

Regeringens proposition

1975/76: 181

om ändring i vägtrafikbeskattningen, m. m.;

beslutad den 18 mars 1976.

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

På regeringens vägnar

OLOF PALME

G. E. STRÄNG

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att fjärde etappen av den fordonsskattereform som inleddes den 1 januari 1971 genomförs den 1 januari 1977. Reformen berör endast lastbilar, bussar och släpvagnar med en totalvikt över 3 ton och innebär, inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag, en omfördelning av skattebelastningen i enlighet med den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen.

Vidare föreslås i propositionen att nuvarande avvägning mellan fordonsskatt och kilometerskatt t. v. skall bestå.

Den generella rätten till återbetalning av fordonsskatt vid användning av vissa slag av fordon utomlands föreslås slopad. Återbetalning föreslås dock fortfarande få ske när fordon belagts med utländsk fordonsskatt eller när det har använts i Norge.

I samband med att vissa mindre ändringar bör göras i bestämmelserna om beskattning av utländska fordon föreslås att vissa av bestämmelserna i den nuvarande kungörelsen i ämnet görs om till lag. Motsvarande föreslås när det gäller bestämmelserna om saluvagnsskatt.

I propositionen föreslås även utvidgad skattefrihet för räddningstjänstens fordon och slopande av skyldigheten att medföra kvitto på fordonsskatt vid färd med fordonet.

1 Förslag till

Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Härigenom föreskrives att 1, 6, 7, 10, 30, 33, 36 och 40—42 §§ vägtrafikskattelagen (1973: 601)¹ samt bilaga 1 till lagen skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Vägtrafikskatt utgår till staten enligt denna lag i form av fordonskatt och kilometerskatt.

Beteckningar som användes i denna lag har samma betydelse som i fordonskatalogörelsen (1972: 595) och bilregisterkatalogörelsen (1972: 599), om ej annat sägs.

Som ägare av fordon anses den som är eller bör vara upptagen i bilregistret som ägare.

6 §³

Från skatteplikt undantages

1. fordon, som är inrättad utslutande för brandväsendet,

2. motorcykel, som är inrättad som invalidfordon och som är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Från skatteplikt undantages motorcykel, som är inrättad som invalidfordon och som är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Regeringen får under förutsättning av ömsesidighet förordna om undantag från skatteplikt för fordon, som äges av den som är anställd vid främmande lands beskickning eller konsulat i Sverige och som ej är svensk medborgare.

7 §

Skattskyldig för visst fordon är vid varje tillfälle den som är eller bör vara antecknad som ägare av fordonet i bilregistret.

Skattskyldig för visst fordon är ägaren av fordonet.

10 §

På betald skatt lämnas särskilt skattekvitto.

Senast erhållna, gällande skattekvitto skall medföras under färd med fordonet och på anmodan av polisman visas upp för denne.

Senast erhållna, gällande skattekvitto, som avser kilometerskatt, skall medföras under färd med fordonet och på anmodan av polisman visas upp för denne.

¹ Rubrikens lydelse enligt 1974: 869.

² Senaste lydelse 1974: 869.

³ Senaste lydelse 1974: 869.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

30 §⁴

I den mån ej annat följer av denna lag äger 4, 9, 12—15, 22 och 49 §§ lagen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning motsvarande tillämpning i fråga om förfarandet enligt denna lag. Vad bestämmelserna innehåller om deklaration gäller i stället uppgift, som skall lämnas enligt särskilda föreskrifter och ligga till grund för påföring eller fastställelse av skatt.

Vad i uppbördslagen (1953: 272) stadgas om indrivning, avkortning och avskrivning av skatt skall i tillämpliga delar gälla fordonsskatt, kilometerskatt, skattetillägg och förseningsavgift. Vid återbetalning av skatt skall avräknas endast sådan till betalning förfallen fordonsskatt eller kilometerskatt som ej erlagts och restavgift som belöper på sådan skatt.

Vad i uppbördslagen (1953: 272) stadgas om indrivning, avkortning och avskrivning av skatt skall i tillämpliga delar gälla fordonsskatt, kilometerskatt, skattetillägg och förseningsavgift. Vid återbetalning av skatt skall avräknas endast sådan till betalning förfallen fordonsskatt eller kilometerskatt som ej erlagts, restavgift som belöper på sådan skatt samt sådan avgift enligt bilregisterkungörelsen (1972: 599) som uppbäres i samband med uppbörd av vägtrafikskatt. I fråga om avräkning av avgifter som nu har sagts äger 23 och 31 §§ motsvarande tillämpning.

Införsel enligt införsellagen (1968: 621) får äga rum vid indrivning av fordonsskatt, kilometerskatt, restavgift, skattetillägg och förseningsavgift.

33 §

Den som uppsåtligen vidtager åtgärd med kilometerräknarapparat på fordon så att körsträcka som skall ligga till grund för beräkning av kilometerskatt för fordonet ej registreras eller registreras för lågt dömes, om förfarandet ej utgör ett led i gärning som är belagd med straff enligt skattebrottslagen (1971: 69), till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som uppsåtligen vidtager åtgärd med kilometerräknarapparat på fordon så att körsträcka som skall ligga till grund för beräkning av kilometerskatt för fordonet ej registreras eller registreras för lågt dömes, om förfarandet ej utgör ett led i gärning som är belagd med *strängare* straff enligt skattebrottslagen (1971: 69), till böter eller fängelse i högst sex månader.

36 §

Bestämmelsen i 34 § första stycket gäller även föraren, om han kände till hindret för fordonets brukande.

Bestämmelsen i 34 § första stycket gäller även föraren, om han kände till hindret för fordonets brukande. *Detta gäller dock icke när fordonet brukas vid besiktning eller inspektion enligt 35 § fordonskungörelsen (1972: 595).*

⁴ Senaste lydelse 1975: 276.

†1 Riksdagen 1975/76. 1 saml. Nr 181

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

40 §

Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan av fordonets ägare befrielse från skatteplikt för

1. personbil med tjänstevikt ej över 1 800 kilogram,
2. sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil med tjänstevikt ej över 1 800 kilogram,
3. motorcykel,

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 räddningstjänst anses därvid även verksamhet som bedrivs av annan än staten eller kommun.

41 §⁵

Har kilometerskattepliktig buss, lastbil eller släpvagn använts utom riket återbetalas fordonsskatt för varje dygn under vilket fordonet har använts utom riket med ett belopp som motsvarar 3 procent av skatten för den månad under vilken användningen skett.

Har för kilometerskattepliktig buss, lastbil eller släpvagn som använts utom riket där utgått skatt eller avgift för trafik med eller innehav av fordonet återbetalas fordonsskatt för varje dygn för vilket skatt eller avgift har erlagts i utlandet med ett belopp som motsvarar 3 procent av skatten för den månad under vilken användningen skett. Motsvarande gäller när sådant fordon använts i Norge och där utgått kilometerskatt för fordonet.

⁵ Senaste lydelse 1975: 276.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Har kilometerskattepliktig lastbil, buss eller släpvagn använts utom riket avräknas kilometerskatt som belöper på körsträckan i utlandet. Motsvarande gäller i fråga om kilometerskattepliktig personbil som använts utom riket i annat land än Norge.

Som förutsättning för återbetalning eller avräkning enligt första eller andra stycket gäller att meddelade föreskrifter i fråga om lämnande av uppgifter i samband med användning utom riket iakttagits.

42 §⁶

Regeringen meddelar bestämmelser om beskattning av fordon, som brukas enligt *saluvagnslicens* eller *interimslicens*, och om beskattning av fordon, som *för tillfälligt brukande förts in från utlandet* eller av utomlands bosatt person för *sådant ändamål* förvärvats här.

