrlands inland kommer att få betala i form av fördyrade livsmedel och konsumtionsvaror.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Särskilda yttranden

1. Alternativa drivmedel, punkt 3 (mp)

Åsa Domeij (mp) anför:

Miljöpartiet anser att kostnadsläget i Sverige är tillräckligt bra för att gynna produktion av mer miljömässiga bilar. Att staten kan stimulera fram fordon som är mer miljöanpassade än andra kan skatterabatten för katalysatorrenade bilar och miljöklassningen av fordon samt stimulansåtgärderna för elbilar tjäna som exempel på. Jag anser att en översyn bör göras av reglerna för stöd till utveckling av vätgasfordon inom Nutek som klargör vad som hindrar utvecklingen av vätgasfordon. Utredningen bör överväga ett stimulansbidrag eller skatteregler som gynnar framtagning av vätgas som drivmedel.

2. Registreringsskatt på personbilar, punkt 5 (mp)

Åsa Domeij (mp) anför:

Miljöpartiet har i budgetförhandlingarna med regeringen fört fram krav på en koldioxidrelaterad registreringskatt s.k. jeepskatt. Vi fick inte gehör för förslaget men frågan är väckt. En koldioxidrelaterad registreringskatt har föreslagits av utredaren Stefan Edman i betänkandet *Bilen, Biffen, Bostaden* (SOU 2005:51) och jag anser att skatten snarast bör införas. Den svenska klimatpolitiken på transportområdet är inget föredöme utan ger signaler till Volvo och Saab att koldioxidutsläppen inte är en viktig fråga. Det är samma signal som Bushadministrationen ger moderkoncernerna. Därmed driver Sverige och USA utvecklingen i fel riktning. Det undergräver trovärdigheten i Sveriges internationella agerande. Det går inte att bortse från klimatpolitiken och oljeberoendet eller att hoppas att dessa faktorer skall försvinna. Saab och Volvo kan givetvis tillverka bilar med mycket lägre bränsleförbrukning och med mer rimliga fartresurser. Det är just i deras marknadssegment som mycket av ny teknik kan utvecklas eftersom marginalerna är större än i småbilssegmentet.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2005/06:65 Ny vägtrafikskattelag, m.m.:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. vägtrafikskattelag,
2. lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
3. lag om ändring i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,
4. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
5. lag om ändring i konkurslagen (1987:672),
6. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar,
7. lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet,
8. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
9. lag om ändring i lagen ((1997:323) om statlig förmögenhetsskatt,
10. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
11. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
12. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
13. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
14. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
15. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Följdmotioner

2005/06:Sk5 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp):

1. Riksdagen avslår proposition 2005/06:65 i den del som avser nedsatt koldioxidbelopp för fordon som är utrustade med teknik för drift med alkohol eller gas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa miljöfaktor 1 för miljövänliga dieselfordon.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förnybara drivmedel permanent skall undantas från koldioxidskatt.

2005/06:Sk6 av Lennart Hedquist m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en harmonisering mellan bensin- och dieseldrivna fordon vad gäller skattereglernas utformning.

2. Riksdagen beslutar att fordonsbeskattningen av lätta bussar och lastbilar skall återgå till den nivå som gällde före den 1 januari 2006.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lätta lastbilar.

2005/06:Sk7 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en harmonisering mellan bensin- och dieseldrivna fordon vad gäller skattereglernas utformning.
2. Riksdagen beslutar att fordonsbeskattningen av lätta bussar och lastbilar skall återgå till den nivå som gällde före den 1 januari 2006.

2005/06:Sk8 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till trafikbeskattning som entydigt utgår från fordonens miljöpåverkande utsläpp.
2. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till lagstiftning med likvärdiga skattevillkor för bensin- respektive dieselfordon.
3. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till lagstiftning som utvidgar den koldioxidbaserade fordonskatten till att gälla fler personbilar av äldre modell.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005

2005/06:Sk220 av Hans Backman (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör tillsätta en utredning som ser över möjligheterna att förändra systemet för bensinbeskattning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör ta initiativ till att en miljökonsekvensbeskrivning görs över vilka effekter på miljön en bensinskattesänkning med 2 kr per liter skulle få.

2005/06:Sk225 av Rolf Gunnarsson (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkning av bensinskatten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkning av dieselskatten.

2005/06:Sk244 av Jan-Evert Rådström och Magdalena Andersson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fordonsskatten på dieslbilar skall jämföras med bensindrivna bilar.

2005/06:Sk257 av Ragnwi Marcelind (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte bestraffa de som bor i glesbygd genom höga bensin- och dieselskatter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bensinskatten måste sänkas.

2005/06:Sk260 av Stefan Hagfeldt (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkning av bensinskatten.

2005/06:Sk264 av Ola Sundell (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av en ökad satsning på turismen.

2005/06:Sk265 av Ola Sundell (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkt fordonsskatt.

2005/06:Sk266 av Ola Sundell och Stefan Hagfeldt (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkt dieselskatt.

2005/06:Sk271 av Staffan Danielsson och Agne Hansson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en samordnad satsning för rimliga bilkostnader och mer förnybara bränslen.

2005/06:Sk279 av Bengt-Anders Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om beskattning av bilar och bilåkning.

2005/06:Sk282 av Gunnar Axén och Anna Lindgren (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av effekterna på glesbygden av höjda bilskatter.

2005/06:Sk292 av Runar Patriksson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snabbtreda de ekonomiska, sociala och regionala konsekvenserna av ytterligare höjda trafikskatter.

2005/06:Sk294 av Anna Grönlund Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning om hur eventuella förändringar av vägtrafikskatter och drivmedelsskatter påverkar näringar som är starkt beroende av vägtransporter.

2005/06:Sk308 av Anna Lilliehöök (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som mening vad i motionen anförs om att trängselskatter inte får begränsa tillgängligheten för rörelsehindrade.

2005/06:Sk310 av Runar Patriksson (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta utreda eventuella skillnader i miljöpåverkan mellan dieseldrivna personbilar och bensindrivna personbilar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omgående utreda en harmonisering av skattesystemen mellan dieselskatten och bensinskatten så att lika miljöpåverkan får samma skatt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utredning om lagligheten i skatt på skatten vid beskattning av drivmedel.

2005/06:Sk321 av Agne Hansson och Staffan Danielsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av en begränsningsregel för drivmedelsskatt.

2005/06:Sk332 av Birgitta Carlsson och Jörgen Johansson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen vad i motionen anförs om att låta utländska lastbilar betala vägavgift vid transporter inom vårt land eftersom de sliter hårt på våra vägar och försämrar vår miljö.

2005/06:Sk353 av Holger Gustafsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en sänkning av dieselskatten med 63 öre per liter.

2005/06:Sk376 av Anne Marie Brodén (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sänka skatten på bensin och diesel.

2005/06:Sk389 av Gunnar Axén och Per Bill (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bilens betydelse för glesbygden.

