

Regeringens proposition

1977/78: 78

om försäljningsskatt på motorfordon, m. m.;

beslutad den 17 november 1977.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

PER AHLMARK

INGEMAR MUNDEBO

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag om att lagen om omsättningsskatt på motorfordon ersätts med en ny lag om försäljningsskatt på motorfordon. I sak innebär förslaget bl. a. följande. Skattepliktsgränsen för lastbilar med skåpkarosseri ändras från tjänstevikten 1 800 kg till totalvikten 3 000 kg. Samtidigt utvidgas det skattepliktiga området till att omfatta bussar med en totalvikt av högst 3 000 kg. För personbilar införs en nedre viktgräns vid tjänstevikten 400 kg. De nuvarande undantagen från skatteplikt för s. k. invalidmotorcyklar och brandbilar slopas. För motorcyklar med en tjänstevikt över 210 kg införs en ny skattesats, 1 400 kr.

Förslaget innebär i övrigt väsentligen en författningsteknisk modernisering av lagtexten.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 april 1978.

1 Förslag till Lag om försäljningsskatt på motorfordon

Härigenom föreskrives följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Till staten skall enligt denna lag erläggas försäljningsskatt på motorfordon.

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

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

3 § Riksskatteverket är beskattningsmyndighet om ej annat följer av andra stycket. Lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning skall därvid tillämpas.

Då skattepliktigt motorfordon införes till landet av annan än den som har registrerats som importör enligt 6 § andra stycket erlägges skatt till tullmyndighet. Därvid gäller tullagen (1973:670) och 46 § lagen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning.

Skatteplikt

4 § Försäljningsskatt utgår för

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

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

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

Skattskyldighet

5 § Skattskyldig är

1. tillverkaren, för skattepliktigt motorfordon som yrkesmässigt tillverkas inom landet,
2. importör som har registrerats enligt 6 § andra stycket, för skattepliktigt motorfordon som han för in till landet,
3. ägaren, för skattepliktigt motorfordon som tillverkas inom landet av

annan tillverkare än som avses i 1 och för motorfordon som efter ändring har blivit skattepliktigt.

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

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

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

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

Skattesats

8 § Skatten utgår för personbil, buss och lastbil med 2 kronor och 30 öre per kilogram tjänstevikt. Överstiger tjänstevikten 1 600 kilogram, utgår ytterligare skatt med 290 kronor för varje fullt femtiotal kilogram varmed tjänstevikten överstiger 1 600 kilogram. Skatten beräknas till helt tiotal kronor så att överskjutande krontal bortfaller.

Skatten utgår för motorcykel med 420 kronor om tjänstevikten ej överstiger 75 kilogram, med 550 kronor om tjänstevikten är högre men ej överstiger 160 kilogram, med 840 kronor om tjänstevikten är högre än 160 kilogram men ej överstiger 210 kilogram, samt i annat fall med 1 400 kronor.

Deklarationskyldighet m. m.

9 § Registrerad skattskyldig skall lämna deklARATION till riksskatteverket för varje kalendermånad (*redovisningsperiod*). I deklARATIONEN skall redovisas skatt för de fordon för vilka skattskyldighet har inträtt under perioden.

I deklARATIONEN får skattskyldig göra avdrag för skatt på motorfordon

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

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

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

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

Avdrag som avses i andra stycket 4 får göras med belopp som svarar mot så stor del av skatten som förlusten visas utgöra av fordonets försäljningspris.

10 § Deklarationen skall ha kommit in till riksskatteverket inom en månad efter utgången av den månad som deklarationen avser.

Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, får föreskriva att till deklarationen skall fogas förteckning över de fordon som omfattas av deklarationen.

11 § I fall som avses i 5 § 3 bestämmes skatten för varje fordon för sig. Skatten skall i sådant fall erläggas inom 30 dagar från den dag den skattskyldige har fått del av riksskatteverkets beslut om skatten.

Återbetalning av skatt, m. m.

12 § Har motorfordon, för vilket skatt har erlagts till tullmyndighet, inom ett år från tiden för angivning till förtullning förts ut ur landet eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att brukas där och har fordonet ej varit registrerat eller varit registrerat endast i förening med avställning, skall tullmyndighet efter ansökan återbetala skatten.

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

13 § Har länsstyrelse enligt 40 § första stycket vägtrafikskattelagen (1973:601) befriat fordon från skatteplikt i samband med att fordonet har registrerats eller, om det har avställts vid registreringen, när avställningen har upphört, skall riksskatteverket till fordonets ägare utbetala ett belopp som svarar mot försäljningsskatten på fordonet. Har utbetalning gjorts till fordonens ägare för visst fordon, får ny utbetalning för annat fordon göras endast om detta har förvärvats mer än tre år efter beslutet om förstnämnda utbetalning, om ej särskilda skäl för fordonsbytet visas föreligga.

Fordonsägares anspråk på medel enligt första stycket som inestår hos staten får ej utmätas. Sedan medlen har betalats ut får utmätning ej heller ske, om medlen hålles avskilda.

14 § Har med stöd av 13 § för högt belopp utbetalats på grund av att fordonets ägare har lämnat oriktig eller ofullständig uppgift, är denne skyldig att återbetala till statsverket vad han oriktigt har erhållit.

Åtgärd i syfte att ta ut oriktigt utbetalat belopp får ej vidtagas senare än fem år efter utgången av det kalenderår under vilket beloppet har utbetalats.

Särskilda bestämmelser

15 § Riksskatteverket får medge befrielse helt eller delvis från skyldighet att erlægga skatt för motorfordon som efter ändring har blivit skattepliktigt, om skattskyldigheten inträder senare än tre år efter det att fordonet första gången fördes in i bilregistret och försäljningsskatten kan anses oskäligt stor i förhållande till fordonets värde.

16 § I fall som avses i 3 § andra stycket utgår ej skatt om fordonet förtullas under omständighet som för tullpliktig vara medför tullfrihet med stöd av 7, 11 eller 12 § tullförordningen (1973:979).

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

17 § Talan mot generaltullstyrelsens beslut enligt 12 § och riksskatteverkets beslut enligt 13 eller 15 § föres hos kammarrätt genom besvär.

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

Denna lag träder i kraft den 1 april 1978 då lagen (1956:545) om omsättningsskatt på motorfordon skall upphöra att gälla.

I samband med ikraftträdandet iakttages följande.

1. Den upphävda lagen gäller fortfarande i fråga om förhållande som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

2. Utan hinder av 4 § utgår försäljningsskatt när fordon som enligt den upphävda lagen ej har varit skattepliktigt, efter ändring tages upp i bilregistret efter utgången av mars månad 1978 som fordon av sådant slag som enligt den nya lagen är skattepliktigt.

3. Vid beräkning av avdrag enligt 9 § andra stycket, återbetalning enligt 12 § och utbetalning enligt 13 § första stycket skall med försäljningsskatt likställas omsättningsskatt enligt den upphävda lagen.

4. Bestämmelserna i 13 § gäller endast i de fall länsstyrelsens beslut meddelats efter ikraftträdandet.

5. Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till föreskrift som har ersatts genom bestämmelse i denna lag tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

2 Förslag till

Lag om ändring i förordningen (1973:981) om frihet från införselavgift

Härigenom föreskrives i fråga om förordningen (1973:981) om frihet från införselavgift

dels att i 1 och 2 §§ orden "Kungl. Maj:t" skall bytas ut mot "regeringen",

dels att i 1 § andra stycket ordet "förordning" i olika böjningsformer skall bytas ut mot "lag" i motsvarande form,

dels att rubriken till förordningen samt 3 § skall ha nedan angivna lydelse.

Lag om frihet från införselavgift

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Denna *förordning* gäller ej införsel-, fettvaru-, kompensations- eller prisregleringsavgifter på jordbrukets eller fiskets *områden*.

Denna *lag* gäller ej *försäljningsskatt på motorfordon, skrotningsavgift, införsel-, fettvaru-, kompensations- eller prisregleringsavgifter på jordbrukets eller fiskets område.*

Denna lag träder i kraft den 1 april 1978.

3 Förslag till Lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343)

Härigenom föreskrives att 4, 9 och 11 §§ bilskrotningslagen (1975:343) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Skrotningspremie utgår för *personbil och sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil, vars tjänstevikt ej överstiger 1 800 kilogram, om bilen avregistreras enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) på grund av skrotningsintyg från auktoriserad bilskrotare eller kommun som avses i 3 § denna lag.*

Skrotningsavgift skall erläggas för personbil och lastbil i de fall *omsättningsskatt* skall erläggas för *sådan bil* enligt lagen (1956:545) om *omsättningsskatt på motorfordon*.

Bestämmelserna i lagen (1956:545) om *omsättningsskatt på motorfordon* med undantag av 4 och 6 §§ samt 15 § *andra stycket* äger motsvarande tillämpning i fråga om skrotningsavgift.

Föreslagen lydelse

4 §

Skrotningspremie utgår för

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

om *fordonet* avregistreras enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) på grund av skrotningsintyg från auktoriserad bilskrotare eller kommun som avses i 3 § denna lag.

9 §

Skrotningsavgift skall erläggas för personbil, *buss* och lastbil i de fall *försäljningsskatt* skall erläggas för *sådant fordon* enligt lagen (1978:000) om *försäljningsskatt på motorfordon*.

11 §

Bestämmelserna i lagen (1978:000) om *försäljningsskatt på motorfordon* med undantag av 8, 13 och 15 §§ äger motsvarande tillämpning i fråga om skrotningsavgift.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1978.