Regeringen meddelar bestämmelser om beskattning av fordon, som brukas enligt *interimslicens*, och om beskattning av fordon, som av utomlands bosatt person *för tillfälligt brukande* förvärvats här.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)⁷

Fordonsskatt

| Fordonsslag | Skattevikt, kilogram | Skatt, kronor | |
|---|-------------------------|--|--|
| | | grundbelopp varje helt hund- ratal kilogram över den lägsta vikten i klassen | tilläggsbelopp för varje helt hund- ratal kilogram över den lägsta vikten i klassen |
| A Motorcyklar | | | |
| 1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn | 0— 75 | 45 | — |
| | 76— | 60 | 0 |
| 2 Annan motorcykel | 0— | 90 | 0 |
| B Personbilar | 0— 900 | 165 | 0 |
| | 901— | 207 | 42 |
| C Bussar | | | |
| 1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol | 0— 1 600 | 165 | 0 |
| | 1 601— 3 000 | 203 | 38 |
| | 3 001— | 704 | 7 |
| 2 Annan buss | 0— 1 600 | 165 | 0 |
| | 1 601— 3 000 | 203 | 38 |
| | 3 001— 7 000 | 715 | 18 |
| | 7 001—10 000 | 1 449 | 32 |
| | 10 001—30 000 | 2 424 | 47 |
| | 30 001— | 11 783 | 11 |
| D Lastbilar | | | |
| 1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol | 0— 1 600 | 165 | 0 |
| | 1 601— 3 000 | 204 | 39 |
| | 3 001— | 719 | 8 |

⁶ Senaste lydelse 1974: 869.

⁷ Senaste lydelse 1975: 276.

| Fordonslag | Skattevikt, kilogram | Skatt, kronor | |
|---|-------------------------|---------------|---|
| | | grundbelopp | tilläggsbelopp för varje helt hund- ratal kilogram över den lägsta vikten i klassen |
| 2 Annan lastbil | | | |
| 2.1 med anordning för påhängsvagn | | | |
| med två hjulaxlar | 0— 1 600 | 165 | 0 |
| | 1 601— 3 000 | 204 | 39 |
| | 3 001— 7 000 | 728 | 17 |
| | 7 001—10 000 | 1 431 | 40 |
| | 10 001—15 000 | 2 663 | 72 |
| | 15 001—20 000 | 6 287 | 46 |
| | 20 001— | 11 001 | 10 |
| med tre eller flera hjulaxlar | 0— 1 600 | 165 | 0 |
| | 1 601— 3 000 | 204 | 39 |
| | 3 001— 8 000 | 728 | 17 |
| | 8 001—12 000 | 1 595 | 34 |
| | 12 001—18 000 | 2 981 | 60 |
| | 18 001—27 000 | 6 596 | 75 |
| | 27 001— | 13 281 | 10 |
| 2.2 utan anordning för påhängsvagn | | | |
| med två hjulaxlar | 0— 1 600 | 165 | 0 |
| | 1 601— 3 000 | 204 | 39 |
| | 3 001— 6 000 | 722 | 11 |
| | 6 001—10 000 | 1 066 | 25 |
| | 10 001—14 000 | 2 094 | 53 |
| | 14 001—17 000 | 4 256 | 95 |
| | 17 001—20 000 | 7 129 | 118 |
| | 20 001— | 10 564 | 13 |
| med tre eller flera hjulaxlar | 0— 1 600 | 165 | 0 |
| | 1 601— 3 000 | 204 | 39 |
| | 3 001— 6 000 | 721 | 10 |
| | 6 001—11 000 | 1 029 | 18 |
| | 11 001—15 000 | 1 255 | 44 |
| | 15 001—18 000 | 3 749 | 78 |
| | 18 001—27 000 | 6 100 | 89 |
| | 27 001— | 14 032 | 11 |
| E Traktorer och motorredskap | | | |
| 1 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap | | | |
| | 0— 1 300 | 300 | 0 |
| | 1 301— 3 000 | 345 | 45 |
| | 3 001— 7 000 | 1 140 | 75 |
| | 7 001— | 4 200 | 135 |
| 2 Traktor klass II | 0— 2 500 | 120 | 0 |
| | 2 501— | 180 | 0 |
| F Släpvagnar | | | |
| 1 Släpvagnar med skatte- vikt högst 3 000 kilogram | | | |
| påhängsvagn | 0— 1 000 | 180 | 0 |
| | 1 001— 3 000 | 205 | 25 |
| annan släpvagn | 0— 1 000 | 120 | 0 |
| | 1 001— 3 000 | 137 | 17 |

| Fordonsslag | Skattevikt, kilogram | Skatt, kronor | |
|---|--|--|---|
| | | grundbelopp | tilläggsbelopp för varje helt hund- ratal kilogram över den lägsta vikten i klassen |
| 2 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages uteslutande av bensin- eller gasoldrivet motorfordon ¹ | | | |
| 2.1 påhängsvagnar | | | |
| med en hjulaxel | 3 001 — | 693 | 13 |
| med två eller flera hjulaxlar | 3 001—13 000 13 001 — | 690 1 680 | 10 0 |
| 2.2 andra släpvagnar | | | |
| med en hjulaxel | 3 001 — | 469 | 9 |
| med två hjulaxlar | 3 001—13 000 13 001 — | 467 1 160 | 7 0 |
| med tre eller flera hjulaxlar | 3 001—13 000 13 001 — | 465 960 | 5 0 |
| 3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar | | | |
| 3.1 påhängsvagnar | | | |
| med en hjulaxel | 3 001 — 4 500 4 501 — 6 000 6 001 — 8 000 8 001 — | 358 643 965 1 508 | 18 18 25 38 |
| med två eller flera hjulaxlar | 3 001 — 4 500 4 501 — 6 000 6 001 — 8 000 8 001 — 10 000 10 001 — 14 000 14 001 — 18 000 18 001 — 19 000 19 001 — 23 000 23 001 — 28 000 28 001 — | 353 573 804 1 110 1 635 3 183 5 090 5 535 5 860 6 185 | 13 13 14 20 35 43 50 0 0 0 |
| 3.2 andra släpvagnar | | | |
| med en hjulaxel | 3 001 — 5 000 5 001 — 8 000 8 001 — | 244 549 1 023 | 14 14 28 |
| med två hjulaxlar | 3 001 — 5 000 5 001 — 8 000 8 001 — 11 000 11 001 — 14 000 14 001 — 17 000 17 001 — | 238 440 765 1 308 2 088 3 018 | 8 10 15 23 28 38 |
| med tre eller flera hjulaxlar | 3 001 — 5 000 5 001 — 8 000 8 001 — 11 000 11 001 — 14 000 14 001 — 17 000 17 001 — 20 000 20 001 — 25 000 25 001 — 30 000 30 001 — 32 000 32 001 — 35 000 35 001 — 40 000 40 001 — | 227 392 627 914 1 285 1 814 2 487 3 806 5 539 6 280 6 450 6 640 | 7 7 7 9 15 19 22 31 39 0 0 0 |

¹ Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon utgår skatt enligt 3.
Drages släpvagn även av trafiktraktor eller registrerat motorredskap utgår
skatt enligt 4.