2005/06:Sk400 av Henrik S Järrel (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av sänkta drivmedelsskatter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att en större andel av trafik- och fordonsrelaterade skatter och avgifter återförs till investeringar i infrastruktur och trafiksäkerhetsarbete.

2005/06:Sk412 av Birgitta Sellén och Viviann Gerdin (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förslaget i Skatt på väg (SOU 2004:63) inte skall genomföras.

2005/06:Sk501 av Dan Kihlström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av sänkt bensinskatt.

2005/06:Sk502 av Olle Sandahl (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fordonsskatt för barnfamiljer bosatta på landsbygd.

2005/06:Sk508 av Lars U Granberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en satsning på skoterinfrastrukturen i norra Sverige via en engångsaccis på helt nya skotrar.

2005/06:Sk511 av Jan Emanuel Johansson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skatt på trafik.

2005/06:Sk522 av Anne Marie Brodén (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sänka skatten på bensin och diesel.

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m):

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att drivmedelsskatterna skall sänkas.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alternativa bränslen.

2005/06:T610 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om hänsynsfaktorer vid införande av kilometerskatt.

2005/06:MJ254 av Kenneth Johansson (c):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om utformningen av de skatte- och handelspolitiska
spelreglerna så att Sverige liksom övriga EU får en rimlig självför-
sörjningsgrad vad gäller biodrivmedel.

2005/06:MJ292 av Lars Tysklind och Cecilia Wigström (båda fp):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att stimulera användningen av alkylatbensin.

2005/06:MJ353 av Barbro Feltzing (mp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att en utredning om stimulansbidrag eller skattereg-
ler som gynnar framtagning av alternativa drivmedel, såsom vätgas
bör komma till stånd.

2005/06:MJ440 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om beskattning av svenska transporter.

2005/06:MJ519 av Anita Brodén m.fl. (fp):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att den fortsatta sänkningen av dieselskatten för
jord- och skogsbrukets maskiner bara skall gälla om man använder
diesel med inblandning av förnybart drivmedel.

2005/06:MJ522 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om ett skattesystem för bränslen.

2005/06:N304 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att utreda vilka gynnsamma miljöeffekter den gröna
skatteväxlingen på bensin har haft och vilka effekter en bensinskat-
tesänkning skulle få på miljön.

2005/06:N309 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om sänkta skatter på drivmedel och höjt reseavdrag.

2005/06:N338 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en koldioxidrelaterad registreringskatt för bilar.

2005/06:N380 av Carl-Erik Skårman och Cecilia Widegren (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkta bensin- och dieselskatter.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

2.1 Förslag till vägtrafikskattelag

Härigenom föreskrivs följande¹.

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

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

För vissa personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar skall fordonsskatt i stället betalas till staten enligt lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Beslutande myndigheter

2 § Beslut om vägtrafikskatt enligt 4 kap. 1 § samt beslut om dröjsmålsavgift fattas av Vägverket för Skatteverkets räkning. Övriga beslut enligt denna lag, med undantag av beslut med stöd av ansvarsbestämmelserna i 6 kap. 4–6 §§, fattas av Skatteverket.

För Skatteverkets räkning verkställer Vägverket debitering och återbetalning av skatt, avgifter och ränta enligt denna lag.

Definitioner och hänvisningar

3 § I denna lag avses med

dieselolja: de produkter för vilka skatt skall betalas enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 lagen (1994:1776) om skatt på energi, och
räddningstjänst: detsamma som i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt motsvarande verksamhet som bedrivs av annan än staten eller kommunerna.

Fordons- och viktbegreppen samt begreppet bärighetsklass i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 § Med *skatteår* avses

1. i fråga om fordonsskatt, tolv kalendermånader i rad, och
2. i fråga om saluvagnsskatt, kalenderåret.

Med *skatteperiod* avses fyra kalendermånader i rad.

5 § Med *modellår* avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informations-samhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrad genom rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

båda uppgifterna saknas i registret, avses med modellår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

6 § Med *skattevikt* avses den vikt efter vilken fordonsskatten beräknas i vissa fall. Skattevikten är för

- | | |
|--|--|
| 1. traktorer och motorredskap, | tjänstevikten |
| 2. tunga bussar, tunga lastbilar,
tunga terrängvagnar och andra
släpvagnar än påhängsvagnar, | totalvikten, dock högst den
bruttovikt som fordonet får föras
med på vägar som tillhör bärighetsklass 1 |
| 3. påhängsvagnar | den del av fordonets totalvikt
som vilar på dess fasta axel eller
fasta axlar, dock högst den brutto-
vikt som fordonet får föras med på
vägar som tillhör bärighetsklass 1. |

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

7 § Vad som sägs i denna lag om vägtrafikskatt, med undantag av bestämmelserna om användningsförbud i 6 kap. 1 §, gäller även ränta och dröjsmålsavgift.

8 § Vid kontroll av skatt enligt denna lag tillämpas bestämmelserna om föreläggande i 10 kap. 27 §, om utredning i skatteärenden i 14 kap. och om vite i 23 kap. 2 § skattebetalningslagen (1997:483).

2 kap. Fordonsskatt

Skatteplikt

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

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

Undantag från skatteplikt

2 § Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan modellåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (*veteranfordon*):

1. motorcyklar, och
2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).
Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller
 1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
 2. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II enligt 17 §,
 3. släpvagnar som dras av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II eller av motorredskap som hör till skatteklass II eller beskattas enligt 19 §,
 4. påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton om de dras uteslutande av bilar som kan drivas med dieselloja eller av traktorer som avses i 16 § 5, och
 5. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram.

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

Skattskyldighet

4 § Skattskyldig är ägaren av fordonet.

Som ägare av ett fordon anses den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare eller den som bör vara antecknad som ägare.

Skattens storlek

Skatteår och skatteperiod

5 § Fordonsskatten skall betalas för ett skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 3 600 kronor för ett helt år, för en skatteperiod.

För en skatteperiod är skatten en tredjedel av skatten för ett helt år.

Motorcyklar

6 § Fordonsskatten för motorcyklar är 180 kronor för ett skatteår.

Personbilar

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

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

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

8 § Grundbeloppet är 360 kronor för ett skatteår.

9 § Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 15 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 10 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

Om det för fordon som avses i andra stycket finns uppgift om ett sådant fordons utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, skall den uppgiften användas.

10 § För personbilar som kan drivas med dieselolja skall summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5.

11 § För personbilar som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag skall fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt skall betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

Övriga skattepliktiga fordon

12 § För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag:

1. tunga bussar och tunga lastbilar,
2. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, samt
3. släpvagnar.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

Skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod

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

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit

avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

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

Skattens storlek när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras

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

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

Särskilt om beskattningen av traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar

Indelning i skatteklasser

15 § Traktorer, vissa motorredskap samt tunga terrängvagnar delas i skattehänseende in i skatteklass I och skatteklass II.