4 Förslag till Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Häriigenom föreskrives att 40 § vägtrafikskattelagen (1973:601)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

40 §²

Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan av fordonets ägare befrielse från skatteplikt för

- | | |
|--|---|
| <p>1. personbil med tjänstevikt ej över 1 800 kilogram,</p> | <p>2. buss med totalvikt av högst 3 000 kilogram,</p> |
| <p>2. sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil med tjänstevikt ej över 1 800 kilogram,</p> | <p>3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 000 kilogram,</p> |
| <p>3. motorcykel,</p> | <p>4. motorcykel,</p> |

om fordonet äges av höggradigt invalidiserad, som innehar körkort för förande av fordonet och som för sin huvudsakliga förvärvsverksamhet eller för sin utbildning är varaktigt beroende av fordonet såsom fortskaffningsmedel. Kan fordonets ägare till följd av sin invaliditet icke erhålla körkort för förande av fordonet, får beskattningsmyndigheten likväl medgiva befrielse, om ägaren på grund av sin invaliditet är beroende av fordonet för transport till och från arbetsplatsen eller utbildningsstället.

Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan av fordonets ägare befrielse från skatteplikt för fordon, som användes uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst. Befrielse medges dock ej för personbil och ej heller för sådan buss eller för sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil som har en skattevikt om högst 3 000 kilogram. Som rädd-

Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan av fordonets ägare befrielse från skatteplikt för fordon, som användes uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst. Befrielse medges dock ej för personbil och ej heller för sådan buss eller för sådan lastbil med skåpkarosseri som har en skattevikt om högst 3 000 kilogram. Som räddningstjänst anses därvid även verksamhet som

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:869.

² Senaste lydelse 1976:337.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

ningstjänst anses därvid även verk- bedrives av annan än staten eller
samhet som bedrives av annan än kommun.
staten eller kommun.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1978.

För fordon, som vid utgången av mars månad 1978 är befriat från skatteplikt enligt 40 § första stycket 2, gäller skattefriheten även efter ikraftträdandet så länge förutsättningarna för befrielsen föreligger enligt de äldre bestämmelserna.

5 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1968:430) om mervärdeskatt

Härigenom föreskrives att punkt 2 av anvisningarna till 2 § lagen (1968:430) om mervärdeskatt¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Anvisningar

till 2 §

2.² Med omsättning av vara, byggnad eller tjänst förstås enligt denna lag att vara eller byggnad säljes och att tjänst utföres eller förmedlas (tillhandahålles) mot vederlag. Med försäljning likställes byte.

Med omsättning förstås vidare uttag av vara ur verksamhet för annat ändamål än för försäljning, när rätt till avdrag för ingående skatt föreligger enligt 17 §. Som omsättning anses i enlighet härmed uttag av vara för den skattskyldiges eller hans anställdas personliga bruk. Utför den som bedriver byggnadsrörelse reparations-, underhålls- eller förbättringsarbete på egen fastighet, som icke användes i rörelsen och ej heller utgör lagertillgång i denna, anses uttag av byggnadsmaterial och annat material för arbetet som omsättning. Omsättning föreligger även när den som bedriver handel med begagnade personbilar eller begagnade motorcyklar i förening med verkstadsrörelse uttager vara ur verkstadsrörelsen för att tillföras begagnad personbil eller begagnad motorcykel som utgör omsättningsvara i handeln med begagnade sådana fordon.

Uttag av byggnad anses som omsättning när uttaget sker ur byggnadsrörelse. Andra stycket äger därvid motsvarande tillämpning. Byggnad anses som uttagen även om den behålles av den som driver byggnadsrörelsen utan att användas för stadigvarande bruk i denna.

Som omsättning anses icke uttag av maskin eller annan skattepliktig vara med undantag av skattepliktig personbil eller motorcykel från lager av omsättningsvaror för användning som anläggningstillgång eller material i den skattskyldiges skattepliktiga verksamhet.

Som omsättning anses icke heller skadevållandes avhjälpande av skada. Ersättning som erhålles för annat omhändertagande än sådant som avses i 11 § 3 anses icke som omsättning för mottagaren.

<p>Med personbil förstås enligt denna lag även <i>med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil med tjänstevikt ej över 1 800 kilogram.</i></p>	<p>Med personbil förstås enligt denna lag även <i>lastbil med skåpkarosseri och buss, om fordonets totalvikt är högst 3 000 kilogram.</i></p>
--	---

Denna lag träder i kraft den 1 april 1978. De nya bestämmelserna gäller tillhandahållande av vara eller tjänst efter utgången av mars 1978.

¹ Lagen omtryckt 1969:237. Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:885.

² Senaste lydelse 1974:885.

6 Förslag till Lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69)

Härigenom föreskrives att 1 § skattebrottslagen (1971:69) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller i fråga om skatt eller avgift enligt

1. lagen (1908:128) om bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, förordningen (1927:321) om skatt vid utskiftning av aktiebolags tillgångar, kommunalskattelagen (1928:370), förordningen (1933:395) om ersättningskatt, lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt, lagen (1946:324) om skogsvårdsavgift, lagen (1947:576) om statlig inkomstskatt, lagen (1947:577) om statlig förmögenhetsskatt, lagen (1958:295) om sjömansskatt, förordningen (1970:99) om investeringsavgift för vissa byggnadsarbeten, lagen (1977:322) om investeringsavgift för vissa byggnadsarbeten,

2. lagen (1941:251) om särskild varuskatt, förordningen (1943:477) om skatt å vissa pälsvaror, förordningen (1948:85) om försäljningskatt, förordningen (1953:396) om accis å fettemulsion m. m., lagen (1953:397) om avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., lagen (1956:545) om omsättningsskatt på motorfordon, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1960:253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, lagen (1960:258) om utjämningskatt på vissa varor, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, förordningen (1961:653) om brännoljeskatt, stämpelskattelagen (1964:308), förordningen (1964:352) om gasolskatt, förordningen (1966:21) om särskild skatt på motorbränslen, lagen (1968:430) om mervärdeskatt, förordningen (1971:170) om annonskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen

2. lagen (1941:251) om särskild varuskatt, förordningen (1943:477) om skatt å vissa pälsvaror, förordningen (1948:85) om försäljningskatt, förordningen (1953:396) om accis å fettemulsion m. m., lagen (1953:397) om avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., lagen (1956:545) om omsättningsskatt på motorfordon, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1960:253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, lagen (1960:258) om utjämningskatt på vissa varor, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, förordningen (1961:653) om brännoljeskatt, stämpelskattelagen (1964:308), förordningen (1964:352) om gasolskatt, förordningen (1966:21) om särskild skatt på motorbränslen, lagen (1968:430) om mervärdeskatt, förordningen (1971:170) om annonskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen

Nuvarande lydelse

(1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1973:602) om särskild vägtrafikskatt, lagen (1973:-1216) om särskild beredskapsavgift för oljeprodukter, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt,

Föreslagen lydelse

(1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1973:602) om särskild vägtrafikskatt, lagen (1973:-1216) om särskild beredskapsavgift för oljeprodukter, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, *lagen (1978:000) om försäljningsskatt på motorfordon,*

3. lagen (1954:243) om yrkesskadeförsäkring i vad avser obligatorisk försäkring, lagen (1955:469) angående omreglering av vissa ersättningar enligt lagen den 17 juni 1916 (nr 235) om försäkring för olycksfall i arbete m. m., lagen (1960:77) om byggnadsforskningsavgift, lagen (1961:300) om redareavgift för sjöfolks pensionering, lagen (1962:381) om allmän försäkring, lagen (1962:398) om finansiering av folkpensioneringen, lagen (1968:419) om allmän arbetsgivaravgift, lagen (1970:742) om lönegarantiavgift, lagen (1971:282) om arbetarskyddsavgift, lagen (1975:358) om vuxenutbildningsavgift, lagen (1975:335) om arbetsgivaravgift till arbetsmarknadsutbildningen.

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

Lagen tillämpas ej om skatten eller avgiften fastställs eller uppbäres i den ordning som gäller för tull och ej heller beträffande restavgift, skattetillägg eller liknande avgift.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1978.

7 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.**

Härigenom föreskrives att 1 § lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m. skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

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

1. skatt och avgift, som anges i 1 § första stycket uppbördslagen (1953:272), samt skatt enligt lagen (1908:128) om bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, lagen (1958:295) om sjömansskatt och kupongskattelagen (1970:624),

2. skatt enligt förordningen (1959:507) om allmän varuskatt och lagen (1968:430) om mervärdeskatt,

3. skatt eller avgift enligt förordningen (1908:129) angående en särskild stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper, lagen (1928:376) om särskild skatt å vissa lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, förordningen (1943:477) om skatt å vissa pälsvaror, förordningen (1948:85) om försäljningsskatt, förordningen (1953:396) om accis å fettemulsion m. m., lagen (1953:397) om avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., lagen (1956:545) om omsättningsskatt på motorfordon, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1960:253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, lagen (1960:258) om utjämningskatt på vissa varor, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, förordningen (1961:653) om brännoljeskatt, stämpelskattelagen (1964:308), förordningen (1964:352) om gasolskatt, förord-

3. skatt eller avgift enligt förordningen (1908:129) angående en särskild stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper, lagen (1928:376) om särskild skatt å vissa lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, förordningen (1943:477) om skatt å vissa pälsvaror, förordningen (1948:85) om försäljningsskatt, förordningen (1953:396) om accis å fettemulsion m. m., lagen (1953:397) om avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., lagen (1956:545) om omsättningsskatt på motorfordon, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1960:253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, lagen (1960:258) om utjämningskatt på vissa varor, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, förordningen (1961:653) om brännoljeskatt, stämpelskattelagen (1964:308), förordningen (1964:352) om gasolskatt, förord-

¹ Senaste lydelse 1977:308.