| Fordonsslag | Skattevikt, kilogram | Skatt, kronor | |
|--|-------------------------|---------------|---|
| | | grundbelopp | tilläggsbelopp för varje helt hund- ratal kilogram över den lägsta vikten i klassen |
| 4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av trafik- traktor eller registrerat motorredskap ^a | | | |
| 4.1 påhängsvagnar | | | |
| med en hjulaxel | 3 001 — 4 500 | 798 | 33 |
| | 4 501 — 6 000 | 1 369 | 34 |
| | 6 001 — 8 000 | 1 969 | 44 |
| | 8 001 — | 2 967 | 67 |
| med två eller flera hjulaxlar | 3 001 — 4 500 | 790 | 25 |
| | 4 501 — 6 000 | 1 226 | 26 |
| | 6 001 — 8 000 | 1 682 | 27 |
| | 8 001 — 10 000 | 2 306 | 51 |
| | 10 001 — 14 000 | 3 566 | 71 |
| | 14 001 — 18 000 | 6 715 | 90 |
| | 18 001 — 19 000 | 10 637 | 97 |
| | 19 001 — 23 000 | 11 535 | 25 |
| | 23 001 — 28 000 | 13 181 | 16 |
| | 28 001 — | 14 646 | 16 |
| 4.2 andra släpvagnar | | | |
| med en hjulaxel | 3 001 — 5 000 | 537 | 25 |
| | 5 001 — 8 000 | 1 102 | 25 |
| | 8 001 — | 1 941 | 47 |
| med två hjulaxlar | 3 001 — 5 000 | 530 | 18 |
| | 5 001 — 8 000 | 945 | 18 |
| | 8 001 — 11 000 | 1 552 | 33 |
| | 11 001 — 14 000 | 2 746 | 49 |
| | 14 001 — 17 000 | 4 406 | 59 |
| | 17 001 — | 6 383 | 71 |
| med tre eller flera hjulaxlar | 3 001 — 5 000 | 527 | 15 |
| | 5 001 — 8 000 | 882 | 15 |
| | 8 001 — 11 000 | 1 389 | 20 |
| | 11 001 — 14 000 | 2 170 | 28 |
| | 14 001 — 17 000 | 3 202 | 40 |
| | 17 001 — 20 000 | 4 591 | 49 |
| | 20 001 — 25 000 | 6 251 | 59 |
| | 25 001 — 30 000 | 9 579 | 77 |
| | 30 001 — 32 000 | 13 818 | 81 |
| | 32 001 — 35 000 | 15 382 | 25 |
| | 35 001 — 40 000 | 16 488 | 16 |
| | 40 001 — | 17 648 | 16 |

^a Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon utgår skatt enligt 3.

Denna lag träder i kraft, såvitt avser 1, 7, 10, 30, 33 och 36 §§ den 1 juli 1976, såvitt avser 41 § den dag regeringen bestämmer och i övrigt den 1 januari 1977. Äldre bestämmelser i 6 § första stycket 1 gäller fortfarande i fråga om fordon, som vid utgången av år 1976 är undantaget från skatteplikt enligt den bestämmelsen.

2 Förslag till

Lag om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket

Härigenom föreskrives följande.

1 § För här i riket icke registrerad bil, motorcykel eller släpvagn som införes från utlandet för tillfälligt brukande erlägges vägtrafikskatt till staten enligt denna lag i form av fordonsskatt och kilometerskatt.

Beteckning som användes i denna lag har samma betydelse som i vägtrafikskattelagen (1973: 601). Som totalvikt för påhängsvagn skall dock gälla högst tio ton om påhängsvagnen är försedd med en axel, högst sexton ton om påhängsvagnen är försedd med en boggi och högst tjugo ton om påhängsvagnen är försedd med två axlar, som icke utgör en boggi.

2 § Fordonsskatt enligt denna lag utgår för fordon, som avses i 1 § och vars tjänstevikt överstiger sextio kilogram. Skatten utgår för varje påbörjad dag enligt bilaga 1.

3 § I främmande land registrerad bil, motorcykel eller släpvagn undantages från fordonsskatt under ett år från införseln eller under den längre tid temporär tullfrihet medges för fordonet under förutsättning att fordonet ej användes här i riket för persontransport mot betalning eller för transport av varor för industri eller handel. Som sådan transport av varor anses icke befördran av passagerares resgods eller, i fråga om handelsresande, befördran av prover. Bestämmelserna i detta stycke gäller också i fråga om fordon som förhyrts utan förare.

I främmande land registrerad bil, motorcykel eller släpvagn som avses att användas här i riket för persontransport mot betalning eller för transport av varor för industri eller handel, undantages från fordonsskatt under lika lång tid som motsvarande förmån i det främmande landet tillkommer i Sverige registrerat sådant fordon, eller, om det främmande landet är anslutet till konventionen den 14 december 1956 rörande beskattning av motorfordon vid internationell befördran av resande eller konventionen samma dag rörande beskattning av motorfordon vid internationell godsbefördran, under den tid temporär tullfrihet medges för fordonet.

Släpvagn, som vid framförande på allmän väg i den stat där den hör hemma, icke är underkastad registreringsplikt där anses vid tillämpning av första eller andra stycket som registrerad i den staten.

4 § Kilometerskatt enligt denna lag utgår för brännoljedriven lastbil eller brännoljedriven buss. Sådant skatt utgår också för släpvagn, som drages eller avses att dragas av brännoljedriven lastbil eller brännoljedriven buss och vars totalvikt överstiger 10 000 kilogram.

Kilometerskatt utgår enligt bilaga 2 för varje helt tiotal kilometer av den körsträcka fordonet tillryggalägger här i riket. Körsträckan fastställs schablonmässigt. Uppgår den sammanlagda körsträckan till högst femtio kilometer, utgår ej skatt.

5 § Vägtrafikskatt enligt denna lag erlägges, om ej annat sägs, i samband med fordonets införsel.

Föreligger särskilda skäl får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer medge att skatt får betalas i annan ordning än som anges i första stycket.

6 § Inträder skyldighet att erlagga fordonsskatt enligt denna lag för fordon som enligt 3 § undantagits från sådan skatt, erlägges skatten utan dröjsmål till tullmyndighet. Detsamma gäller om fordonsskatt eller kilometerskatt skall utgå med högre belopp än som erlagts i samband med införseln.

Underlåter någon att fullgöra vad som åligger honom enligt första stycket, förordnar länsstyrelse på anmälan av generaltullstyrelsen att fordonet skall omhändertagas av polismyndighet.

7 § Då fordon som avses i 1 § återutföres ur riket eller tiden för dess tillfälliga brukande annars utgått, erlägges, om skatt i strid mot vad som föreskrives i denna lag ej betalats till fullo, felande belopp utan anmaning till tullmyndigheten i utförselorten om fordonet återutföres och annars till den tullmyndighet, hos vilken fordonet förtullas.

Har skatt betalats med högre belopp än som svarar mot den tid eller den körsträcka för vilken skatt skall utgå, återbetalas efter ansökan överskjutande belopp av tullmyndigheten. Återbetalning sker ej av belopp som understiger 50 kronor per fordon och resa.

8 § Brukar någon fordon, för vilket skatt enligt denna lag skall utgå, utan att skatt erlagts eller medgivande enligt 5 § andra stycket lämnats, dömes till böter. Har brukandet föranletts av oförutsedd händelse eller är gärningen att anse som ringa skall ej dömas till ansvar.

9 § Talan mot beslut enligt denna lag av annan tullmyndighet än generaltullstyrelsen föres hos generaltullstyrelsen genom besvär. Besvärshandlingen skall ha kommit in inom sex månader från den dag då beslutet meddelades.

Talan mot generaltullstyrelsens beslut föres hos kammarrätt.

10 § Föreligger synnerliga skäl får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer medge nedsättning av eller befrielse från skatt enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977 då kungörelsen (1973: 778) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket upphör att gälla. Den upphävda kungörelsen tillämpas dock fortfarande vid beskattning av fordon som införts till landet före ikraftträdandet.

Bilaga 1 till lagen (1976: 000) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket

Fordonsskatt

| Fordonsslag | Totalvikt, kilogram | Skatt, kronor för påbörjad dag |
|--|---------------------|--------------------------------|
| 1. Motorcykel | — | 0,25 |
| 2. Personbil | — | 1 |
| 3. Släpvagn, kopplad till eller avsedd att kopplas till personbil | — | 0,25 |
| 4. Lastbil, buss eller släpvagn, kopplad till eller avsedd att kopplas till lastbil eller buss | 0—10 000 | 6 |
| | 10 001—15 000 | 11 |
| | 15 001—20 000 | 22 |
| | 20 001— | 33 |

Bilaga 2 till lagen (1976: 000) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket

Kilometerskatt

| Fordonsslag | Totalvikt, kilogram | Skatt, kronor för 10 kilometer |
|---|---------------------|--------------------------------|
| 1. Brännoljedriven lastbil eller brännoljedriven buss | 0—10 000 | 0,80 |
| | 10 001—15 000 | 1,20 |
| | 15 001—20 000 | 1,50 |
| | 20 001— | 1,80 |
| 2. Släpvagn kopplad till eller avsedd att kopplas till brännoljedriven lastbil eller brännoljedriven buss | 10 001—15 000 | 0,20 |
| | 15 001—20 000 | 0,30 |
| | 20 001— | 0,50 |

3 Förslag till

Lag om saluvagnsskatt

Härigenom föreskrives följande.