16 § Till skatteklass I hör

1. traktorer som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport på andra vägar än enskilda, om inte något annat följer av bestämmelserna i 17 §,

2. motorredskap som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 17 §,

3. tunga terrängvagnar som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 17 § första stycket 1, 2 a, 2 b eller 2 d,

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

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

17 § Till skatteklass II hör sådana traktorer som avses i 16 § 1, om traktoreorna

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

2. används endast för transporter som är begränsade till

- a) transport av endast traktorn med förare,
- b) godstransport vid passage över en väg,
- c) transport av gods som är lastat på traktorn,
- d) transport vid färd till eller från en arbetsplats, ett försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

Till skatteklass II hör också

- 1. traktorer och tunga terrängvagnar som inte hör till skatteklass I, och
- 2. motorredskap som, utan att höra till skatteklass I enligt 16 § 4, har en tjänstevikt som inte överstiger 2 ton.

Skattens storlek i vissa fall

18 § Om en traktor som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt som avses i 16 § 1, skall fordonsskatten tas ut på det sätt som framgår av C 1 i bilaga 2 till denna lag.

Om en tung terrängvagn som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt som avses i 16 § 3, skall fordonsskatten tas ut på det sätt som framgår av C 3 i bilaga 2 till denna lag.

Fordonsskatten enligt denna paragraf skall vid varje tillfälle betalas för en tidsperiod på 15 dagar.

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

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i vissa fall

20 § Skatteverket skall efter ansökan av den som är skattskyldig för ett fordon besluta om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i fråga om fordon som

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

2. varaktigt har förts ut ur Sverige.

Ett beslut enligt första stycket 2 får avse skatt för tid efter det att fordonet har registrerats i ett annat land eller för tid under vilken skatt eller avgift för trafik med eller innehav av fordonet har tagits ut även i ett annat land än Sverige.

21 § Om det finns synnerliga skäl skall Skatteverket, självmant eller efter ansökan av den som är skattskyldig för ett fordon, även i annat fall än som avses i 20 § besluta om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt.

22 § Ett beslut enligt 20 eller 21 § får förenas med särskilda villkor.

3 kap. Saluvagnsskatt

Skatteplikt

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

Skattskyldighet

2 § Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen har meddelats.

Skattens storlek

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

- a) 125 kronor för motorcyklar,
- b) 715 kronor för bilar, och
- c) 200 kronor för släpvagnar.

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

4 kap. Beskattningsbeslut

Beslut om vägtrafikskatt

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

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

Beslut som kan omprövas

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

Av 7 kap. 1 och 4 §§ följer att omprövning skall göras när den skattskyldige har överklagat ett beslut.

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

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

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

Omprövning på initiativ av den skattskyldige

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

Även efter den tid som anges i första stycket får omprövning begäras av ett beslut som är till den skattskyldiges nackdel, om den skattskyldige gör sannolikt att han eller hon inte inom 60 dagar före utgången av denna tid har fått kännedom om beslutet eller om ett skattebesked eller en annan handling som innehåller uppgift om vad som skall betalas. Begäran skall ha kommit in inom 60 dagar från den dag då den skattskyldige fick sådan kännedom.

Om den skattskyldige vill begära omprövning av ett beslut enligt 1 § på den grunden att fordonet före den tidpunkt som är avgörande för skattskyldigheten har gått över till en ny ägare, skall framställningen göras hos Skatteverket senast 60 dagar efter den dag då skatten senast skulle ha betalats. Om den skattskyldige har fått ett krav på skatten först sedan den skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen.

Omprövning på initiativ av Skatteverket

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

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

Ett omprövningsbeslut som är till nackdel för den skattskyldige får inte meddelas senare än under andra året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut, utom i de fall som avses i 6 §.

Efterbeskattning

Förutsättningar för efterbeskattning

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

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

1. har använt ett fordon i strid mot vad som är föreskrivet om registrering eller avställning av fordon,
2. inte har lämnat föreskriven anmälan till Vägverket om ändrad användning av fordonet,
3. har lämnat någon oriktig uppgift i en anmälan eller i en ansökan till Vägverket eller Skatteverket eller annars under förfarandet till ledning för beskattningen,
4. inte har registreringsbesiktigt fordonet i föreskriven ordning efter en sådan ändring som avses i 2 kap. 14 §, eller
5. har lämnat någon oriktig uppgift i ett mål vid domstol om betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt.

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

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

Tidsfrister för efterbeskattning

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

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

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

Gemensam bestämmelse om beskattningsbeslut

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

5 kap. Betalning av vägtrafikskatt

Hur vägtrafikskatten skall betalas

1 § Vägtrafikskatten skall betalas genom att sättas in på ett särskilt konto för skattebetalningar enligt denna lag. Betalningen anses ha skett den dag då den har bokförts på kontot.

Vem som skall betala och betalningstider

Fordonsskatt

2 § Om inte något annat följer av andra eller tredje stycket, skall fordonsskatten betalas av den som enligt 2 kap. 4 § är skattskyldig för fordonet vid ingången av den månad under vilken skatten enligt 3 § skall betalas eller skulle ha betalats.

När ett fordon blir skattepliktigt skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när skatteplikten började gälla. Om en sådan ändring som avses i 2 kap. 14 § sker, skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när registreringsbesiktning med anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett eller, i fråga om ändrad användning av fordonet, när användningen ändrades.

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

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

Om fordonet har blivit skattepliktigt efter ingången av den månad som avses i första stycket, skall fordonsskatten betalas senast tre veckor efter det att skatteplikten började gälla.

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

4 § Om skatten enligt 2 kap. 14 § skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, skall skatten betalas

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

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

5 § Tillkommande fordonsskatt enligt 13 § skall betalas senast 30 dagar efter det att skatteändringen har trätt i kraft.

Om en traktor eller tung terrängvagn som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt som avses i 2 kap. 16 § 1 eller 16 § 3, skall fordonsskatten enligt 2 kap. 18 § betalas inom tre veckor efter det att användningen anmäldes.

Saluvagnsskatt

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

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

Gemensam bestämmelse om betalningstider

7 § Vägtrafikskatt som har fastställts genom beslut om omprövning enligt 4 kap. skall betalas inom 30 dagar från beslutsdagen.

Anstånd med betalning av skatt*Anstånd vid omprövning eller överklagande*

8 § Skatteverket får bevilja anstånd med betalning av vägtrafikskatt om

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

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

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

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

Anstånd i övriga fall

9 § Om det finns synnerliga skäl, skall Skatteverket bevilja anstånd med att betala vägtrafikskatt även i andra fall eller på annat sätt än som avses i 8 §.

Gemensamma bestämmelser om anstånd

10 § En ansökan om anstånd med att betala vägtrafikskatt skall ges in till Skatteverket.

11 § Om de förhållanden som ligger till grund för anstånd har förändrats väsentligt sedan anstånd beviljats eller om det finns andra särskilda skäl, får beslutet om anstånd omprövas.

Återbetalning samt betalning av tillkommande skatt i vissa fall

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

Om skatten i det fall som avses i 2 kap. 14 § sänks, skall den överskjutande skatten återbetalas till den som var skattskyldig när registrerings-

besiktning med anledning av ändringen skedde eller, om sänkningen beror av ändrad användning, när användningen ändrades.