Nuvarande lydelse

ningen (1966:21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1971:170) om annonsskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild beredskapsavgift för oljeprodukter, bilskrotningslagen (1975:343) samt lagen (1977:306) om dryckesskatt,

Föreslagen lydelse

ningen (1966:21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1971:170) om annonsskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild beredskapsavgift för oljeprodukter, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt samt *lagen (1978:000) om försäljningsskatt på motorfordon.*

4. skatt enligt förordningen (1922:260) om automobilskatt, kungörelsen (1951:750) om saluvagnsskatt, förordningen (1963:116) om trafikomläggningsskatt, traktorskatteförordningen (1969:297), vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1973:602) om särskild vägtrafikskatt, kungörelsen (1973:781) om saluvagnsskatt samt lagen (1976:339) om saluvagnsskatt,

5. tull samt avgift enligt kungörelsen (1960:235) om avgift för växtskyddskontroll vid införsel av växter och förordningen (1968:361) om avgift vid införsel av vissa bakverk,

6. avgift enligt lagen (1967:340) om prisreglering på jordbrukets område och lagen (1974:226) om prisreglering på fiskets område,

7. avgift, som uppbäres med tillämpning av lagen (1959:552) om uppbörd av vissa avgifter enligt lagen om allmän försäkring, m. m., i den mån avgiften icke omfattas av 1.

Förmånsrätten omfattar ej restavgift och liknande avgift som utgår vid försummelse att redovisa eller betala fordringen och ej heller skatte- och avgiftstillägg eller förseningsavgift.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1978.

8 Förslag till**Lag om ändring i förordningen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon**

Härigenom föreskrives i fråga om förordningen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon¹

dels att 7 § skall upphöra att gälla,

dels att rubriken till förordningen samt 1 § skall ha nedan angivna lydelse.

Lag om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Ägare av bensindrivet motorfordon, vilket enligt 6 § första stycket 2 vägtrafikskattelagen (1973:601) är undantaget från skatteplikt eller för vilket befrielse från skatteplikt är medgiven enligt 40 § nämnda lag, är berättigad till bidrag enligt denna *förordning*.

Ägare av bensindrivet motorfordon, vilket enligt 6 § första stycket vägtrafikskattelagen (1973:601) är undantaget från skatteplikt eller för vilket befrielse från skatteplikt är medgiven enligt 40 § *första stycket* nämnda lag, är berättigad till bidrag enligt denna *lag*.

Denna lag träder i kraft två veckor efter den dag då lagen enligt uppgift på den utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

¹Förordningen omtryckt 1973:886. Senaste lydelse av förordningens rubrik 1973:886.

²Senaste lydelse 1974:869.

BUDGETDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringsammanträde
1977-11-17

Närvarande: statsrådet Ahlmark, ordförande, och statsråden Bohman, Romanus, Turesson, Gustavsson, Mogård, Olsson, Åsling, Söder, Troedsson, Mundebo, Krönmark, Ullsten, Burenstam Linder, Wikström, Johansson, Friggebo.

Föredragande: statsrådet Mundebo

Proposition om försäljningsskatt på motorfordon.

1 Inledning

Lagen (1956:545) om omsättningsskatt på motorfordon (OML) har varit i kraft sedan den 1 december 1956. Skatteutskottet (SkU 1975/76:15, rskr 1975/76:68) fann vid en granskning år 1975 av OML denna svårtolkad och föråldrad i många hänseenden och menade att bristerna kunde medföra risk för kringgående av lagstiftningen. Utskottet ansåg därför en översyn av lagen vara angelägen.

1969 års punktskatteutredning (Fi 1970:57)¹, vars uppgift är att se över gällande bestämmelser på punktskatteområdet, har i anledning av uttalandet av riksdagen år 1975 före andra utredningsuppdrag sett över bestämmelserna i OML och avlämnade i juni 1977 betänkandet (Ds B 1977:3) Omsättningsskatten på motorfordon. I betänkandet föreslås en författningsteknisk modernisering av lagbestämmelserna. På några punkter föreslås också materiella ändringar i dessa. Däremot behandlas i princip inte skattens allmänna inriktning eller storlek.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av kammarrätten i Stockholm, brottsförebyggande rådet, statens trafiksäkerhetsverk (TSV), riksskatteverket (RSV), kommerskollegium – efter hörande av handelskammarna i Stockholm, Malmö, Örebro och Visby –, generaltullstyrelsen (GTS), länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län, vägtrafikskatteutredningen (B 1977:05), AB Svensk Bilprovning, Svenska kommunförbundet, De handikappades riksförbund, Motorbranschens riks-

¹ Ledamöter är departementsrådet Karl-Ingmar Edstrand, ordförande, (fr. o. m. den 12 juli 1976), f. d. skattedirektören Einar E:son Thulin, byråchefen Bo Willart och skattedirektören Ulla Wadell (fr. o. m. den 12 juli 1976).

förbund, Motorcykelbranschens riksförbund, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Sveriges industriförbund och Sveriges köpmannaförbund.

2 Gällande bestämmelser m. m.

Beskattningen av fordon enligt OML omfattar personbilar, sådana lastbilar med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri, vilkas tjänstevikt inte överstiger 1 800 kg samt motorcyklar. Fordon av sådant slag är skattepliktigt om det inte är eller tidigare varit registrerat eller varit registrerat endast i förening med avställning. Om ett fordon av annat slag byggs om till fordon som omfattas av lagen räknas även sådant fordon som skattepliktigt. Undantagna från skatteplikt är bilar som är inrättade uteslutande för brandväsendet och motorcyklar, vilka är inrättade som invalidfordon och konstruerade för en hastighet av högst 30 km/tim.

Skattskyldiga är tillverkare och importörer av skattepliktiga fordon. Har skatteplikt inträtt efter ombyggnad av fordon är fordonets ägare skattskyldig.

Omsättningsskatten träffar i allt väsentligt endast nya fordon. Vid införsel och i ombyggnadsfallen beskattas dock även begagnade fordon.

Tillverkare av skattepliktiga fordon skall vara registrerad som skattskyldig hos RSV. Den som importerar sådana fordon för försäljning till återförsäljare kan efter ansökan registreras på motsvarande sätt. RSV är beskattningsmyndighet i dessa fall liksom när skattskyldighet inträder efter ombyggnad av fordon. Då annan än registrerad importör för in skattepliktiga fordon till riket skall skatt betalas till tullmyndighet. Har skattefrihet medgetts vid införseln men förutsättningarna för sådan frihet sedermera upphört, ankommer det på tullmyndighet att bestämma den på fordonet belöpande skatten.

Lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning gäller då RSV är beskattningsmyndighet, medan tullagen (1973:670) tillämpas då skatten erläggs till tullmyndighet.

Skattskyldighet för tillverkare och registrerade importörer inträder när fordon levereras till köpare eller tas ut från rörelsen utan samband med försäljning. För ägare av fordon i det s. k. ombyggnadsfallet uppkommer skattskyldighet när fordonet tas upp i bilregistret som fordon av sådant slag som omfattas av lagen.

Skatten utgår för personbilar och lastbilar med ett belopp som i kronor motsvarar 230 % av fordonets tjänstevikt. För bilar med högre tjänstevikt än 1 600 kg tillkommer därutöver 290 kr. för varje fullt femtiotal kg, varmed tjänstevikten överskjuter 1 600 kg. Skatten för motorcyklar utgår med fasta belopp i tre tjänsteviktsklasser, 420 kr. om vikten understiger 75 kg, 550 kr. om vikten är högre men inte överstiger 160 kg samt 840 kr. i övriga fall.

Registrerad skattskyldig skall för varje redovisningsperiod, som normalt motsvarar kalendermånad, upprätta deklaration. Redovisningsperiod får

efter RSV:s medgivande avse annan tid än månad. Deklaration skall insändas till RSV inom en månad efter periodens utgång. Den skall innehålla uppgift om den skattskyldiges leveranser och uttag från rörelsen av skattepliktiga fordon. I deklARATIONEN får avdrag göras för fordon som förts in i exportvagnsförteckning eller av den skattskyldige eller för dennes räkning förts ut ur riket eller förts till svensk frihamn och som tidigare inte varit registrerat eller varit registrerat endast i förening med avställning. Avdrag får vidare göras för fordon som vid införsel till riket eller som i annat fall påförts skatt. Slutligen får avdrag göras för fordon som tillverkare eller registrerad importör återtagit i samband med återgång av köp eller vars försäljning förorsakat honom förlust på grund av bristande betalning från köparen.

För ägare av registrerat fordon som efter ändring blivit skattepliktigt meddelar RSV – sedan anmälan om ny registrering kommit in från länsstyrelse – ägaren beslut om skattepåföring. Skatt skall i sådant fall betalas inom 30 dagar från den dag den skattskyldige fått del av beslutet.

Återbäring av omsättningsskatt på motorfordon kan medges i vissa fall. RSV kan således efter ansökan förordna om återbäring av skatt som erlagts eller skall erläggas under förutsättning att länsstyrelsen vid första registreringen funnit att fordonet är skattefritt enligt 6 § vägtrafikskattelagen (1973:601). Enligt detta lagrum får regeringen under förutsättning av ömsesidighet förordna om undantag från skatteplikt för fordon som ägs av person som är anställd vid främmande lands beskickning eller konsulat i Sverige och som ej är svensk medborgare. RSV kan också medge återbäring av omsättningsskatt för fordon, vilket ägs av höggradigt invalidiserad person som för sin huvudsakliga verksamhet eller för sin utbildning är varaktigt beroende av fordonet som forskaffningsmedel.

RSV skall efter ansökan restituera erlagd omsättningsskatt för fordon som av den skattskyldige eller för dennes räkning förts ut ur riket eller förts till frihamn. Restitution kan även medges beträffande fordon för vilket skatt erlagts till tullverket, om fordonet därefter förts ut ur riket eller förts till frihamn. En förutsättning för restitution är att fordonet inte varit registrerat eller varit registrerat endast i förening med avställning.