1 § Saluvagnsskatt utgår till staten enligt denna lag för bil, motorcykel, traktor, motorredskap eller släpvagn, som får brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 38 § bilregisterkungörelsen (1972: 599).

Länsstyrelse som meddelat saluvagnslicens påför saluvagnsskatt. Statens trafiksäkerhetsverk verkställer uppbörd av sådan skatt för länsstyrelsens räkning.

2 § Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen gäller.

3 § Saluvagnsskatt utgår för helt kalenderår räknat med trehundra-tjugofem kronor för bil, femtiofem kronor för motorcykel, etthundrasextio kronor för traktor, motorredskap eller släpvagn. Saluvagnsskatt erlägges för det antal fordon av varje slag som den skattskyldige önskar använda med stöd av licensen. Skatt anges i helt krontal, så att öretal bortfaller.

4 § Saluvagnsskatt utgår för kalenderår eller den del därav som återstår när skatteplikt inträder.

Föreligger skatteplikt under del av kalendermånad, utgår saluvagnsskatt för hela månaden.

5 § Upphör skatteplikt under tid för vilken skatt erlagts, återbetalas efter ansökan överskjutande belopp till den skattskyldige, sedan utlämnad saluvagnsskylt återställts.

6 § Vad i uppbördslagen (1953: 272) stadgas om indrivning, avkortning och avskrivning av skatt skall i tillämpliga delar gälla saluvagnsskatt.

Införsel enligt införsellagen (1968: 621) får äga rum vid indrivning av saluvagnsskatt och restavgift.

7 § Talan mot länsstyrelses beslut i fråga om saluvagnsskatt föres genom besvär hos kammarrätt. Beslut om saluvagnsskatt gäller utan hinder av förd talan, om ej annat förordnas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977 då kungörelsen (1973: 781) om saluvagnsskatt upphör att gälla utom i fråga om förhållande som hänför sig till tid före den 1 januari 1977. Den nya lagen tillämpas redan före ikraftträdandet i fråga om saluvagnsskatt för år 1977.

4 Förslag till

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Härigenom föreskrives att 31 § trafikskadelagen (1975: 1410) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

31 §

Den som underlåter att fullgöra sin försäkringsplikt beträffande motor-drivet fordon som är registrerat här i landet och ej är avställt dömes till böter.

Om annat motordrivna fordon brukas i trafik här i landet med den försäkringspliktiges vilja och vetskap utan att föreskriven trafikförsäkring finns, dömes den försäkringspliktige till böter.

Nuvarande lydelse

Till böter dömes även annan som brukar eller låter bruka motordrivet fordon i trafik här i landet med kännedom om att föreskriven försäkring icke finns.

Föreslagen lydelse

Till böter dömes även annan som brukar eller låter bruka motordrivet fordon i trafik här i landet med kännedom om att föreskriven försäkring icke finns. *Detta gäller dock icke när motordrivet fordon brukas vid besiktning eller inspektion enligt 35 § fordonskungörelsen (1972: 595).*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1976.

FINANSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1976-03-18

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden Sträng, Andersson, Johansson, Holmqvist, Aspling, Lundkvist, Geijer, Bengtsson, Norling, Feldt, Zachrisson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson

Föredragande: statsrådet Sträng

Proposition om ändring i vägtrafikbeskattningen, m. m.

Inledning

Sedan i början av 1970-talet har vägtrafikbeskattningen ändrats i framför allt två väsentliga hänseenden. Genom beslut av 1970 års riksdag inleddes en reform i fem etapper av den årliga fordonsskatten. De tre första etapperna genomfördes med verkan från ingången av år 1971, 1973 resp. 1975. Omläggningen berör endast lastbilar, bussar och släpvagnar med en totalvikt över tre ton. Den innebär sänkt skatt för flertalet bussar, bensindrivna lastbilar och brännoljedrivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn. Den innebär vidare höjd skatt för flertalet andra fordon, dvs. brännoljedrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn, kilometerskattepliktiga släpvagnar och släpvagnar som dras av trafiktraktorer eller registrerade motorredskap. Vidare har kilometerskatt införts den 1 januari 1974 för personbilar, bussar och lastbilar, som drivs med annat drivmedel än bensin eller gasol, dvs. i praktiken för brännoljedrivna fordon av dessa slag. Den 1 juni 1976 införs kilometerskatt även för släpvagnar med skattevikt över 3 000 kg, som dras av kilometerskattepliktigt motorfordon.

I det följande behandlas, förutom fjärde etappen av omläggningen av fordonsskatten och avvägningen mellan fordonsskatt och kilometerskatt, även frågor om den internationella trafiken, beskattning av räddningsfordon och saluvagnsskatt samt vissa andra särskilda frågor.

Gällande ordning m. m.

Bestämmelser om vägtrafikbeskattningen finns i första hand i vägtrafikskattelagen (1973: 601, ändrad senast 1975: 1421, VSL) och i förordningen (1973: 602) om särskild vägtrafikskatt (ändrad senast 1975:

1408). Uppbörd av skatt m. m. regleras i vägtrafikskattekungörelsen (1973: 776, ändrad senast 1975: 280). Bestämmelser om den internationella trafikens beskattning finns i kungörelsen (1973: 777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m. m. för fordon som använts utom riket (ändrad senast 1975: 281) och i kungörelsen (1973: 778) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket (ändrad senast 1974: 869, övergångsbest.).

Därutöver finns särskilda bestämmelser i olika hänseenden i ett flertal andra författningar (SFS 1973: 779—781, 1973: 788, 1975: 279, 1975: 283). Av dessa kan särskilt nämnas kungörelsen (1973: 781) om saluvagnsskatt (ändrad senast 1974: 869, övergångsbest.).

Vägtrafikbeskattningen i egentlig mening utgöres av de för vägväsendet specialdestinerade skatterna som utgår enligt VSL och skatt på bensin enligt lagen (1961: 372) om bensinskatt (omtryckt 1975: 274). Därutöver träffas vägtrafiken av skatt enligt förordningen (1973: 602) om särskild vägtrafikskatt och av skatt på drivmedel enligt lagen (1957: 262) om allmän energiskatt (omtryckt 1975: 272).

Vägtrafikbeskattningen består av en fast del, fordonsskatt, och en rörlig del, som varierar med fordonets användning. Den rörliga delen av beskattningen utgår för bensindrivna fordon i form av bensinskatt och för brännoljedrivna personbilar, bussar och lastbilar i form av kilometerskatt. Fr. o. m. den 1 juni 1976 utgår kilometerskatt även för sådana släpvagnar med skattevikt över 3 ton som dras av kilometer-skattepliktigt fordon. Den ej specialdestinerade skatten är på samma sätt uppdelad i särskild fordonsskatt, särskild kilometerskatt och allmän energiskatt på motorbränslen.

Fullföljande av 1970 års riksdagsbeslut

Det beslut som fattades av 1970 års riksdag om en omfördelning i etapper av den specialdestinerade fordonsskatten syftade till att bättre anpassa beskattningen till kostnadsansvaret enligt gällande trafikpolitiska riktlinjer. Omfördelningen skulle ske inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag för de fordon som berörs av reformen. Omfördelningen skulle genomföras enligt följande plan:

| | | | |
|---------|--------------|------|----------------------|
| etapp I | 1.1.1971 | 10 % | av hela omläggningen |
| " | II 1.1.1973 | 15 % | " |
| " | III 1.1.1975 | 25 % | " |
| " | IV 1.1.1977 | 25 % | " |
| " | V 1.1.1979 | 25 % | " |

Etapperna I—III har genomförts planenligt. Beträffande närmast föregående etapp hänvisar jag till prop. 1974: 164, SkU 1974: 59, rskr 1974: 385.