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

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

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

14 § Om skatt som enligt 12 och 13 §§ skall återbetalas inte har betalats skall den utestående skatten sättas ned.

Fordonsskatt enligt beslut som anges i 13 § behöver inte betalas om den understiger 200 kronor. Återbetalning skall inte göras av belopp som understiger 100 kronor.

15 § Om en lastbil eller en släpvagn har transporterats på järnväg inom Sverige skall Skatteverket, om förutsättningarna i andra stycket är uppfyllda, efter ansökan besluta att hela eller halva den fordonsskatt som har betalats för fordonet för det skatteår då transporten har ägt rum skall återbetalas.

Skatten återbetalas

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

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

16 § Berättigad till återbetalning enligt 15 § är den som är skattskyldig för fordonet vid utgången av skatteåret eller, om skatteplikten för fordonet har upphört dessförinnan av någon annan anledning än avställning, den som då var skattskyldig för fordonet.

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

Dröjsmålsavgift

17 § En avgift (*dröjsmålsavgift*) skall tas ut för varje fordon där vägtrafikskatt inte betalas inom den tid och i den ordning som har bestämts enligt denna lag.

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

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

6 kap. Effekter av att skatt inte har betalats

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

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

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

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

Om det finns särskilda skäl, skall Skatteverket medge att ett visst fordon får användas trots bestämmelserna i första stycket.

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

Användning av fordon trots att skatt inte har betalats

Omhändertagande av registrerings skyltar

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

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

Den polis som har tagit hand om fordonets registrerings skyltar får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Ansvarsbestämmelser

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

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

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

5 § Den som uppsåtligt använder någon annans fordon utan lov döms i ägarens ställe enligt 4 §. 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 utsett.

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

7 § Ansvarsbestämmelserna för ägare eller användare av fordon skall i fråga om fordon som tillhör eller används av staten eller kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som ankommer på honom eller henne 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 används 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 Vägverket på begäran av en juridisk person godtagit en viss fysisk person som bärare av ägares ansvar, skall dock bestämmelserna i stället gälla denne.

7 kap. Överklagande

Överklagbara beslut

1 § Beslut enligt denna lag får, utom i de fall som avses i andra stycket, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket om inte något annat följer av andra föreskrifter. Vägverkets beslut om vägtrafikskatt genom automatiserad behandling med stöd av 4 kap. 1 § får dock överklagas av den skattskyldige först när beslutet har omprövats av Skatteverket enligt 4 kap. 2 §. En skattskyldigs överklagande av ett sådant beslut innan beslutet har omprövats skall anses som en begäran om omprövning.

Beslut om skatterevision och föreläggande vid vite får inte överklagas. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

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

Den skattskyldiges överklagande

3 § Den skattskyldiges överklagande skall, om inte något annat följer av andra stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter

utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut. Om beslutet har meddelats efter den 30 september tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut och den skattskyldige har fått del av beslutet efter utgången av november samma år, eller om beslutet avser efterbeskattning, får överklagandet dock komma in inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

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

4 § Vid en begäran av omprövning av Vägverkets automatiserade beslut enligt 4 kap. 1 § gäller 6 kap. 5 och 6 §§ taxeringslagen (1990:324).

Vid överklagande av Skatteverkets omprövningsbeslut enligt 4 kap. 2 § gäller 6 kap. 5–7 §§ taxeringslagen.

Det allmänna ombudets överklagande

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

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

Förfarandet vid överklagande

6 § Vid överklagande av länsrättens och kammarrättens beslut gäller 6 kap. 10, 14 och 17 §§ taxeringslagen (1990:324).

8 kap. Övriga bestämmelser

Avrundning

1 § Belopp som avser skatt enligt denna lag skall avrundas till närmaste lägre hela kronor.

Om det till följd av ett skattebeslut uppkommer ett skattebelopp under 50 kronor, bortfaller beloppet och behöver inte betalas in till staten. Sådant belopp återbetalas inte heller.

Avräkning

2 § Vid återbetalning av vägtrafikskatt skall räknas av

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

2. sådana avgifter för registrering enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister som skall betalas i samband med betalning av vägtrafikskatt.

I fråga om avräkningen skall bestämmelserna i 4 kap. 1–5 och 10 §§ samt i 7 kap. tillämpas på motsvarande sätt.

Verkställighet

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

4 § Om vägtrafikskatt inte betalas i rätt tid, skall den lämnas för indrivning. Sådan får dock inte begäras för ett belopp som omfattas av anstånd. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utskökningsbalken.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Genom lagen upphävs fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt.

2. Fordonsskatt som avser tid före utgången av september 2006 skall, med avseende på skatteplikten och skattens storlek, beräknas enligt äldre bestämmelser.

3. Om fordonsskatt på grund av denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tid efter ikraftträdandet enligt fordonsskattelagen, behöver inte tillkommande belopp betalas in om det understiger 200 kronor. Överskjutande belopp skall inte återbetalas om det understiger 100 kronor.

4. Bestämmelserna i 14 a och 14 c §§ fordonsskattelagen om befrielse eller nedsättning av fordonsskatt för vissa fordon gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna.

5. Brukandeförbud som har inträtt med stöd av 64 § fordonsskattelagen skall gälla som användningsförbud enligt 6 kap. 1 § i denna lag.

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

*Bilaga 1***Förteckning över kommuner som avses i 2 kap. 11 §**

Norrbottnens län: Arjeplogs, Arvidsjaur, Gällivare, Haparanda, Jokkmokks, Kalix, Kiruna, Pajala, Älvsbyns, Övertorneå och Övertorneå kommuner.

Västerbottens län: Bjurholms, Dorotea, Lycksele, Malå, Norsjö, Sorsele, Storumans, Vilhelmina, Vindelns, Vännäs och Åsele kommuner.

Jämtlands län: Bergs, Bräcke, Härjedalens, Krokoms, Ragunda, Strömsunds och Åre kommuner.

Västernorrlands län: Sollefteå och Ånge kommuner.

Gävleborgs län: Ljusdals kommun.

Dalarnas län: Malungs, Vansbro och Älvdalens kommuner.

Värmlands län: Torsby kommun.