Med stöd av dispensbestämmelsen i 46 § lagen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning samt kungörelsen (1972:40) om befrielse från eller nedsättning av viss indirekt skatt har RSV medgett befrielse från omsättningsskatt i vissa fall. Framför allt gäller detta i de s. k. ombyggnadsfallen, där RSV normalt inte tar ut skatt om det ombyggda fordonet innehafits minst tre år av en ägare eller minst två år av person som är fordonets andre eller senare ägare.

3 Utredningens överväganden och förslag

Allmänna synpunkter

Utredningen framhåller inledningsvis att dess uppdrag väsentligen varit av teknisk natur, varför det inte funnits anledning att pröva frågor rörande skattens allmänna inriktning eller omfattning. Utredningen har emellertid tagit upp två frågor av mer allmän natur, nämligen om skatten skall utgå efter värde eller efter vikt och om en viktbeskattning skall grundas på fordonets tjänstevikt eller totalvikt.

Skatten är utformad som en viktskatt. Utredningen finner att en övergång till beskattning efter värde skulle leda till kontrollsvårigheter och svårigheter att bestämma beskattningsvärdet med ökade administrativa kostnader som följd. Utredningen förordar därför att en beskattning efter vikt bibehålls.

Beträffande viktbeskattningens utformning uttalar utredningen att totalvikten i och för sig kunde vara att föredra framför tjänstevikten som beskattningsunderlag. Utredningen framhåller dock att fordonsskatten för personbilar beräknas efter tjänstevikten och att en övergång till totalvikten som underlag för omsättningsskatten kräver en omfattande justering av skattesatserna vilket skulle medföra förändringar i skatteuttaget. Utredningen förordar därför, att tjänstevikten i vart fall t. v. bibehålls som beskattningsunderlag.

En av utredningens experter, avdelningsdirektör Bertil Olsson, GTS, förklarar i särskilt yttrande att beskattning efter totalvikt skulle underlätta tullverkets arbete vid beskattning av bilar som införs av icke registrerade importörer och för vilka typbesiktningssinstrument, besiktningssinstrument eller typintyg saknas vid beskattningstillfället. Totalvikten för en bil är i motsats till tjänstevikten nästan konstant och uppgift om den kan i de flesta fall erhållas från AB Svensk Bilprovning. Olsson anser därför att begreppet tjänstevikt helt bör rensas ut ur OML.

Utredningen har gjort en allmän författningsteknisk översyn av OML. Därvid har lagen omredigerats och delvis fått ny utformning. Vidare har lagen anpassats till den nya regeringsformen. Således föreslås bl. a. att bestämmelser om skattefrihet vid införsel och restituktion vid utförsel skall i viss utsträckning regleras direkt i OML och inte som nu genom hänvisning till förordningen (1973:981) om frihet från införselavgift.

Utredningen föreslår vidare att skatten benämns försäljningsskatt på motorfordon.

Kontrollfrågor

Utredningen har undersökt vilka möjligheter till skatteundandragande som nu förekommer och därvid funnit att det i huvudsak är fråga om två typer av förfaranden. Det ena förfarandet innebär att ett fordon byggs om enbart i syfte att undgå beskattning. Det andra förfarandet består i missbruk

av möjligheterna till s. k. förregistrering av fordon. Utredningen har också undersökt möjligheterna att med hjälp av det centrala bilregistret allmänt sett förbättra skattekontrollen.

Vad först angår frågan om ombyggnad i syfte att undgå beskattning anför utredningen att vissa stationsvagnar med relativt enkla åtgärder kan förvandlas till lastbilar och därigenom – under förutsättning att de har en tjänstevikt som överstiger 1 800 kg – undgå skatteplikt. I viss mån kan de nuvarande beskattningsreglerna också leda till konkurrensstörningar. Utredningen anser det inte möjligt att komma till rätta med detta problem genom att ändra de rent tekniska definitionerna av olika biltyper. Däremot anser utredningen att en övergång till totalvikt som gräns för skatteplikten för lastbilar – vilket utredningen förordar av i första hand andra skäl – kan minska möjligheterna till skatteundandragande åtgärder.

Utredningen har inhämtat att de tyngsta stationsvagnarna f. n. har en totalvikt av ungefär 3 100 kg. Om skattepliktsgränsen sattes vid denna nivå skulle dessa vagnar oavsett klassificering bli skattepliktiga. Enligt utredningens mening skulle detta innebära en alltför stor utökning av det skattepliktiga området. Utredningen föreslår bl. a. med hänsyn härtill att skattepliktsgränsen sätts vid totalvikten 2 800 kg. Enligt utredningen elimineras inte det aktuella problemet med stationsvagnarna helt genom denna lösning, men möjligheterna till frihet från skatt i dessa fall begränsas. Utredningen avvisar tanken på en differentierad beskattning av olika typer av lätta lastbilar.

Experten Olsson hävdar att utredningens förslag i denna del innebär att endast ett mindre antal av på marknaden förekommande typer av stationsvagnar med tjänstevikt över 1 800 kg kommer att bli skattepliktiga när de byggts om till lastbil. Vid totalviktsgränsen 2 800 kg skulle inte mindre än 52 av 91 olika typer och årsmodeller av sådana fordon även i fortsättningen falla utanför det skattepliktiga området vid ombyggnad till lastbil. Olsson föreslår att problemet löses på så sätt att generell skatteplikt införs för till lastbilar ombyggda personbilar.

Bussar kan med relativt enkla medel byggas om till personbilar. Vad ovan sagts om stationsvagnar gäller enligt utredningen i lika hög grad bussombyggnadsfallet. I likhet med vad som gäller för lastbilarna skulle enligt utredningen en lösning av detta problem vara att göra bussar med totalvikt av högst 2 800 kg skattepliktiga. Då man därigenom skulle komma att utvidga beskattningen till ett nytt fordonsområde anser utredningen emellertid att en sådan lösning f. n. inte bör övervägas.

Experten Olsson påpekar att de fordon det här är fråga om, t. ex. Volkswagenbussar, har skåpkarosseri. Samma slags karosseri används både till bussar, personbilar och lastbilar. Tjänstevikten torde ligga under 1 800 kg och totalvikten under 2 800 kg. Dessa bilar är f. n. skattepliktiga såväl i personbils- som lastbilsversion. Olsson föreslår därför att skatteplikt bör införas för bussar som har en totalvikt av högst 2 800 kg.

Ansökan om registrering av motorfordon skall enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) göras skriftligen av fordonets ägare. Till ansökan skall fogas bl. a. typintyg eller besiktningsinstrument. Om någon av dessa handlingar inte företes, blir fordonet obligatoriskt avställt (förregisterat). För sådant fordon tillhandahålls dock samtidigt registreringsskyltar. Förregisterat fordon får brukas endast med stöd av saluvagnslicens eller s. k. körtillstånd. Avställningen upphör och registreringen fullföljs först när typintyg eller besiktningsinstrument ingetts till bilregistret.

Enligt utredningen kan skattebestämmelserna härvid kringgå på följande sätt. De uppgifter som krävs för att få förregistering tas från ett fordon som anskaffats i utlandet. Sedan registreringsskyltar utkvitterats förs de ut ur riket och monteras på fordonet. Fordonet förs sedan in genom den svenska tullen. Risken för att fordonet skall kontrolleras bedöms som liten. Man undgår härigenom att betala tull, mervärdeskatt och omsättningsskatt. För att registreringen skall kunna fullföljas krävs sedan en anmälan till länsstyrelsens bilregister, varvid typintyg eller besiktningsinstrument skall bifogas. För att få det olagligt införda fordonet slutligt registrerat krävs att någon av de nämnda handlingarna förfälskas.

Utredningen har inte kunnat närmare kartlägga omfattningen av nu berörda förfarande men antar att det inte har stor omfattning. Utredningen anser visserligen att åtgärder för att minska risken för kringgående av beskattningen är påkallade men konstaterar att någon möjlighet att komma till rätta med denna fråga inom ramen för OML inte torde föreligga. Utredningen hänvisar i stället till en arbetsgrupp som tillsatts under trafiksäkerhetsverkets ledning med uppgift att utreda möjligheterna att slopa förregistering av andra bilar än sådana som tillverkats inom riket eller för vilka typintyg utfärdats.

Vad slutligen angår frågan om förbättrad skattekontroll med hjälp av det centrala bilregistret har utredningen i samarbete med TSV:s registeravdelning utarbetat en principskiss till ett databaserat kontrollsystem. Uppgifter om beskattade och skattebefriade fordon förs över till magnetband, vilka jämförs med motsvarande uppgifter om nyregistrerade fordon. Utredningen anser att det beskrivna kontrollsystemet på försök bör prövas under förslagsvis två år och att RSV får i uppdrag att lägga fram närmare förslag om försökets utförande och kostnaderna härför. Enligt utredningen är systemet inte av sådan karaktär att det torde föranleda några principiella problem med hänsyn till datalagen.

Skattepliktsfrågor

Enligt gällande bestämmelser föreligger, som nämnts tidigare, skatteplikt inte endast för personbilar och motorcyklar utan också för lastbilar med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri och med en tjänstevikt som inte överstiger 1 800 kg. Utredningen påpekar att TSV:s nuvarande tekniska

klassificeringsregler inte ger underlag för att bedöma om visst fordon inryms i beskrivningen av de lastbilar som är skattepliktiga. Däremot torde beteckningen "skåp" i huvudsak täcka gruppen "med stationsvagns- och personbilskarosseri utrustade lastbilar" utom möjligen begravningsbilar. Utredningen föreslår därför att de skattepliktiga lastbilarna bestäms genom uttrycket "lastbil med skåpkarosseri", vilket knyter an till gällande tekniska bestämmelser för fordon. Någon anledning att särskilt ta upp begravningsbilar som skattepliktiga anser utredningen inte föreligga, särskilt som endast ett mindre antal sådana bilar f. n. torde falla inom det skattepliktiga området.