Avvägningen mellan fordonsskatt och kilometerskatt

Övergången till kilometerskatt har gjorts på grundval av bilskatteutredningens förslag i betänkandena (SOU 1970: 36) Kilometerbeskattning och (SOU 1972: 42) Vägtrafikbeskattningen. Det förstnämnda betänkandet innehöll principförslag i fråga om kilometerskatten under det att ett detaljerat förslag lades fram i det sistnämnda betänkandet.

Utredningen uttalade i principbetänkandet att beskattningen av bensindrivna fordon och lätta släpvagnar till sådana fordon var tillfredsställande med hänsyn till kostnadsansvarighetsprincipen. Systemet med fordonsskatt och brännoljeskatt ansågs däremot otillräckligt när det gällde kravet på att beskattningen skulle kunna varieras med hänsyn till de enskilda fordonens körsträckor, totalvikter och axelarrangemang. Det ansågs inte heller möjligt att genom dispenser eller någon form av dag- eller veckoskatt tillgodose kravet på att skatten skulle anpassas efter fordonsutnyttjandet. I prop. 1971: 153 föreslogs, med hänsyn främst till konstaterade svårigheter att upprätthålla en effektiv kontroll av beskattningen av brännolja, att principbeslut skulle fattas om införande av kilometerskatt som ersättning för brännoljeskatten och den särskilda motorbränsleskatten på brännolja. Riksdagen beslöt i enlighet med förslaget (SkU 1971: 67, rskr 1971: 339).

I slutbetänkandet Vägtrafikbeskattningen föreslog bilskatteutredningen att i princip hela fordonsskatten för brännoljedrivna personbilar, bussar och lastbilar samt för släpvagnar över 3 tons totalvikt till sådana fordon skulle ersättas med kilometerskatt. För att åstadkomma en mjuk övergång till kilometerskatten kunde man enligt utredningen använda sig av mängdrabatter, dvs. skatten per kilometer kunde minska när körsträckan ökade. Utredningen uttalade vidare att de fasta kostnader ett fordon orsakade i princip var lika stora, oberoende av fordonets egenskaper, och att dessa kostnader låg i storleksordningen 600—700 kr. per år. Vidare pekade utredningen på att en hög fast skatt orsakade krav på restitution eller nedsättning av skatt när den årliga körsträckan var ovanligt låg. Dessa skäl talade enligt utredningen för övergång till en renodlad kilometerskatt. Genom en mängdrabatt kunde man skapa, förutom en smidig övergång från fordonsskatt till kilometerskatt, en anledning för fordonsägarna att utnyttja sina fordon på ett effektivt sätt. Mängdrabatt skulle också kunna utgöra ett regionalpolitiskt instrument.

Utredningens förslag om en renodlad kilometerskatt fick ett blandat mottagande av remissinstanserna (beträffande dessa hänvisar jag till förteckningen i prop. 1972: 115, s. 9—10). Flertalet som yttrade sig i frågan ansåg det motiverat att kombinera kilometerskatten antingen med en mängdrabatt eller med en fast skatt. Till dem som förordade fast skatt vid sidan av kilometerskatten hörde *statens järnvägar, riksrevisionsverket, Landsorganisationen i Sverige, Svenska busstrafikförbundet* och

Svenska åkerieförbundet medan *IVA:s transportforskningsdelegation*, *Motorbranschens riksförbund*, *Näringslivets transportdelegation*, *Skogsindustriernas samarbetsutskott*, *Svenska byggnadsentreprenörföreningen*, *Svenska petroleuminstitutet* och *Svenska vägföreningen* godtog förslaget om en renodlad kilometerskatt med mängdrabatt. Flera remissinstanser pekade dock på att mängdrabatter skulle medföra praktiska och administrativa svårigheter.

I prop. 1973: 94 uttalades att kilometerskatt t. v. skulle ersätta endast brännoljeskatten och den särskilda motorbränsleskatten på brännolja. På grund härav sköts avgörandet av den lämpliga avvägningen mellan fast och rörlig skatt liksom mängdrabattfrågan på framtiden. Propositionen i denna del godtogs av riksdagen (SkU 1973: 41, rskr 1973: 254).

Ett principförslag om införande av kilometerskatt för vissa släpvagnar lades fram i prop. 1974: 164, som godtogs av riksdagen (SkU 1974: 59, rskr 1974: 385). I prop. 1975: 62 lämnades förslag bl. a. till den närmare utformningen av kilometerskatten för släpvagnar. Även detta förslag godtogs av riksdagen (SkU 1975: 26, rskr 1975: 186). Kilometerskatten för släpvagnar ersätter inte endast den mot drivmedelsskatterna svarande delen av fordonsskatten och den särskilda fordonsskatten utan också omkring hälften av den återstående fordonsskatten. Som skäl för en längre gående omläggning till kilometerskatt för släpvagnar än för motorfordon anfördes bl. a. att man därigenom kunde nästan helt slopa den nedsättning av fordonsskatt som medgavs p. g. a. kort körsträcka.

I detta sammanhang bör nämnas den ändring i 12 § VSL, som trädde i kraft den 1 juni 1976. Ändringen innebar en förkortning av den avställningstid som krävs för avräkning eller återbetalning av fordonsskatt och särskild fordonsskatt. Enligt annars gällande bestämmelser måste ett fordon vara avställt minst en kalendermånad för att avställningen skall leda till skatteminskning. Detta följer av bestämmelsen i 12 § första stycket VSL. Uppgår fordonsskatt och i förekommande fall särskild fordonsskatt tillsammans till minst 4 800 kr. för helt år avräknas eller återbetalas skatt för avställningstid som omfattar minst 15 dagar. Har fordonet övergått till ny ägare under avställningstiden krävs inte någon minsta tid för avställningen. Genom dessa nya bestämmelser uppnås en bättre anpassning av beskattningen till fordonens faktiska utnyttjande.

Den internationella trafiken

Sedan gammalt har beskattningen av fordon registrerade i Sverige byggt på den s. k. nationalitetsprincipen. Enligt denna princip skall ett fordon beskattas i det land där det hör hemma oberoende av var det används. Vanligen gäller dock att beskattning i princip sker även av fordon från andra länder. Den dubbelbeskattning som härigenom uppkommer kan undanröjas genom överenskommelser om ömsesidig skatte-

befrielse. Sverige har biträtt 1956 års konventioner om beskattning av internationell vägtrafik (SÖ 1958: 3—5) och dessutom ingått åtskilliga bilaterala avtal. Härigenom har uppnåtts att svenska fordon befrias från utländsk fordonsskatt eller motsvarande vid användning i utlandet och att utländska fordon befrias från svensk fordonsskatt vid användning här. Av de länder i Europa med vilka Sverige har något transportutbyte att tala om är det endast Västtyskland och Spanien som f. n. tar ut fordonsskatt för svenska fordon. När det gäller vissa länder, t. ex. Portugal och Turkiet, föreligger en på faktisk ömsesidighet grundad skattebefrielse. I fråga om Norge är förhållandena delvis annorlunda. Det norska systemet för vägtrafikskatt avviker från det traditionella på det sättet att det inte innehåller någon fast skatt för brännoljedrivna lastbilar och bussar och för släpvagnar till sådana fordon. För sådana fordon utgår endast kilometerskatt, vilket gäller även fordon som är registrerade i Sverige vid användning i Norge. Norge har biträtt 1956 års konventioner.

En renodlad tillämpning av nationalitetsprincipen skulle ge upphov till viss dubbelbeskattning i de fall t. ex. ett svenskt fordon används i annat land och där beläggs med fordonsskatt eller motsvarande. Bl. a. för att undvika en sådan dubbelbeskattningseffekt infördes med verkan från den 1 juli 1971 rätt till återbetalning av automobilskatt för fordon som använts utom riket (prop. 1971: 97, SkU 1971: 38, rskr. 1971: 202, SFS 1971: 320—321). Till grund för införandet härav låg också en strävan att bättre anpassa vägtrafikbeskattningen fordonens kostnadsansvar.