Fordonsskatt

Fordonsslagslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Tunga bussar			
1. Tunga bussar som inte kan drivas med dieselolja	3 501 –	984	–
2. Tunga bussar som kan drivas med dieselolja			
2.1 med två hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 761
	4 000 –	4 999	2 877
	5 000 –	5 999	3 108
	6 000 –	6 999	3 398
	7 000 –	7 999	3 662
	8 000 –	8 999	3 926
	9 000 –	9 999	4 190
	10 000 –	10 999	4 441
	11 000 –	11 999	5 277
	12 000 –	12 999	6 113
	13 000 –	13 999	6 933
	14 000 –	14 999	9 193
	15 000 –	15 999	13 833
	16 000 –	16 999	14 893
	17 000 –	17 999	19 493
	18 000 –	18 999	24 093
	19 000 –		28 693
2.2 med tre hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 547
	4 000 –	4 999	2 657
	5 000 –	5 999	2 877
	6 000 –	6 999	3 101
	7 000 –	7 999	3 310
	8 000 –	8 999	3 519
	9 000 –	9 999	3 728
	10 000 –	10 999	3 937
	11 000 –	11 999	4 146
	12 000 –	12 999	4 355
	13 000 –	13 999	4 586
	14 000 –	14 999	6 401
	15 000 –	15 999	8 216
	16 000 –	16 999	10 031
	17 000 –	17 999	10 769
	18 000 –	18 999	12 397
	19 000 –	19 999	13 492
	20 000 –	20 999	15 583

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	21 000 – 21 999	18 483	–
	22 000 – 22 999	21 382	–
	23 000 – 23 999	22 675	–
	24 000 – 24 999	25 701	–
	25 000 – 25 999	28 101	–
	26 000 – 26 999	30 501	–
	27 000 – 27 999	32 901	–
	28 000 – 28 999	35 301	–
	29 000 –	37 701	–

2.3 med fyra eller flera hjul-
axlar

	3 501 – 3 999	2 547	–
	4 000 – 4 999	2 657	–
	5 000 – 5 999	2 877	–
	6 000 – 6 999	3 101	–
	7 000 – 7 999	3 310	–
	8 000 – 8 999	3 519	–
	9 000 – 9 999	3 728	–
	10 000 – 10 999	3 937	–
	11 000 – 11 999	4 146	–
	12 000 – 12 999	4 355	–
	13 000 – 13 999	4 586	–
	14 000 – 14 999	5 686	–
	15 000 – 15 999	6 786	–
	16 000 – 16 999	7 886	–
	17 000 – 17 999	8 986	–
	18 000 – 18 999	10 086	–
	19 000 – 19 999	10 169	–
	20 000 – 20 999	11 169	–
	21 000 – 21 999	12 169	–
	22 000 – 22 999	13 169	–
	23 000 – 23 999	14 169	–
	24 000 – 24 999	15 185	–
	25 000 – 25 999	16 655	–
	26 000 – 26 999	18 125	–
	27 000 – 27 999	19 595	–
	28 000 – 28 999	21 065	–
	29 000 – 29 999	22 535	–
	30 000 – 30 999	24 005	–
	31 000 – 31 999	25 475	–
	32 000 –	26 945	–

B Tunga lastbilar

1. Tunga lastbilar som inte kan
drivas med diesellojta

	3 501 –	984	–
--	---------	-----	---

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2. Tunga lastbilar som kan drivas med dieselolja			
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjul- axlar,			
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 5 999	3 403	–
	6 000 – 6 999	3 769	–
	7 000 – 7 999	5 954	–
	8 000 – 8 999	7 073	–
	9 000 – 9 999	9 271	–
	10 000 – 10 999	9 742	–
	11 000 – 11 999	12 952	–
	12 000 – 12 999	14 701	–
	13 000 – 13 999	18 562	–
	14 000 –	19 511	–
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000 – 7 999	1 891	–
	8 000 – 8 999	2 283	–
	9 000 – 10 999	3 748	–
	11 000 – 12 999	5 203	–
	13 000 – 15 999	7 900	–
	16 000 – 16 999	8 278	–
	17 000 – 17 999	11 258	–
	18 000 –	14 238	–
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 4 999	2 936	–
	5 000 – 5 999	3 109	–
	6 000 – 6 999	3 878	–
	7 000 – 7 999	9 299	–
	8 000 – 8 999	12 123	–
	9 000 – 9 999	12 992	–
	10 000 – 10 999	17 244	–

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

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

7 000 – 17 999	5 080	–
18 000 – 19 999	7 027	–
20 000 – 20 999	10 395	–
21 000 – 21 999	11 083	–
22 000 – 22 999	13 253	–
23 000 – 23 999	15 408	–
24 000 – 24 999	17 258	–
25 000 – 25 999	19 108	–
26 000 – 26 999	20 958	–
27 000 – 27 999	22 808	–
28 000 – 28 999	24 658	–
29 000 – 29 999	26 508	–
30 000 – 30 999	28 358	–
31 000 – 31 999	30 208	–
32 000 –	32 058	–

2.3 med annan draganord-
ning än anordning för på-
hängsvagn, med två hjul-
axlar,

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

3 501 – 8 999	2 662	–
9 000 – 9 999	2 802	–
10 000 – 10 999	3 103	–
11 000 – 11 999	4 181	–
12 000 – 12 999	5 259	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredel kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	13 000 – 13 999	5 761	–
	14 000 – 14 999	6 737	–
	15 000 – 15 999	8 487	–
	16 000 – 16 999	10 237	–
	17 000 –	11 984	–
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000 – 12 999	345	–
	13 000 – 13 999	800	–
	14 000 – 14 999	1 100	–
	15 000 – 15 999	2 307	–
	16 000 – 16 999	2 327	–
	17 000 – 17 999	2 376	–
	18 000 –	3 750	–
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 11 999	2 455	–
	12 000 – 12 999	3 345	–
	13 000 – 13 999	4 192	–
	14 000 – 14 999	5 039	–
	15 000 – 15 999	5 886	–
	16 000 – 16 999	7 382	–
	17 000 – 17 999	8 071	–
	18 000 – 18 999	9 443	–
	19 000 – 19 999	11 163	–
	20 000 – 20 999	12 883	–
	21 000 – 21 999	14 603	–
	22 000 – 22 999	16 323	–
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000 – 16 999	575	–	–
	17 000 – 18 999	1 000	–	–
	19 000 – 19 999	1 212	–	–
	20 000 – 20 999	2 359	–	–
	21 000 – 21 999	4 079	–	–
	22 000 – 22 999	5 799	–	–
	23 000 – 23 999	7 519	–	–
	24 000 – 24 999	9 239	–	–
	25 000 – 25 999	10 959	–	–
	26 000 – 26 999	12 679	–	–
	27 000 – 27 999	14 399	–	–
	28 000 – 28 999	16 119	–	–
	29 000 – 29 999	17 839	–	–
	30 000 – 30 999	19 559	–	–
	31 000 – 31 999	21 279	–	–
	32 000 –	22 999	–	–
2.5 utan draganordning, med två hjulaxlar,				
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 8 999	2 662	–	–
	9 000 – 9 999	2 802	–	–
	10 000 – 10 999	3 103	–	–
	11 000 – 11 999	4 181	–	–
	12 000 – 12 999	5 259	–	–
	13 000 – 13 999	5 761	–	–
	14 000 – 14 999	6 737	–	–
	15 000 – 15 999	8 487	–	–
	16 000 – 16 999	10 237	–	–
	17 000 –	11 984	–	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 – 12 999	347	–	–
	13 000 – 13 999	962	–	–
	14 000 – 14 999	1 480	–	–
	15 000 – 15 999	3 066	–	–
	16 000 – 16 999	3 923	–	–
	17 000 – 17 999	5 670	–	–
	18 000 –	7 960	–	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredel kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2.6 utan draganordning, med tre hjulaxlar,			
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 11 999	2 455	–
	12 000 – 12 999	3 345	–
	13 000 – 13 999	4 192	–
	14 000 – 14 999	5 039	–
	15 000 – 15 999	5 886	–
	16 000 – 16 999	7 382	–
	17 000 – 17 999	8 071	–
	18 000 – 18 999	9 443	–
	19 000 – 19 999	11 163	–
	20 000 – 20 999	12 883	–
	21 000 – 21 999	14 603	–
	22 000 – 22 999	16 323	–
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	12 000 – 16 999	604	–
	17 000 – 17 999	1 757	–
	18 000 – 18 999	3 129	–
	19 000 – 19 999	4 849	–
	20 000 – 20 999	6 569	–
	21 000 – 21 999	8 289	–
	22 000 – 22 999	10 009	–
	23 000 – 23 999	11 729	–
	24 000 – 24 999	13 449	–
	25 000 – 25 999	15 169	–
	26 000 –	16 889	–
2.7 utan draganordning, med fyra eller flera hjulaxlar,			