Utredningen framhåller vidare att vissa mindre skåpbilar, som i standardutförande har tjänstevikter betydligt under 1 800 kg, ofta vid försäljningstillfället försetts med utrustning som medför att fordonet väger över 1 800 kg och inte blir skattepliktigt. Utredningen anser det otillfredsställande att en skattskyldig med förhållandevis enkla medel kan direkt påverka skatteplikten för en lastbil och föreslår därför att gränsdragningen sker efter totalvikt. Enligt utredningen får man därigenom en mer entydig gräns och manipulationer i de enskilda fallen i syfte att undgå beskattning förhindras. Dessutom medför ett införande av totalviktsbegreppet i fråga om lastbilar en anpassning till vad som gäller enligt de flesta andra bestämmelser som har fordonsvikten som utgångspunkt, t. ex. vägtrafikskattelagen.

Utredningen anser inte att nu behandlade förslag i någon större omfattning behöver påverka det skattepliktiga området. Väsentligen avgörande för denna fråga blir enligt utredningen viktgränsens bestämmande. Utredningen framhåller att några generella grunder för omräkning av ett fordon's tjänstevikt till totalvikt inte existerar. Utredningen har övervägt fyra alternativa totalviktsgränser – 2 500 kg, 2 600 kg, 2 800 kg och 3 000 kg.

Om viktgränsen sätts vid 2 500 kg uppkommer enligt utredningen endast den effekten att vissa fordon som nu är beskattade blir skattefria. Med en viktgräns av 2 600 kg uppkommer enligt utredningen inte något skattebortfall. I stället kommer vissa skåpbilar av märkena Bedford, Ford Transit och Mercedes, som i dag är skattefria, att bli beskattade. Detsamma gäller Range Rover, en jeepliknande bil, som är klassificerad som lastbil. Dras viktgränsen vid 2 800 kg utvidgas det skattepliktiga området till att omfatta även några jeepmodeller. En viktgräns vid 3 000 kg innebär enligt utredningen att ytterligare en modell av Bedford blir skattepliktig. Dessutom kommer Chevrolet Blazer att omfattas av skatteplikten.

Utredningen anser att totalviktsgränsen bör sättas så att den inte kommer att innebära någon väsentlig utvidgning eller minskning av det skattepliktiga området. Samtidigt bör beaktas det tidigare redovisade önskemålet om en begränsning av möjligheterna att genom tillfällig ombyggnad av personbil till lastbil undgå skatt. Inte heller bör bortses från konsekvenserna från konkurrenssynpunkt av sådana åtgärder. Med hänsyn till anförda synpunkter föreslår utredningen att viktgränsen dras vid 2 800 kg.

Som tidigare nämnts är bilar som är inrättade uteslutande för brandväsendet undantagna från skatteplikt. Tidigare var även sjuktransportfordon undantagna från skatteplikt. Den 1 januari 1974 slopades emellertid detta undantag från skatteplikten. Huvudskälet härtill var att lättnader i fråga om bilacciden fortsättningsvis av framför allt praktiska skäl borde anknytas till vägtrafikskattelagens bestämmelser om befrielse från vägtrafikskatt. Enligt denna lag finns numera möjlighet till befrielse från vägtrafikskatt för fordon, som används uteslutande vid räddningstjänst. Befrielse kan dock inte medges för lastbilar och bussar med en totalvikt upp till 3 000 kg. För att uppnå överensstämmelse med vägtrafikskattelagen föreslår utredningen att det nu gällande undantaget från skatteplikt för brandfordon upphävs. Enligt utredningen innebär detta att något tiotal fordon per år blir beskattade.

Även invalidmotorcyklar är enligt gällande bestämmelser undantagna från skatteplikt. Motsvarande undantag återfinns i vägtrafikskattelagen. Utredningen har genom uppgifter från bl. a. bilregistret inhämtat att antalet sådana motorcyklar inte överstiger 20 och att inte något fordon är tillverkat efter 1966. Eftersom tillverkningen av sådana fordon numera synes ha upphört föreslår utredningen att undantaget upphävs. Detta innebär inte att möjligheten till skattefrihet för dessa motorcyklar avskärs helt, eftersom utredningen föreslår att skatteåterbäring fortfarande skall kunna ske i de fall då fordonet befrias från vägtrafikskatt enligt 40 § första stycket vägtrafikskattelagen.

Utredningen har även tagit upp frågan om en nedre viktgräns för skatteplikten. Utredningen framhåller att beskattning i vissa fall sker av motorfordon, som inte är konstruerade för att köras på allmänna vägar, och t. o. m. av vissa fordon som används enbart av barn på tivolin o. d. Utredningen påpekar vidare att om dessa fordon är skattepliktiga enligt OML så skall för dem samtidigt erläggas skrotningsavgift enligt bilskrotningslagen (1975:343). Genom att fordonen inte tas upp i bilregistret saknas emellertid möjlighet att erhålla skrotningspremie när de skrotas. Utredningen föreslår därför att en nedre viktgräns för skattepliktiga personbilar införs. Utredningen har från bilregistret inhämtat att det f. n. finns endast fem personbilar, alla av äldre årsmodell, med en tjänstevikt under 500 kg registrerade och att av dessa endast en väger under 400 kg. Mot denna bakgrund föreslår utredningen att personbilar med tjänstevikt under 400 kg inte skall omfattas av skatteplikten.

Skattskyldigheten

Nu gällande bestämmelser om att skatten i huvudsak tas ut av tillverkare eller registrerad importör innebär, konstaterar utredningen, att antalet registrerade skattskyldiga är lågt – ca 50 – och att administrationen är enkel och billig. Den nuvarande ordningen medför dock vissa svårigheter att kontrollera att skatt erläggs för alla skattepliktiga fordon. Detta gäller t. ex.

vid tillverkning i mindre omfattning av fordon genom sammansättning av nya eller gamla bildelar. Utredningen hänvisar i detta sammanhang till det kontrollsystem som behandlats tidigare. Därutöver föreslår utredningen att för fordon som tillverkas inom landet skall skattskyldighet åvila tillverkaren endast om tillverkningen är yrkesmässig. I övriga fall föreslås fordonets ägare bli skattskyldig i samband med fordonets registrering. Reglerna om beskattningen vid import bör enligt utredningen i sak vara oförändrade. Likaså föreslår utredningen att gällande regler om skattskyldighetens inträde i princip behålls.

Skattesatser

Utredningen har inte prövat frågan om skattenivån i stort. Däremot har utredningen behandlat vissa frågor om mer begränsade justeringar av skatteskalorna.

För motorcyklar utgår f. n. skatt med vissa belopp för tre olika viktklasser. Högsta skatten, 840 kr., utgår för motorcyklar som väger över 160 kg. Utredningen har observerat att det idag säljs ett förhållandevis stort antal mycket tunga motorcyklar. De väger omkring 250 kg och kostar ofta ca 20 000 kr. Skatten för dessa motorcyklar utgör mindre än 5 % av priset, vilket innebär att de är betydligt lägre beskattade än övriga motorcyklar. Utredningen föreslår att ytterligare en viktklass införs för motorcyklar med en tjänstevikt över 210 kg och att skatten sätts till 1 400 kr. för dessa tunga motorcyklar.

Som tidigare nämnts tas vid import skatt ut även på begagnade fordon. Skattesatserna är desamma som för nya fordon och påverkas inte av fordonets värde. Enligt utredningen framstår det i vissa fall som oskäligt att vid införsel av gamla fordon ta ut lika hög skatt som för ett nytt fordon. Utredningen föreslår därför att skatten för fordon, som införs senare än fem år efter utgången av det år som anges av fordonets årsmodellbeteckning, skall grundas på fordonets värde. En rimlig avvägning synes enligt utredningen vara att skattesatsen bestäms till 10 %. Genom hänvisning till 6 § tullförordningen (1973:979) anges hur beskattningsvärdet skall beräknas.

Enligt experten Olsson kan utredningens förslag komma att medföra en kraftig ökning av importen av gamla begagnade fordon, vilket han inte anser önskvärt. Olsson biträder därför inte utredningens förslag på denna punkt. För att förhindra att import av gamla, nästan värdelösa fordon, som utgör flyttsaker, drabbas av en skatt som kanske motsvarar 100 % av fordonets värde eller mer, föreslår emellertid Olsson att GTS genom en bestämmelse i den föreslagna lagen ges möjlighet att i sådana fall medge befrielse från eller nedsättning av skatten.

Övriga frågor

Utredningen har särskilt behandlat frågan om dispens från skattskyldighet i det s. k. ombyggnadsfallet. Enligt nuvarande bestämmelser i 1 § tredje stycket OML skall full skatt tas ut även efter ombyggnad av gamla fordon med mycket lågt värde. RSV medger numera, med stöd av kungörelsen om befrielse från eller nedsättning av viss indirekt skatt, befrielse från skatt om det ombyggda fordonet innehåfts minst tre år av en ägare eller minst två år av person som är fordonets andre eller senare ägare. Utredningen delar i princip den uppfattning som kommit till uttryck i RSV:s praxis men föreslår att RSV genom en särskild bestämmelse ges rätt att helt eller delvis medge befrielse från skyldighet att erlagga skatt om skattskyldigheten inträder senare än tre år efter det att fordonet första gången fördes in i bilregistret och skatten kan anses oskäligt stor i förhållande till fordonets värde.

Utredningen har även behandlat vissa problem med diplomatfordon. Vid införsel av sådana fordon åtnjuts under vissa förutsättningar tull- och skattefrihet. I 12 § tullkungörelsen (1973:1014) anges att tull skall betalas för fordon för vilket tullfrihet medgetts, om fordonet överlåtes tidigare än två år efter det att det angavs till förtullning. I samband därmed tas även mervärdeskatt ut på fordonet. Däremot tas enligt nuvarande praxis inte omsättningsskatt ut i dessa fall eftersom fordonet vid överlåtelsefallet är upptaget i bilregistret. Utredningen anser att en sådan omsättningsskattefri handel bör förhindras och föreslår att i lagen anges att för fordon, för vilket förutsättningarna för tidigare medgiven tull- och skattefrihet upphört, skatt skall tas ut även om fordonet är registrerat.