Av praktiska skäl fick rätten till återbetalning av skatt generell utformning. Bestämmelserna härom ändrades bl. a. i samband med införandet av VSL och återfinns nu i kungörelsen om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m. m. för fordon som använts utom riket. Bestämmelserna omfattar numera också kilometerskatt, som inte tas ut för körsträcka utanför Sverige.

Enligt nu gällande bestämmelser medges återbetalning av fordonsskatt och särskild fordonsskatt i fråga om kilometerskattepliktig buss eller lastbil och i fråga om sådan skatt för skattepliktig släpvagn, vars skattevikt överstiger 11 000 kg. Fr. o. m. den 1 juni 1976 gäller återbetalningen i fråga om alla släpvagnar som är kilometerskattepliktiga, dvs. har en skattevikt över 3 000 kg och dras av kilometerskattepliktigt fordon. Samtidigt ändras den särskilda vägtrafikbeskattningen så att den särskilda fordonsskatten för dessa släpvagnar ersätts av särskild kilometerskatt.

För brännoljedrivna personbilar gäller att kilometerskatt inte utgår för körsträcka utom riket i annat land än Norge. Återbetalning av fordonsskatt medges inte.

Återbetalning av fordonsskatt medges för varje påbörjad dag av

utlandsvistelsen och utgör för dag 3 % av fordonsskatten för den månad under vilken utlandsvistelsen inträffar. Systemet bygger i sin nuvarande utformning på tullmyndigheternas medverkan. Detsamma gäller avräkningen av kilometerskatt, som kräver särskilda avstämplingar vid ut- och inresa. I fråga om trafiken på Norge gäller att gränspassering i vissa fall får ske på plats där tullanstalt saknas eller på tid då tullanstalt är obemannad. I sådana fall skall den som svarar för fordonet stämpla av räknaren och skicka avstämplingskortet till bilregistret. Med hänsyn till omfattningen av den svenska lastbilstrafiken på Norge och till att ett svenskt fordon i många fall kan passera gränsen mellan Sverige och Norge flera gånger under ett dygn blir det sammanlagda antalet avstämplingskort mycket stort.

Som exempel på återbetalningens storlek kan nämnas att en lastbil, utan anordning för påhängsvagn, med 3 axlar och skattevikten 18 500 kg tillsammans med en 3-axlig släpvagn med skattevikten 20 000 kg belastas med fordonsskatt om 9 040 kr. per år, vilket ger en återbetalning om ca 23 kr. per dag, allt enligt de bestämmelser som träder i kraft den 1 juni 1976.

Kilometerskatt tas i Norge ut för svenska brännoljedrivna lastbilar och bussar och deras släpvagnar när de används där. Skatten debiteras i princip vid inresan. Gränspassering utan tullkontroll får ske endast efter förhandstillstånd och endast i vissa fall. Tillstånd kan ges t. ex. för regelbunda virkestransporter. Kilometerskatten betalas då i efterhand på grundval av särskilda uppgifter från fordonsägaren.

Räddningstjänstens fordon

Redan när automobilskatteförordningen infördes år 1922 undantogs från skatteplikt sådana bilar som var inrättade uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka. Genom ett tillägg år 1932 kom även släpvagnar att omfattas av undantaget. Förutsättningarna för skattefrihet ändrades år 1938 så att även ej specialutrustad bil med tillhörande släpvagn var skattefri om den användes uteslutande för brandväsendet och var försedd med tydlig beteckning som visade att den tjänade brandväsendet. Dessa bestämmelser gällde till dess VSL trädde i kraft den 1 januari 1974. Enligt VSL är endast fordon, som är inrättade uteslutande för brandväsendet, undantagna från skatteplikt. Undantaget gäller alltså endast de specialutrustade brandfordonen. Det omfattar både fordonsskatt och kilometerskatt.

Till grund för de nya bestämmelserna i VSL ligger att sjuktransportfordonen och de ej specialutrustade brandfordonen kan antas ha normala körsträckor och de bör därför enligt kostnadsansvarighetsprincipen bära samma skatt som övriga fordon. Dessutom gäller att dessa fordon oftast är bensindrivna, varför undantag från skatteplikt skulle ge olika

resultat för dessa fordon och för dem som är brännoljedrivna. Som skäl för det begränsade undantaget åberopades också att det i vissa fall var svårt att skilja de ej specialutrustade fordonen från övriga skattepliktiga fordon.

I skrivelse till finansdepartementet har Svenska kommunförbundet tagit upp frågan om beskattning av nya fordonstyper som tillförts brandförsvaret med anledning av att kommunerna enligt den nya brandlagen (1974: 80) fått ett utvidgat ansvarsområde. Enligt 1 och 2 §§ skall kommun svara för räddningstjänst, varmed förstås verksamhet som syftar till att vid brand, oljeutflöde, ras, översvämning eller annat nödläge avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön. Förbundet har hemställt att även andra räddningsfordon än brandfordon undantas från skatteplikt.

Över Svenska kommunförbundets skrivelse har riksskatteverket, statens trafiksäkerhetsverk och dåvarande bilregisternämnden avgett yttrande. *Riksskatteverket* har bl. a. anfört att nya fordonstyper, i vissa fall specialutrustade för räddningstjänsten, tillförs brandförsvaret och pekar särskilt på släpvagnar för transport av specialutrustning, som skall användas vid bekämpning av olje- och kemikalieutflöde, och på vissa släpvagnar för transport av räddningsbåtar. Enligt verkets uppfattning kan lika starka skäl för skattefrihet anföras i fråga om sådana fordon. *Statens trafiksäkerhetsverk* har anfört att besiktningarna i samband med registreringsbesiktning avgör om ett fordon är inrättat uteslutande för brandväsendet och, om så är fallet, inför uppgift härom på besiktningsskylten. För att ett fordon skall anses som sådant brandfordon kräver man att det är försett med fast specialutrustning för brandväsendet. Verket framhåller att gränsdragningen utgör ett problem. I fråga om fordon, som utgör ett mellanting av specialinrättade och ordinära fordon får man avgöra klassificeringen från fall till fall. Huvuddelen av de nya fordon som tillförs brandväsendet bedöms bli skattepliktiga enligt gällande bestämmelser. *Bilregisternämnden* har framhållit att det är angeläget att enkla och enhetliga regler gäller för bedömning av skattepliktsfrågan. Om skälet för skattefrihet skall vara korta körsträckor bör krav ställas på att fordonen skall vara specialutrustade.

Saluvagnsskatt

Bestämmelser om saluvagnsskatt finns i kungörelsen (1973: 781) om saluvagnsskatt (ändrad 1974: 869, övergångsbest.). Beskattningen är anknuten till bestämmelserna om saluvagnslicens i 38 § bilregisterkungörelsen (1972: 599). Med stöd av saluvagnslicens får fordon användas bl. a. för demonstrationskörning. Endast den som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med fordon kan få saluvagnslicens. Länssty-

relsen meddelar licens. Sedan licensinnehavaren anmält det antal fordon han vill kunna använda samtidigt med stöd av licensen skickar länsstyrelsen de särskilda registreringsskyltar licensinnehavaren behöver, under förutsättning att saluvagnsskatten betalats. För personbil, lastbil och buss krävs två skyltar och för övriga fordon en skylt.

Saluvagnsskatt erläggs årligen. De skyltar som sänts till licensinnehavaren får denne använda så länge han har licens och betalar saluvagnsskatt. Länsstyrelsen verkställer uppbörd av saluvagnsskatt.

Saluvagnsskatten utgör 325 kr. för bil, 55 kr. för motorcykel och 160 kr. för traktor, motorredskap eller släpvagn, allt räknat för år. För varje skylt tas ut en avgift om 10 kr. för år. Statsverkets intäkter av saluvagnsskatt uppgår till drygt 1,5 milj. kr.