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredtal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 11 999	2 455	–
	12 000 – 12 999	3 345	–
	13 000 – 13 999	4 192	–
	14 000 – 14 999	5 039	–
	15 000 – 15 999	5 886	–
	16 000 – 16 999	7 382	–
	17 000 – 17 999	8 071	–
	18 000 – 18 999	9 443	–
	19 000 – 19 999	11 163	–
	20 000 – 20 999	12 883	–
	21 000 – 21 999	14 603	–
	22 000 – 22 999	16 323	–
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 – 16 999	1 229	–
	17 000 – 18 999	1 242	–
	19 000 – 19 999	1 611	–
	20 000 – 20 999	2 359	–
	21 000 – 21 999	4 079	–
	22 000 – 22 999	5 799	–
	23 000 – 23 999	7 519	–
	24 000 – 24 999	9 239	–
	25 000 – 25 999	10 959	–
	26 000 – 26 999	12 679	–
	27 000 – 27 999	14 399	–
	28 000 – 28 999	16 119	–
	29 000 – 29 999	17 839	–
	30 000 – 30 999	19 559	–
	31 000 – 31 999	21 279	–
	32 000 –	22 999	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
C Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar			
1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass 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. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1			
	2 001 –	1 000	0
3. Tungas terrängvagnar som hör till skatteklass I			
3.1 med två hjulaxlar			
	2 001 – 6 000	300	35
	6 001 – 14 000	1 700	70
	14 001 –	7 300	200
3.2 med tre eller flera hjulaxlar			
	2 001 – 6 000	300	30
	6 001 – 14 000	1 500	50
	14 001 – 18 000	5 500	130
	18 001 –	10 700	170
D Släpvagnar			
1. Släpvagnar med skattevikt över 750 men högst 3 000 kilogram			
	751 – 2 000	360	0
	2 001 – 3 000	380	21
2. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte kan drivas med diesellojja,			
2.1 med en hjulaxel			
	3 001 –	580	11
2.2 med två hjulaxlar			
	3 001 – 13 000	580	9
	13 001 –	1 480	0
2.3 med tre eller flera hjulaxlar			
	3 001 – 13 000	580	6
	13 001 –	1 180	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredtal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
3. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn,			
3.1.1 med en hjulaxel	3 001 – 5 000	630	78
	5 001 – 8 000	2 190	107
	8 001 –	5 400	198
3.1.2 med två eller flera hjulaxlar	3 001 – 8 000	610	42
	8 001 – 11 000	2 710	76
	11 001 – 14 000	4 990	114
	14 001 –	8 410	160
3.2 andra släpvagnar,			
3.2.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	320	36
	8 001 –	2 120	64
3.2.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	310	23
	8 001 – 11 000	1 460	38
	11 001 – 14 000	2 600	58
	14 001 – 17 000	4 340	76
	17 001 –	6 620	84
3.2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	300	14
	11 001 – 17 000	1 420	30
	17 001 – 25 000	3 220	50
	25 001 –	7 220	65
4. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass I,			
4.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	550	45
	8 001 –	2 800	120
4.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250
4.3 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

2.2 Förslag till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Härigenom föreskrivs följande¹.

Inledande bestämmelser

1 § Fordonsskatt skall betalas till staten enligt denna lag för sådana personbilar som avses i 3 § samt för lätta bussar och lätta lastbilar.

För övriga fordon finns bestämmelser om skatt på fordon i vägtrafikskattelagen (2006:000).

2 § Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5, 7 och 8 §§ samt 2 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:000). För personbilar klass I gäller även 2 kap. 11 § vägtrafikskattelagen.

Med skattevikt avses tjänstevikten för personbilar klass I samt totalvikten för personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

Skatteplikt

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

1. personbilar klass I som

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

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

2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

Undantag från skatteplikt

4 § Veteranfordon som avses i 2 kap. 2 § första stycket 2 vägtrafikskattelagen (2006:000) är inte skattepliktiga.

Skattskyldighet

5 § Skattskyldig för ett visst fordon är den som anses som ägare av fordonet enligt 2 kap. 4 § andra stycket vägtrafikskattelagen (2006:000).

Skattens storlek

6 § Fordonsskatten skall betalas för ett skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 3 600 kronor för ett helt år, för en skatteperiod.

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

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

När det gäller skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod samt för de fall när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras tillämpas bestämmelserna i 2 kap. 13 och 14 §§ vägtrafikskattelagen (2006:000).

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt

7 § I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20–22 §§ vägtrafikskattelagen (2006:000).

Övriga bestämmelser

8 § I fråga om fordonsskatt enligt denna lag gäller bestämmelserna i vägtrafikskattelagen (2006:000) om

1. beskattningsbeslut i 4 kap.,
2. betalning av vägtrafikskatt i 5 kap.,
3. effekter av att skatt inte har betalats i 6 kap.,
4. överklagande i 7 kap., samt
5. avrundning, avräkning och verkställighet i 8 kap.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006.

2. Fordonsskatt som avser tid före utgången av april 2006 skall, med avseende på skatteplikten och skattens storlek, beräknas enligt fordonsskattelagen (1988:327).

3. Om fordonsskatt på grund av denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tid efter ikraftträdandet enligt fordonsskattelagen, behöver inte tillkommande belopp betalas in om det understiger 200 kronor. Överskjutande belopp skall inte återbetalas om det understiger 100 kronor.

4. Bestämmelserna i 14 a och 14 c §§ fordonsskattelagen gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna.

5. Brukandeförbud som har inträtt med stöd av 64 § fordonsskattelagen skall gälla som användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:000).