Utöver den nu beskrivna möjligheten till skattebefrielse för diplomatfordon finns i OML bestämmelser som medger rätt till återbetalning av omsättningsskatt för fordon som blivit befriade från vägtrafikskatt enligt 6 § vägtrafikskattelagen. Enligt denna bestämmelse får regeringen under förutsättning av ömsesidighet förordna om undantag från skatteplikt för vissa diplomatfordon. Har omsättningsskatt utgått för fordon som på detta sätt befriats från vägtrafikskatt skall RSV, efter ansökan, förordna om återbäring av omsättningsskatt som erlagts eller skall erläggas. Utredningen har inhämtat att denna form av återbäring är ovanlig.

Vidare påpekar utredningen att OML i sin nuvarande utformning saknar bestämmelser som möjliggör krav på återbetalning till statsverket av skatt som återburits för fordon som försäljs inom viss kortare tid efter återbäringsbeslutet.

Utredningen finner det främst från principiella synpunkter olämpligt att låta befrielse efter ömsesidighetsprövning från en typ av skatt på fordon leda till återbäring av en annan typ av skatt på fordonet utan iakttagande av något ömsesidighetskrav beträffande den senare skatten. Skattefrihetsbestämmelserna har dessutom enligt utredningen en utformning som kan medföra missbruk. Av bl. a. dessa skäl och då denna rätt till återbäring utnyttjas i

mycket ringa omfattning förordar utredningen att bestämmelsen slopas.

Utredningen behandlar slutligen vissa frågor rörande importerade skrotbilar. Utredningen hävdar, att endast bilar, som är så illa skadade att det är praktiskt taget omöjligt att återställa dem i körbart skick, faller utanför det skattepliktiga området. Utredningen anser visserligen att omsättningsskatten i princip inte bör träffa importerade, utrangerade bilar, som demonteras och skrotas. Utredningen anser dock inte problemet vara av den omfattningen att en ändring av reglerna kan anses påkallad.

4 Remissyttrandena

Allmänna synpunkter

Utredningens förslag har i stort sett fått ett positivt bemötande av flertalet remissinstanser. *Statens trafiksäkerhetsverk* lämnar således förslaget i dess helhet utan erinran. *Kammarrätten i Stockholm* har ingen erinran mot de tekniska bedömningar och de lämplighetsavvägningar som ligger till grund för förslaget. *RSV* anser att gällande bestämmelser fungerar i stort sett väl men att den gjorda översynen var nödvändig.

I frågan om beskattning skall ske efter fordonets vikt eller värde har endast *Sveriges industriförbund* och *GTS* vänt sig mot utredningens förslag att beskattning skall ske efter vikt. Industriförbundet anser således att beskattning efter värde bör prövas ytterligare. *GTS* pekar på de praktiska problem som finns vid beräkning av ett fordonets vikt och anser bl. a. därför att det bör övervägas att basera skatteberäkningen på fordonets cylindervolym. En sådan beräkningsgrund ligger enligt *GTS* mer i linje med energi- och miljövårdspolitiska målsättningar än den nuvarande. *RSV* tillstyrker av bl. a. administrativa skäl beskattning efter vikt men ifrågasätter om inte speciella tillägg borde utgå när ett fordon är försett med extremt stark eller särskilt stor motor.

Enligt såväl gällande rätt som enligt utredningsförslaget administreras skatten av två verk, *RSV* och tullverket. *GTS* anser att tillämpningen av skatteförfattningar försvåras om dessa administreras av flera statliga organ. Enligt *GTS* är svårigheterna särskilt stora för tullverket, när det gäller att fastställa skatt på privatimporterade personbilar. *GTS* hävdar att det bör övervägas att övergå till ett system med endast en beskattningsmyndighet och att ett förslag häröver utarbetas i samråd mellan berörda myndigheter.

Beträffande frågan om beskattning skall ske efter totalvikt eller efter tjänstevikt framförs synpunkter från flera håll. *GTS* anser – om beskattningen över huvud skall ske efter vikt – att tjänstevikten i så fall bör läggas till grund för denna. *AB Svensk Bilprovning* påpekar att variationerna i tjänstevikt för varje fordonstyp kan vara stora, särskilt för lastbilar, varför skatten för en och

samma fordonstyp kan variera kraftigt om tjänstevikten läggs till grund för beskattningen. *RSV* förordar en övergång till beskattning efter totalvikt. Om – såsom utredningen föreslår – en totalviktsgräns införs för skatteplikten i fråga om lastbilar är det enligt *RSV* också naturligt att skatten tas ut efter totalvikt och inte efter tjänstevikt. *Kommerskollegium* och *Motorbranschens riksförbund* förordar att frågan om en övergång till totalviktsbeskattning blir föremål för ytterligare prövning.

Kontrollfrågor

Brottsförebyggande rådet finner att utredningens förslag till förbättrad kontroll är ägnade att begränsa möjligheterna till skatteundandragande och tillstyrker därför förslaget i dessa delar.

Utredningens förslag att sätta skattepliktsgränsen för lastbilar vid totalvikten 2 800 kg och därigenom minska möjligheterna till skattefrihet i de s. k. ombyggnadsfallen godtas av *Svenska kommunförbundet* trots att det medför ökade kostnader för kommunerna. *AB Svensk Bilprovning* hävdar att gränsen 2 800 kg inte nämnvärt begränsar möjligheterna till skattefrihet i dessa fall eftersom de största modellerna av respektive typer av kombibilar f. n. har en totalvikt över 2 800 kg. Enligt *RSV* minskar möjligheten att undgå beskattning av stora stationsvagnar avsevärt om en totalviktsgräns på 2 800 kg eller 3 000 kg införs. *RSV* anser dock att gränsen 3 000 kg är att föredra. *Kommerskollegium* och *länsstyrelsen i Stockholms län* tillstyrker utredningens förslag om en viktgräns vid 2 800 kg. *Motorbranschens riksförbund* anser det i och för sig önskvärt att reglerna får en sådan utformning att man därigenom hindrar förfaranden som innebär ett undandragande av skatt. Detta innebär dock enligt förbundet inte att en totalviktsbeskattning enbart för lastbilar bör införas. I stället anser förbundet att frågan om totalviktsgräns för lastbilar – liksom för övrigt frågan om en generell totalviktsbeskattning – bör prövas i ett vidare perspektiv. *GTS* anser – om skatteberäkningen även i fortsättningen skall baseras på fordonets vikt – att gränsen för skattepliktiga lastbilar bestäms till tjänstevikten 2 500 kg.

GTS, *RSV* och *länsstyrelserna i Stockholms och Malmöhus län* anser på liknande skäl som anförts beträffande lastbilar att även vissa bussar bör vara skattepliktiga och att gränsen för det skattepliktiga området bör sättas så att den överensstämmer med gränsen för lastbilar.

Enligt *Sveriges industriförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* saknas det skäl att begränsa bilföretagens rätt att förregistrera bilar.

RSV tillstyrker förslaget om förbättrad skattekontroll med hjälp av det centrala bilregistret.

Skattepliktsfrågor

RSV delar utredningens uppfattning att den nu gällande definitionen "lastbil med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri" medför tillämpningsproblem men ställer sig – liksom GTS – tveksamt till den föreslagna beteckningen "lastbil med skåpkarosseri". Enligt RSV finns begreppet skåpkarosseri inte definierat i någon lagstiftning och torde med gängse språkbruk inte omfatta alla fordonsslag som avses bli beskattade. En lämpligare avgränsning av det skattepliktiga området kan man enligt RSV:s mening få genom begreppet "slutet lastutrymme". RSV påpekar dock att detta begrepp torde vara något för vidsträckt och att vissa fordon därför uttryckligen måste undantas från skatteplikt.

Remissinstansernas synpunkter på förslaget till skattepliktsgräns för lastbilar har delvis berörts i det föregående. Därutöver kan nämnas att Sveriges industriförbund och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförbund tillstyrker en totalviktsgräns men hävdar att detta inte får innebära en utvidgning av det skattepliktiga området. Även AB Svensk Bilprovning tillstyrker en totalviktsgräns. Av framför allt praktiska skäl anser bolaget att beskattningen alltid bör grundas på den av fabrikanter angivna totalvikten. Bolaget påpekar att viktgränsen, oberoende av var den dras, sannolikt medför en viss styrning vid anskaffandet av bilar med en totalvikt som ligger i området kring gränsen och att det inte heller kan uteslutas att fabrikanterna åsätter sådana fordon en totalvikt som ligger över gränsvärdet. Först om gränsen dras vid 3 500 kg torde enligt bolaget dessa effekter kunna minskas mer påtagligt.

Svenska Kommunförbundet motsätter sig att den nuvarande bestämmelsen om befrielse från skatt för bilar som uteslutande är inrättade för brandväsendet slopas. I stället anser förbundet att undantaget bör vidgas och omfatta fordon, som används uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst. Denna utvidgning av undantaget är enligt förbundet motiverad därför att kommunerna numera genom brandlagen är ålagda att svara även för annan räddningstjänst än brandsläckning.

De handikappades riksförbund anser det angeläget att nuvarande undantag från skatteplikt för s. k. invalidmotorcyklar bibehålls.

Skattskyldighet

Utredningen har när det gäller skattskyldighetens inträde påpekat att vissa registrerade skattskyldiga säljer sina bilar i fast räkning till återförsäljare medan andra levererar bilarna till återförsäljare som i kommission säljer bilarna till konsumenter. I det förra fallet inträder skattskyldighet när bilen levereras till återförsäljaren och i det senare när bilen levereras från kommissionären till en köpare. Utredningen föreslår f. n. ingen ändring av bestämmelserna i detta avseende. RSV ifrågasätter däremot om tillräckliga

skäl finns att behålla denna olikhet i fråga om skattskyldighetens inträde och anser att en ändring bör övervägas.