Statens trafiksäkerhetsverk har i skrivelse till finansdepartementet föreslagit vissa ändringar av bestämmelserna om saluvagnsskatt. Verket föreslår att saluvagnslicenserna registreras i det centrala bilregistret, att saluvagnsskyltar tillverkas och distribueras centralt, att endast en skylt skall behövas till varje fordon samt att verket skall sköta uppbörden av saluvagnsskatt för länsstyrelsernas räkning. Verket har dessutom föreslagit att skatten bestäms till belopp som är lika för alla fordon, vilket skulle ge bl. a. administrativa fördelar. Som skäl härför har vidare åberopats att saluvagnsskyltarna kommer att vara lika för alla fordon, vilket vid olika skattesatser för olika fordon skulle medföra kontrollsvårigheter. Verket har dock anfört att det bör vara möjligt att skilja mellan fordon med olika skattebelastning genom att fordonsslaget markeras på skylten.

Övriga frågor

Enligt 10 § andra stycket VSL skall senast erhållna, gällande skattekvitto medföras under färd med fordonet. Förseelse mot denna bestämmelse kan bestraffas med böter. Vid sidan av det särskilda skattekvittot får fordonsägaren ett vanligt kvitto på själva betalningen antingen skattekvittot löses ut på posten mot postförskott eller beloppet gireras. Vidare utfärdas kontrollmärke enligt 28 § bilregisterkungörelsen i fråga om skattepliktiga fordon endast om till betalning förfallen fordonsskatt erlagts. I de fall fordon får användas med stöd av bevis om avställnings upphörande enligt 17 § första stycket andra punkten vägtrafikskattekungörelsen och 33 § bilregisterkungörelsen lämnas dock kontrollmärke ut trots att skatt ännu ej betalats.

Särskilda skattekvitton utfärdas för fordonsskatt och kilometerskatt.

Svenska åkeriförbundet har i skrivelse till finansdepartementet föreslagit att skyldigheten att medföra skattekvitto vid färd med fordon inte skall föreligga när giltigt kontrollmärke på föreskrivet sätt anbragts på fordonets registreringsskylt.

Rikspolisstyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk och riksskatteverket har avgett yttranden över framställningen. *Statens trafiksäkerhetsverk* tillstyrker förslaget utan den begränsning som anges i framställningen. Även *rikspolisstyrelsen* och *riksskatteverket* tillstyrker förslaget när det gäller kvitto på fordonsskatt. Däremot anser dessa båda myndigheter att skyldigheten att medföra kvitto på kilometerskatt bör slopas först sedan kontrollmärkesystemet utvidgats till att omfatta även kilometerskatt.

Statens trafiksäkerhetsverk har numera i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet föreslagit att kontroll skall göras av att kilometerskatt inte kvarstår obetald innan kontrollmärke utfärdas. Kontrollen kan dock inte omfatta den kilometerskatt som påförs samtidigt som kontrollmärket utfärdas eftersom fordonsskatt och kilometerskatt även i fortsättningen uppbärs separat.

I VSL och därmed också i förordningen om särskild vägtrafikskatt bygger bestämmelserna om skattskyldighet på ä g a r e b e g r e p p e t. I 7 § VSL anges att skattskyldigheten åvilar den som är eller bör vara antecknad som ägare av fordonet i bilregistret. Även i andra paragrafer används uttrycken ägare, den som äger fordon osv. Ägarebegreppet är dock inte närmare angivet i VSL. Genom anknytningen till bilregistrets uppgifter uppnås att även avbetalningsköpare betraktas som ägare.

Den som använder ett skattepliktigt fordon utan att skatten är betald dömes till böter. Detta gäller i princip även polisman, besiktningsman eller annan som behöver provköra ett fordon i samband med besiktning eller inspektion. Förhållandet är enligt trafikskadelagen (1975:1410) detsamma i fråga om oförsäkrat fordon.

Enligt 33 § VSL dömes den som uppsåtligen vidtar åtgärd med kilometerräknarapparat så att körsträckan icke registreras eller registreras för lågt till böter eller fängelse i högst sex månader. Om förfarandet utgör ett led i gärning som är belagd med straff enligt skattebrottslagen (1971:69) tillämpas dock endast skattebrottslagen.

Enligt 2 § skattebrottslagen är straffet för skattebedrägeri fängelse i högst två år. Om brott som avses i 2 § är att anse som ringa dömes för skatteförseelse till böter.

Bestämmelserna innebär att den som uppsåtligen manipulerat med kilometerräknaren men ännu inte lämnat felaktig körlängdsuppgift dömes enligt VSL. Den som dessutom lämnat felaktig körlängdsuppgift dömes enligt skattebrottslagen. Om brottet enligt skattebrottslagen anses som ringa tillämpas en lindrigare straffskala än enligt VSL.

Föredraganden

Sedan lång tid tillbaka har gällt att vägtrafiken skall svara för de kostnader den orsakar samhället för bl. a. de allmänna vägarna. Detta kostnadsansvar har i enlighet med gällande trafikpolitiska riktlinjer legat till grund för den av riksdagen år 1970 beslutade omfördelningen av fordonsskatten, införandet av kilometerskatt och bestämmelserna om beskattning av den internationella trafiken.

Fullföljande av 1970 års riksdagsbeslut

Det beslut som fattades av riksdagen år 1970 om omfördelning av fordonsskatten gäller endast fordon med en totalvikt över tre ton. Omfördelningen innebär att fordonsskatten ökar för de tyngsta lastbilarna och bussarna och för flertalet släpvagnar men minskar för bensindrivna fordon och för de lättare nyttofordonen. Omfördelningen sker inom ramen för ett oförändrat totalt uttag av fordonsskatt.

Hittills har sammanlagt hälften av hela omfördelningen gjorts i de tre genomförda etapperna. Den fjärde etappen innebär att ytterligare 25 % av omfördelningen görs. Den sista etappen är planerad att genomföras den 1 januari 1979.

Det uppgjorda programmet bör enligt min mening följas. Jag förordar därför att fjärde etappen genomförs planenligt den 1 januari 1977.

I princip är genomförandet av omfördelningen inte beroende av om den skattebelastning som skall omfördelas utgöres av fordonsskatt eller kilometerskatt eller en kombination härav. Eftersom jag i det följande förordar att den nuvarande totala avvägningen mellan fast och rörlig skatt behålls tills vidare, har författningsförslag upprättats, som innebär ändringar endast av fordonsskattens skatteskalar.

De nya skattesatserna innebär skattesänkningar om upp till några hundratal kronor för år för bussar och för lastbilar som är inrättade för drift endast med bensin eller gasol. För övriga fordon lämnas i det följande exempel på storleken av skatteändringarna för olika fordon. Som exempel har valts fordon som ingår i en viktklass som ger en god uppfattning om den skatteförändring som inträffar för ett stort antal fordon. Exemplet grundar sig på uppgifter i bilregistret den 4 september 1975.

För flertalet kilometerskattepliktiga lastbilar med anordning för påhängsvagn (2.1 i bilaga 1 till VSL) höjs fordonsskatten. Höjningen uppgår till ca 800 kr. när fordonet har två axlar och skattevikt omkring 15 ton och till ca 750 kr. när fordonet har tre eller flera axlar och skattevikt omkring 21,5 ton.

För flertalet kilometerskattepliktiga lastbilar utan anordning för påhängsvagn (2.2 i bilaga 1 till VSL) sänks skatten, för två-axliga bilar med upp till 300—400 kr. Vissa bilar med tre eller fler axlar får skatte-

höjningar men dessa stannar oftast vid några tiotal kronor medan övriga bilar av detta slag får små skattehöjningar.

För släpvnarna gäller genomgående att skatten höjs. Kilometerskattepliktiga påhängsvagnar (3.1 i bilaga 1 till VSL) får skattehöjningar med t. ex. 669 kr. (en-axlig, skattevikt 9 901—10 000 kg) eller 1 063 kr. (två- eller fleraxlig, skattevikt 15 901—16 000 kg). Kilometerskattepliktiga vanliga släpvnagnar (3.2 i bilaga 1 till VSL) får skattehöjningar med t. ex. 514 kr. (en-axlig, skattevikt 9 901—10 000 kg), 1 459 kr. (två-axlig, skattevikt 19 901—20 000 kg) eller ca 700 kr. (tre- eller fleraxlig, skattevikt omkring 26 ton).