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

*Bilaga***Fordonsskatt**

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med diesellojla				
	0 –	900	720	0
	901 –		903	183
2. Personbilar klass I som kan drivas med diesellojla				
	0 –	900	2 290	0
	901 –		2 870	580
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med diesellojla				
	0 –	1 300	720	0
	1 301 –	1 600	771	51
	1 601 –	3 000	963	90
	3 001 –	3 500	2 205	0
2. Lätta bussar som kan drivas med diesellojla				
	0 –	1 600	1 613	0
	1 601 –	3 000	1 736	123
	3 001 –	3 500	3 461	0
C Lätta lastbilar och personbilar klass II				
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojla				
	0 –	1 300	720	0
	1 301 –	1 600	771	51
	1 601 –	3 000	963	90
	3 001 –		2 205	0
2. Lätta lastbilar och personbilar klass II som kan drivas med diesellojla				
	0 –	1 600	1 613	0
	1 601 –	3 000	1 736	123
	3 001 –		3 461	0

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam

Härigenom föreskrivs att 26 § lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

26 §¹

Skyldig att betala reklamskatt för import från tredje land av annonsblad som har getts ut i sådant land är den som med anledning av importen är skyldig att betala tull för annonsbladen eller skulle ha varit skyldig att göra detta om annonsbladen hade varit tullbelagda.

Om import enligt första stycket sker med stöd av ett sådant mellanstatligt enhetstillstånd som avses i 4 kap. 24 § andra stycket tullagen (2000:1281) och tullskulden därför uppkommer i ett annat EG-land, eller skulle ha uppkommit där om varan hade varit tullbelagd, är innehavaren av tillståndet skyldig att betala reklamskatt.

För den som är skattskyldig enligt första stycket inträder skattskyldigheten vid den tidpunkt då skyldighet att betala tull enligt tullagstiftningen inträder eller skulle ha inträtt om skyldighet att betala tull förelegat.

För den som är skattskyldig enligt andra stycket inträder skattskyldigheten vid den tidpunkt då skyldigheten att betala tull inträder eller skulle ha inträtt i det andra EG-landet.

Skatt enligt första stycket skall betalas till Tullverket.

Reklamskatt vid import utgår med 11 procent av beskattningsvärdet. Beskattningsvärdet utgörs av varans värde för tulländamål bestämt enligt rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen.

Reklamskatt vid import utgår med 8 procent av beskattningsvärdet. Beskattningsvärdet utgörs av varans värde för tulländamål bestämt enligt rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

2. Den nya lydelsen av 26 § tillämpas dock för tid från och med den 1 januari 2006.

¹ Senaste lydelse 2004:122.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift dels att 7 och 9 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 10 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

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

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

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

Om någon *använder* annans fordon utan lov, påförs *användaren* överlastavgiften.

9 §²

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

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

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § första stycket, 5 kap. 17 § och 8 kap. 2–4 §§ vägtrafikskattelagen (2006:000) skall också gälla överlastavgift.

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

10 §³

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om hur betalning av överlastavgift skall ske.

¹ Senaste lydelse 1990:1197.

² Senaste lydelse 2004:1083.

³ Tidigare 10 § upphävd genom 2002:402.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

1 §¹

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

Återvinning får dock inte ske av

1. betalning av

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

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

b) skatt enligt *vägrafikskattelagen (2006:000) eller lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,*

c) tull och

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006.

¹ Senaste lydelse 2003:538.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

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

- | | |
|--|---|
| 1. lagen (1972:435) om överlastavgift, | |
| 2. bilskrotninglagen (1975:343), | |
| 3. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, | |
| 4. lagen (1976:339) om salu-
vagnsskatt, | 4. vägtrafikskattelagen
(2006:000), |
| 5. fordonsskattelagen
(1988:327), | 5. lagen (2006:000) med sär-
skilda bestämmelser om fordons-
skatt, |
| 6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., | |
| 7. lagen (1994:419) om brottsofferfond, | |
| 8. skattebetalningslagen (1997:483), | |
| 9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, | |
| 10. lagen (1996:1030) om underhållsstöd, eller | |
| 11. lagen (2004:629) om trängselskatt. | |

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 2004:632.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

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

1. kupongskattelagen (1970:624),

2. *fordonsskattelagen*
(1988:327),

2. *vägtrafikskattelagen*
(2006:000) *eller lagen (2006:000)*
med särskilda bestämmelser om
fordonsskatt,

3. taxeringslagen (1990:324),

4. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., och

5. skattebetalningslagen (1997:483).

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

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 2002:418.

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

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 5 § lagen (1994:1776) om skatt på energi skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

5 §¹

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

Avgiften uppgår för personbil och båt till 10 000 kronor. Avgiften beräknas för lastbilar, bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i vägtrafikregistret på följande sätt.

Skattevikt, kilogram

0– 3 500
3 501–10 000
10 001–15 000
15 001–20 000
20 001–

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas enligt *fordonsskattelagen* (1988:327). Avgiften för annat motordrivet fordon än som avses i andra stycket uppgår till 10 000 kronor. Avgiften tas ut för varje tillfälle som bränsletank påträffas med oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 § eller 9 a §.

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

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

Avgiften uppgår för personbil, *lätt lastbil och lätt buss samt* båt till 10 000 kronor. Avgiften beräknas för *tunga* lastbilar, *tunga* bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i vägtrafikregistret på följande sätt.

Avgift, kronor

10 000
20 000
30 000
40 000
50 000

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas enligt *vägtrafikskattelagen* (2006:000). Avgiften för annat motordrivet fordon än som avses i andra stycket uppgår till 10 000 kronor. Avgiften tas ut för varje tillfälle som bränsletank påträffas med oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 eller 9 a §.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 2004:1038.

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

Härigenom föreskrivs att i 3 § första stycket 13 c lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt¹ orden ”9 § första stycket fordonsskattelagen (1988:327)” skall bytas ut mot ”2 kap. 2 § första stycket vägtrafikskattelagen (2006:000)”.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006 och tillämpas första gången vid 2007 års taxering.

¹ Senaste lydelse av 3 § 2004:1305.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

dels att 6, 7, 12, 15, 17 a, 23, 25, 27 och 35 §§ samt rubriken närmast före 25 § skall ha följande lydelse,

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

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

6 §¹

Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

1. försvarsmakten,
2. polisväsendet,
3. *civilförsvaret, brandväsendet eller annan räddningstjänst,*
3. *staten, en kommun eller någon annan och fordonet är avsett att användas för räddningstjänst, och*
4. väghållningen.

En förutsättning för undantag enligt första stycket är att fordonet bär yttre kännetecken som visar att fordonet tillhör någon av de angivna kategorierna.

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon som enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är 30 år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik.

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan modellåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

För fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undantagen från avgiftsplikt.

7 §²

Avgiftsskyldig för svenskt fordon är ägaren.

Har fordonet flera ägare är de solidariskt ansvariga för den väg-

¹ Senaste lydelse 2001:570.

² Senaste lydelse 2001:570.

avgift som skall betalas.

Som ägare anses den som är eller bör vara *upptagen* i vägtrafikregistret som ägare. *I fråga om ett fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare.*

Som ägare anses den som är eller bör vara *antecknad* i vägtrafikregistret som ägare.

Nuvarande lydelse

12 §³

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

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

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

Föreslagen lydelse

12 §

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 4 kap. och 5 kap. 7 § vägtrafikskattelagen (2006:000) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med beskattningsmyndighet:

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §

Vägavgiften betalas genom *insättning* på särskilt konto.