Skattesatser

Motorcykelbranschens riksförbund avstyrker utredningens förslag att införa en ny viktclass för motorcyklar med en tjänstevikt över 210 kg. Enligt förbundet kan den nya viktclassen medföra att fabrikanterna söker "banta" motorcyklarna, vilket kan antas gå ut över trafiksäkerhetsvitala delar. För att undvika dessa och andra olägenheter föreslår förbundet – om en ny viktclass skall införas – att denna endast skall omfatta motorcyklar med en tjänstevikt över 250 kg.

Utredningens förslag om skatt grundad på fordonets värde vid import av äldre begagnade fordon utsätts för kritik av flera remissinstanser. Endast *Sveriges industriförbund* delar utredningens uppfattning i denna fråga. *RSV* motsätter sig inte förslaget men påpekar att bestämmelsen kommer att medföra tröskeleffekter som kan ifrågasättas. *Kommerskollegium* är tveksamt till förslaget, bl. a. därför att ytterligare en beskattningsgrund införs och benägenheten att importera äldre begagnade fordon torde öka. *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförbund* anser att frågan om ett reducerat skatteuttag för äldre begagnade bilar som importeras bör bedömas i ett större sammanhang. *GTS* och *Motorbranschens riksförbund* avstyrker bestämt förslaget om värdeskatt vid import av begagnade bilar. Enligt *GTS* kommer en sådan beräkningsmetod att medföra mycket stora tillämpningssvårigheter, bl. a. när ett fordon's årsmodell och verkliga värde skall bestämmas. *GTS* ifrågasätter också om det finns anledning att indirekt uppmuntra importen av äldre bilar. *Motorbranschens Riksförbund* hävdar att förslaget, om det genomförs, kan komma att försvåra samhällets konsumentpolitik och att gällande bestämmelser om trafiksäkerhet och miljökrav kan bli eftersatta.

5 Föredraganden

Lagen (1956:545) om omsättningsskatt på motorfordon (OML) har varit i kraft sedan den 1 december 1956. Riksdagen har vid en granskning av lagen år 1975 funnit den svårtolkad och föråldrad i många avseenden och har därför ansett en översyn angelägen. En sådan översyn har gjorts av 1969 års punktskatteutredning. Resultatet har redovisats i betänkandet (Ds B 1977:3) Omsättningsskatten på motorfordon, vilket har varit föremål för sedvanlig remissbehandling.

Utredningens arbete och remissbehandlingen har visat att OML i stort sett har en lämplig utformning. De sakliga ändringar som föreslagits av utredningen eller remissinstanserna är begränsade. Jag anser därför i likhet med utredningen att innehållet i OML i stort sett bör bibehållas men ges en modernare utformning och på några punkter ändrat sakligt innehåll.

Skatten är f. n. utformad som en viktskatt. Utredningen föreslår ingen ändring på denna punkt, vilket godtas av flertalet remissinstanser. För egen del anser jag att en beskattning efter fordonets vikt väl överensstämmer med omsättningsskattens syfte och förordar därför att viktskatten bibehålls, i vart fall t. v.

Enligt gällande bestämmelser utgör fordonets tjänstevikt beskattningsunderlag. Utredningen anser att totalvikten i och för sig är ett mer entydigt begrepp än tjänstevikten men har funnit att en eventuell övergång till totalviktsbeskattning bör anstå till dess formerna för den framtida fordonsbeskattningen prövas i ett mera övergripande sammanhang. Flertalet remissinstanser instämmer i utredningens uppfattning. Endast generaltullstyrelsen (GTS) förordar – om beskattningen över huvud skall ske efter vikt – att tjänstevikten skall läggas till grund för denna.

Enligt min mening erbjuder en totalviktsbeskattning vissa fördelar framför en tjänsteviktsbeskattning. En övergång till totalviktsbeskattning förutsätter dock omfattande justeringar av skattesatserna. Jag är därför f. n. inte beredd att förorda en beskattning efter totalvikt. Frågan bör dock närmare undersökas. Jag har erfarit att vägtrafikskatteutredningen (B 1977:05), som f. n. ser över vägtrafikskattebestämmelserna, avser att ta upp frågan om en övergång till totalviktsbeskattning när det gäller vägtrafikskatten. Med hänsyn till sambandet mellan dessa frågor bör vägtrafikskatteutredningen ta upp frågan om en övergång till beskattning efter totalvikt enligt OML.

Utredningen har föreslagit att gränsen för det skattepliktiga området för lastbilar sätts vid totalvikten 2 800 kg i stället för som nu vid tjänstevikten 1 800 kg. Syftet med förslaget är att minska möjligheterna att uppnå skattefrihet genom att relativt enkelt bygga om vissa stationsvagnar till lastbilar med tjänstevikt över 1 800 kg. Flertalet remissinstanser tillstyrker att det skattepliktiga området för lastbilar bestäms av totalvikten. Delade meningar råder emellertid om var gränsen skall dras. AB Svensk Bilprovning hävdar att denna måste sättas högre för att begränsa möjligheterna till skattefrihet medan riksskatteverket (RSV) anser att en totalviktsgräns vid 2 800 kg eller – vilket verket föredrar – 3 000 kg kan minska skatteflykten avsevärt. Kommerskollegium och länsstyrelsen i Stockholms län tillstyrker utredningsförslaget. Sveriges industriförbund och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförbund motsätter sig en utvidgning av det skattepliktiga området. GTS anser att gränsen bör dras vid tjänstevikten 2 500 kg. GTS, RSV och länsstyrelserna i Stockholms och Malmöhus län anser på liknande skäl som anförts beträffande lastbilar att även vissa bussar bör vara skattepliktiga och att gränsen för det skattepliktiga området bör sättas så att den överensstämmer med gränsen för lastbilar.

Jag finner det angeläget att möjligheterna till skatteundandragande genom ombyggnad av fordon begränsas så långt möjligt. Liksom utredningen anser jag att så kan ske genom att det skattepliktiga området för lastbilar bestäms av totalvikten. Gränsen bör dock enligt min mening dras vid 3 000 kg för att

åtgärden skall få önskvärd effekt.

Jag tillstyrker vidare några remissinstansers förslag att vissa bussar bör göras skattepliktiga. De bussar det här är fråga om har skåparosseri av samma slag som används även till personbilar och lastbilar. F. n. är personbils- och lastbilsversionerna skattepliktiga. Rättviseskäl talar för att även bussversionen görs skattepliktig. Gränsen för det skattepliktiga området bör även för dessa fordon dras vid totalvikten 3 000 kg.

Utredningen har i samarbete med trafiksäkerhetsverkets registeravdelning utarbetat en principskiss till ett kontrollsystem. Jag vill nu anmäla att jag har för avsikt att föreslå regeringen att i enlighet med utredningens förslag ge RSV i uppdrag att lägga fram förslag om försökets utförande och kostnaderna för detta. I detta sammanhang vill jag också framhålla vikten av att trafiksäkerhetsverkets utredning om begränsning av rätten till förregistrering snarast fullföljs. Genom dessa åtgärder torde de av riksdagen påtalade riskerna för kringgående av lagstiftningen kunna begränsas avsevärt.

Bilar som är inrättade uteslutande för brandväsendet är undantagna från skatteplikt enligt OML. För att uppnå överensstämmelse mellan OML och vägtrafikskattelagen (1973:601) föreslår utredningen att undantaget i OML för brandfordon upphävs. Svenska kommunförbundet motsätter sig att undantaget slopas. För egen del ansluter jag mig till utredningens förslag. Detta innebär visserligen en viss utvidgning av det skattepliktiga området, uppskattningsvis något tiotal fordon per år, men å andra sidan erhålles en önskvärd anknytning till vägtrafikskattelagen.

Från skatteplikt enligt OML är vidare undantagna s. k. invalidmotorcyklar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 km/tim. Utredningen föreslår att undantaget tas bort, eftersom antalet sådana motorcyklar inte överstiger 20 och inte någon av dessa är tillverkad efter 1966. Då antalet nyregistreringar av invalidmotorcyklar torde komma att bli obetydligt biträder jag utredningens förslag på denna punkt. Jag vill erinra om att möjligheten till skattebefrielse för dessa fordon inte avskärs helt, eftersom skatteåterbäring även i fortsättningen bör få ske i de fall då fordonet befrias från vägtrafikskatt enligt 40 § första stycket vägtrafikskattelagen. Jag vill också påpeka att andra typer av handikappfordon inte berörs av ändringen.

Utredningen föreslår att en nedre viktgräns för skatteplikten för personbilar införs och sätts vid tjänstevikten 400 kg. Vissa mindre fordon, som inte är konstruerade för att köras på allmän väg, t. ex. fordon som används enbart på tivolin o. d. kommer då att bli skattefria. Jag delar utredningens uppfattning härvidlag och föreslår att en sådan nedre viktgräns införs.

För motorcyklar utgår skatten f. n. med fasta belopp i tre tjänsteviktsskasser, nämligen 420 kr. om vikten understiger 75 kg, 550 kr. om vikten är högre men inte överstiger 160 kg samt 840 kr. i övriga fall. Utredningen har funnit att förhållandevis många motorcyklar väger omkring 250 kg och kostar ca 20 000 kr. Skatten för dessa motorcyklar är relativt sett betydligt lägre än för

andra motorcyklar. Utredningen föreslår därför att en ny viktclass införs för motorcyklar med en tjänstevikt över 210 kg och att skatten sätts till 1 400 kr. för dessa. Motorcykelbranschens riksförbund avstyrker förslaget. För egen del anser jag att rättviseskäl talar för utredningens förslag. Jag förordar därför att det genomförs.

Enligt gällande rätt tas skatt vid import ut efter samma skattesatser på såväl nya som begagnade fordon. Utredningen anser att det i vissa fall är oskäligt att vid import av gamla fordon ta ut full skatt och föreslår att skatten vid import av mer än fem år gamla fordon bestäms till 10 % av fordonets värde. Flera remissinstanser kritiserar förslaget. Därvid hävdas bl. a. att en sådan beräkningsmetod skulle medföra mycket stora tillämpningsproblem och att man kan ifrågasätta riktigheten av att uppmuntra importen av äldre bilar. Dessa invändningar förtjänar beaktande och jag biträder därför inte utredningens förslag i denna del.

I övrigt föreslår utredningen – förutom vissa mindre materiella justeringar – en författningsteknisk modernisering av lagtexten. Med endast smärre avvikelser tillstyrker jag utredningsförslaget i dessa delar. Jag tillstyrker även förslaget att skatten skall benämnas försäljningsskatt på motorfordon.

Den föreslagna nya lagen kräver vissa följdändringar i förordningen (1973:981) om frihet för införselavgift, bilskrotningslagen (1975:343), vägtrafikskattelagen och lagen (1968:430) om mervärdeskatt. Vidare bör skattebrottslagen (1971:69) och lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m. göras tillämpliga på försäljningsskatten.

Slutligen vill jag ta upp ytterligare en fråga. I 1 § förordningen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon finns hänvisningar till vägtrafikskattelagen. Efter ändringar i sistnämnda lag bör hänvisningarna ändras. Vidare bör 7 § utgå.

6 Specialmotivering

Förslaget till lag om försäljningsskatt på motorfordon

1 §. Första stycket innehåller ett inledningsstadgande med motsvarighet i andra punktskatteförfattningar. I andra stycket har oförändrad tagits in 1 a § OML.

2 §. Paragrafen motsvarar 1 § femte stycket första punkten i OML. Den ändring som gjorts är av redaktionell natur. I utredningens förslag hänvisas även till bilregisterkungörelsen. Genom en omredigering av 9 § andra stycket 1 kan denna hänvisning tas bort.

3 §. Paragrafen motsvarar 2 § andra stycket och 5 § OML. Genom hänvisningen i andra stycket till tullagen behöver reglerna för införsel av skattepliktiga fordon av annan än den som registrerats som importör hos RSV

inte regleras särskilt, t. ex. när det gäller skattskyldigheten.

4 §. Paragrafens första stycke motsvarar närmast 1 § andra stycket OML. Skatteplikt för vissa bussar har införts. Det nya andra stycket har tillagts i förtydligande syfte.

5 §. Paragrafen motsvarar 3 § OML. Skattskyldigheten för icke yrkesmässigt tillverkade fordon överförs till fordonets ägare. I övrigt är ändringarna av redaktionell natur. I fråga om skattskyldigheten vid införsel gäller, på grund av hänvisningen i 3 § andra stycket, tullagen.

6 §. Bestämmelsen har sin motsvarighet i 12 § OML. De rent administrativa föreskrifterna i 12 § OML bör tas in i en tillämpningsförfordning.

7 §. Någon principiell ändring görs inte av bestämmelsen i 2 § OML om tidpunkten för skattskyldighetens inträde när det gäller registrerade skattskyldiga.

I tillämpningsförfordningen bör liksom hittills anges att skattepliktigt motorfordon skall anses uttaget från rörelsen den dag fordonet införts i bilregistret eller, om fordonet samtidigt avställt, då avställningen upphört. Genom föreskriften om skattskyldighetens inträde vid uttag från rörelsen blir de fordon som tas ut från lagret för annat ändamål än försäljning, t. ex. demonstrations- och leasingbilar, beskattade.

För skattepliktiga fordon som tillverkats av annan än yrkesmässig tillverkare inträder skattskyldighet för ägaren när fordonet första gången registreras. Vid sådan ändring av fordon som medför att fordonet blir skattepliktigt inträder skattskyldigheten, om fordonet inte är registrerat, när det införs i registret och annars när det efter registreringsbesiktning tas upp i bilregistret som fordon av skattepliktigt slag. I en tillämpningsförfordning bör anges att det ankommer på TSV att anmäla alla sådana registreringar till RSV.

8 §. I OML finns föreskrifterna om skattesatser i 4 §. Såvitt avser personbilar och lastbilar är dessa oförändrade. En ny viktclass har införts för de tyngsta motorcyklarna. Dessutom har skattesatser motsvarande dem som gäller för lastbilar införts för bussar.

9 §. Utredningen föreslår i 9 och 10 §§ en viss systematik för den statliga beräkningen av skatten, dvs. det belopp som fastställelsebeslutet skall avse. Förslaget har vissa fördelar framför nuvarande ordning. Emellertid får det anses lämpligare att en sådan systematisk genomgång av punktskatterna, inklusive omsättningsskatten på motorfordon, görs i samband med en kommande översyn av lagen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning.

Första stycket motsvarar 14 § första stycket OML.

I paragrafens andra stycke, som motsvarar 15 § OML, anges de fall där skattskyldig äger göra avdrag i deklarationen för skatt på vissa motorfordon.

I punkt 1 anges rätten till avdrag för skatten på icke registrerade fordon, som exporteras av den skattskyldige.

I punkt 2 regleras rätten till avdrag för icke registrerat eller för registrerat fordon som återtagits i samband med återgång av köp.

Bestämmelserna i 15 § b och c OML har sammanförts och intagits som en allmän avdragsregel avseende fordon som tidigare påförts skatt.

Regeln i punkt 4 innebär en ändring i förhållande till OML så till vida som bestämmelsen försetts med tillägget att köparen måste vara yrkesmässig återförsäljare av motorfordon.

10 §. Första stycket motsvarar 14 § andra stycket OML. Den ändringen har gjorts att deklarationen skall vara inkommen inom viss tid i stället för insänd inom samma tid.

I paragrafens andra stycke har införts en bestämmelse som ger regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer rätt att förordna om att till deklarationen skall fogas en förteckning över de fordon som omfattas av deklarationen. Sådan förteckning kan visa sig nödvändig när det gäller det nya kontrollsystemet som berörs i den allmänna motiveringen.

11 §. Paragrafen motsvarar 26 § första stycket OML.

12 §. I 24 § OML regleras återbetalning av skatt för fordon som införts till landet och för vilka skatt erlagts till tullverket men som sedermera utförts ur landet eller förts till svensk frihamn. Av 4 § i gällande tillämpningskungörelse framgår att sådan återbetalning medges om återbetalning av eller befrielse från tull beviljas för fordonet.

I denna paragraf har tagits in de bestämmelser om återbetalning av skatt, som det får anses ankomma på riksdagen att besluta om.

13 §. Första stycket har sin motsvarighet i 6 § OML. Enligt den nya bestämmelsen skall riksskatteverket besluta om utbetalning av ifrågavarande medel.

Lagutskottet förordade i sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1977/78:3, rskr 1977/78:11) att accisåterbäring till handikappad inte skall kunna tas i anspråk genom utmätning eller annat förfarande. I anledning härav har i paragrafens andra stycke tagits in ett förbud mot sådan utmätning.

14 §. Denna paragraf motsvarar 7 § OML men har givits en mer generell utformning.

15 §. Bestämmelsen, som saknar motsvarighet i OML, har tillkommit för att närmare reglera RSV:s nuvarande praxis för dispens av fordon.

16 §. Stadgandet i andra stycket, som i OML återfanns i 25 §, anger vilken myndighet, som skall fungera som beskattningsmyndighet, när skatt skall utgå på grund av att förutsättningarna för tidigare medgiven skattefrihet har upphört. Föreskriften är tillämplig endast för fordon, som införts till riket av annan än registrerad importör. Med hänsyn till att skattskyldigheten kan

uppkomma relativt lång tid efter införseltillfället, har också i lagen angetts vilken myndighet som skall ta ut skatten.

17 §. I paragrafen föreslås att talan mot beslut enligt 12, 13 och 15 §§ skall föras hos kammarrätt.

18 §. Bestämmelsen motsvarar 28 § OML.

Förslaget till lag om ändring i förordningen (1973:981) om frihet från införselavgift

I 3 § föreslås att förordningen ej skall gälla försäljningsskatt på motorfordon och skrotningsavgift. I stället föreslås att bestämmelserna om skattefrihet och återbetalning förs in i lagen om försäljningsskatt på motorfordon.

Förslaget till lag om ändring i bilskrotninglagen (1975:343)

I 4 och 9 §§ föreslås följdändringar av förslaget till avgränsning av det skattepliktiga området i 4 § lagen om försäljningsskatt på motorfordon.

I 11 § föreslås endast en redaktionell ändring.

Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

I 40 § föreslås sådan ändring att befrielse från skatteplikt kan medges för bussar och lastbilar som är skattepliktiga enligt lagen om försäljningsskatt på motorfordon.

Förslaget till lag om ändring i lagen (1968:430) om mervärdesskatt

I p. 2 av anvisningarna till 2 § föreslås att med personbil skall förstås även sådana bussar och lastbilar, som är skattepliktiga enligt lagen om försäljningsskatt på motorfordon. Som en följd härav kommer rätten till avdrag för ingående skatt på sådana fordon att begränsas i enlighet med 18 § andra stycket lagen om mervärdesskatt.

7 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att antaga förslagen till

1. lag om försäljningsskatt på motorfordon,
2. lag om ändring i förordningen (1973:981) om frihet från införselavgift,

3. lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343),
4. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601),
5. lag om ändring i lagen (1968:430) om mervärdeskatt,
6. lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69),
7. lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.,
8. lag om ändring i förordningen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon.

Beträffande förslaget under 2 har samråd ägt rum med chefen för handelsdepartementet och beträffande förslaget under 3 med chefen för jordbruksdepartementet.

8 Beslut

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