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

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

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

³ Senaste lydelse 2003:721.

17 a §⁴

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

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

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

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

23 §⁵

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

Omräkning sker enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska *gemenskapernas* officiella tidning. Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent eller 5 euro, skall föregående års belopp fortsätta att gälla.

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

Omräkning sker enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska *unionens* officiella tidning. Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent eller 5 euro, skall föregående års belopp fortsätta att gälla.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade belopp som enligt denna lag skall tas ut under påföljande kalenderår. Beloppen avrundas nedåt *till närmaste lägre hela krontal*.

Brukandeförbud

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

Användningsförbud

25 §

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

Första stycket skall inte tillämpas om ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats till en bank eller liknande betalningsförmedlare, även om vägavgiften inte har hunnit bokföras

⁴ Senaste lydelse 2001:570.

⁵ Senaste lydelse 2001:89.

på det sätt som föreskrivs i 15 § andra stycket.

27 §⁶

Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte *brukas* i strid mot bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser som har meddelats med stöd av denna lag.

Föraren av ett avgiftspliktigt fordon skall, vid färd på avgiftsbelagd väg, medföra beviset om betald vägavgift. Beviset skall på begäran av polismyndighet visas upp vid kontroll. Är vägavgiften för ett svenskt fordon betald men har ägaren inte tillställts beviset är föraren skyldig att i stället visa upp kvitto på *betald* vägavgift.

Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte *används* i strid mot bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser som har meddelats med stöd av denna lag.

Föraren av ett avgiftspliktigt fordon skall, vid färd på avgiftsbelagd väg, medföra beviset om betald vägavgift. Beviset skall på begäran av polismyndighet visas upp vid kontroll. Är vägavgiften för ett svenskt fordon betald men har ägaren inte tillställts beviset är föraren skyldig att i stället visa upp kvitto på *att* vägavgift *har* betalats.

Nuvarande lydelse

35 §

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

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

Beslut enligt 22 § får *ej* överklagas.

Föreslagen lydelse

35 §

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna *om överklagande* i 7 kap. och 8 kap. 3 § *vägtrafikskattelagen* (2006:000) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

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

Beslut enligt 22 § får *inte* överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

⁶ Senaste lydelse 1999:436.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

7 §¹

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

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

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

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

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller *användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:000) eller lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt*, eller

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

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

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Brukandeförbud som har inträtt enligt äldre bestämmelser skall gälla som användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:000) eller lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

¹ Senaste lydelse 2003:638.

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

Härigenom föreskrivs att i 9 kap. 8 § inkomstskattelagen (1999:1229)¹ orden ”60 § fordonsskattelagen (1988:327)” skall bytas ut mot ”5 kap. 8 § vägtrafikskattelagen (2006:000) eller 8 § lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt”.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006 och tillämpas första gången vid 2007 års taxering. Bestämmelsen i sin äldre lydelse tillämpas dock i fråga om räntor som bestämts enligt 60 § i den upphävda fordonsskattelagen (1988:327).

¹ Senaste lydelse av 9 kap. 8 § 2002:429.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 §

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

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

2. Motorredskap klass II när de används

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

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

b) för transport av gods i andra fall än som avses i 2 kap. 17 § *vägtrafikskattelagen (2006:000)* på en väg som inte är enskild.

3. Släpfordon som dras av bilar.

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

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

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

13 §¹

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

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

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en *jordbrukstraktor enligt fordonsskattelagen (1988:327)*,

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en *traktor klass II*,

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

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i

¹ Senaste lydelse 2004:466.

fordonslagen i den utsträckning som behövs för att förrättningen skall kunna genomföras,

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning, att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,

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

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

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

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

17 §²

Ett avställt fordon får inte brukas annat än

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

2. under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt den lagen eller föras hem efter förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov,

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

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

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om *användningsförbud* enligt 6 kap. 1 § *vägtrafikskattelagen* (2006:000), enligt 8 § *lagen* (2006:000) med särskilda bestämmelser om *fordonsskatt*, enligt 18 § *bilskrotningslagen* (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar, samt

5. med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006.

² Senaste lydelse 2002:582.

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

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

Nuvarande lydelse

2 § ¹	
Beteckning	Betydelse
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen.
Cykel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen. 3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn <ol style="list-style-type: none"> a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Dolly	En släpkärria som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon <i>eller ett terrängsläp</i> .
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad

¹ Senaste lydelse 2003:219.

huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.
Jordbrukstraktor	<i>En traktor som enligt fordons-skattelagen (1988:327) hör till klass II.</i>
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lekfordon	Ett fordon som skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Trafiktraktor	<i>En traktor som enligt fordons-skattelagen (1988:327) hör till klass I.</i>
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst

	två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.
Trippelaxeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel för över till vägbanan.
Tung lastbil	En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. <i>Bussar delas in i lätta och tunga bussar.</i>
Bärighetsklass	<i>Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).</i>
Cykel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen. 3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn

- a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
- b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
- c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.

Dolly	En släpkärra som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lekfordon	Ett fordon som skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.
<i>Lätt buss</i>	<i>En buss med en totalvikt av högst 3,5 ton.</i>
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.

Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och 1. är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller 2. är permanent försedd med ett

	<p><i>karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone</i></p> <p><i>a. fast monterade sittplatser,</i></p> <p><i>b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser,</i></p> <p><i>c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och</i></p> <p><i>d. bord.</i></p> <p><i>Personbilar delas in i klass I och klass II.</i></p>
<i>Personbil klass I</i>	<i>En personbil som inte tillhör klass II.</i>
<i>Personbil klass II</i>	<p><i>En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone</i></p> <p><i>a. fast monterade sittplatser,</i></p> <p><i>b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser,</i></p> <p><i>c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och</i></p> <p><i>d. bord.</i></p>
Påhängsvagn	<p>En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.</p>

<p>Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn</p>	<p>Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.</p>
Traktor	<p>Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.</p>

<i>Traktor klass I</i>	<i>En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:000) hör till skatteklass I.</i>
<i>Traktor klass II</i>	<i>En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:000) hör till skatteklass II.</i>
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

Trippelaxeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel för över till vägbanan.
<i>Tung buss</i>	<i>En buss med en totalvikt över 3,5 ton.</i>
Tung lastbil	En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006.

2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som personbil eller lastbil gäller fortfarande.

2.15 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att 17 § lagen (2004:629) om trängselskatt skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bestämmelserna i 60 och 60 a §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt denna lag. Med skatt avses även expeditionsavgift och med skattetillägg skall då i stället avses tilläggsavgift.

Föreslagen lydelse

17 §

Bestämmelserna i 17 kap. 2 och 2 a §§ samt 19 kap. 6 § första och tredje styckena skattebetalningslagen (1997:483) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt denna lag. Med skatt avses även expeditionsavgift och med skattetillägg skall då i stället avses tilläggsavgift.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006.