Av de släpvnagnar, som dras av trafiktraktor eller registrerat motorredskap är endast ett par hundra påhängsvagnar (4.1 i bilaga 1 till VSL). Flertalet en-axliga påhängsvagnar har skattevikten 9 901—10 000 kg och får skattehöjning om 660 kr. Flertalet två- eller fleraxliga har skattevikten 15 901—16 000 kg och får skattehöjning om 1 130 kr. Skattehöjningarna uppgår för flertalet övriga släpvnagnar till några hundratal kronor.

I likhet med tredje etappen bör fjärde etappen genomföras med verkan samtidigt för samtliga berörda fordon. Detta resultat bör även denna gång, i den mån så behövs, åstadkommas genom en extra skatdebitering resp. skatteåterbetalning i fråga om de fordon för vilka skatt betalats enligt äldre skattesatser för tid efter utgången av år 1976. Antalet sådana åtgärder torde dock bli ganska litet eftersom de nya skattesatserna kan börja tillämpas redan vid uppbörd under senare delen av år 1976 till den del uppbörden avser tid efter utgången av år 1976. Det är dock ofrånkomligt att skatt för vissa fordon innan dess kommer att ha erlagts med för högt eller för lågt belopp. I sådana fall bör av praktiska skäl återbetalning resp. extra skattedebitering göras. För att genomföra detta förfarande på ett enkelt sätt bör den som vid viss tidpunkt är ägare till fordonet återfå eller avkrävas skillnadsbeloppet. Det bör ankomma på regeringen att utfärda bestämmelser härom.

Avvägningen mellan fordonsskatt och kilometerskatt

Kostnadsansvarighetsprincipen innebär att vägtrafiken skall svara för de kostnader den orsakar samhället.

I avvaktan på resultatet av pågående utredningsarbete har de kostnader som skall täckas genom den specialdestinerade vägtrafikbeskattningen begränsats till vad som av hävd täckts av denna beskattning, nämligen kostnaderna för vägväsendet och vägtrafikväsendet.

Vägtrafikbeskattningen har i Sverige under lång tid bestått av en fast och en rörlig del. Den fasta skatten är fordonsskatten och den rörliga bensinskatt för bensindrivna fordon och kilometerskatt för brännoljedrivna fordon. Flertalet andra länder i Europa har också ett

system med fast och rörlig skatt, den sistnämnda i form av drivmedels-skatt.

Som tidigare nämnts förordade bilskatteutredningen i betänkandet (SOU 1972: 42) Vägtrafikbeskattningen övergång till endast kilometer-skatt för brännoljedrivna personbilar, lastbilar och bussar samt för släp-vagnar över 3 tons totalvikt till sådana fordon. Utredningens förslag motiverades av att de fasta kostnaderna var små och lika stora för varje fordon samt att en hög fast skatt orsakade krav på nedsättning av skatt när den årliga körsträckan var kortare än normalt. Under ett övergångsskede kunde kilometerskatten utformas med en mängdrabatt, som gav en mjuk övergång och som dessutom utgjorde ett motiv för fordonsägarna att utnyttja sina fordon effektivt.

Flertalet remissinstanser som har tagit upp frågan om avvägningen mellan fordonsskatt och kilometerskatt har förordat antingen en bibehållen relativt hög fordonsskatt eller en renodlad kilometerskatt med mängdrabatt vid längre årliga körsträckor.

Det är enligt min mening klart att de kostnader ett fordon orsakar för samhället och som skall täckas genom vägtrafikbeskattningen i stor utsträckning är beroende av fordonets körsträcka. Av det skälet skulle det vara motiverat att ta ut en stor del av den totala skatten i form av en rörlig skatt, som sätts i relation till körsträckan.

Denna omständighet är dock, enligt min mening, inte tillräckligt skäl för att nu besluta om en ändrad avvägning mellan fast och rörlig skatt. Därtill kan läggas att trafikpolitiska utredningen (K 1972: 07) enligt sina direktiv har att undersöka bl. a. de samhällsekonomiska kostnaderna för vägtrafiken och kostnadernas fördelning på fordonen. Frågan om en mer väsentlig förändring av nuvarande principer för uttag av vägtrafikskatt bör prövas först sedan ett tillfredsställande beslutsunderlag föreligger. Detta bör gälla även fördelningen på fast och rörlig skatt.

I enlighet härmed förordar jag att den nuvarande avvägningen mellan fordonsskatt och kilometerskatt behålls tills vidare.

Den internationella trafiken

Jag har redan i korthet berört beskattningen av den internationella vägtrafiken. Bestämmelser om beskattning av svenska fordon vid användning utomlands finns i 41 § vägtrafikskattelagen (1973: 601, VSL) och i kungörelsen (1973: 777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m. m. för fordon som använts utom riket. Bestämmelserna har ändrats senast genom SFS 1975: 276 och 1975: 281. Båda ändringarna träder i kraft den 1 juni 1976. Används kilometerskattepliktig lastbil, buss eller släpvagn utomlands medges återbetalning av fordonsskatt och körsträckan i utlandet avräknas från den totala körsträckan vid beräkning av kilometerskatt.

Rätten till återbetalning av fordonsskatt infördes den 1 juli 1971 i syfte att undanröja den dubbelbeskattning som uppkom när svenska fordon beskattades både i Sverige och i annat land. Detta var särskilt påtagligt när det gällde Västtyskland, som intar en viktig position som handelspartner och transitland, och Norge med vilket transportutbytet är mycket stort. I Västtyskland utgår en dagskatt som för en normal svensk fordonskombination uppgår till 55 DM per dag och dessutom drivmedelsskatt. I Norge, som för nu aktuella fordon inte har någon fordonsskatt, utgår en förhållandevis hög kilometerskatt, som är densamma för norska och utländska fordon. Däremot är motorbrännoljan inte belagd med vägtrafikskatt.

Återbetalningen av fordonsskatt kan också ses som ett uttryck för kostnadsansvarighetsprincipen, vilken i detta fall skulle innebära att endast de kostnader som orsakas av fordonen här skall täckas av vägtrafikbeskattningen.

Som en konsekvens av att återbetalningsbestämmelserna getts generell utformning befrias svenska fordon helt från fordonsskatt när de används i länder med vilka Sverige har vägtrafikskatteavtal.

Enligt min mening bör rätten till återbetalning av fordonsskatt begränsas till sådana fall då ett svenskt fordon har belagts med en mot fordonsskatten svarande påлага i utlandet. En sådan tillämpning skulle stå i god överensstämmelse med de internationella avtal som Sverige har ingått, eftersom dessa bygger på tanken att endast dubbelbeskattning skall undvikas. Återbetalningen medför avsevärd arbetsbelastning för berörda myndigheter och skapar dessutom kontrollproblem. Jag förordar därför att rätten till återbetalning av fordonsskatt begränsas till de fall då en mot fordonsskatten svarande påлага erlagts i utlandet. Bland länderna i Europa är det f. n. endast Västtyskland och Spanien som tar ut fordonsskatt eller motsvarande av svenska fordon. Jag vill i detta sammanhang framhålla att det f. n. pågår förhandlingar mellan Sverige och Västtyskland om ett avtal om ömsesidig befrielse från fordonsskatt.

Man måste dock enligt min mening beakta de särskilda förhållanden som råder beträffande trafikutbytet med Norge. Skattenivån i Norge och den omständigheten att man där inte har någon separat fordonsskatt gör att det är motiverat att även i fortsättningen tillåta återbetalning vid körning i Norge. I detta sammanhang vill jag också ta upp frågan om en jämförelse mellan skattebelastningen på fordon som är registrerade i Sverige och fordon som är registrerade i Norge. Det har från olika håll hävdats att beskattningsreglerna är så utformade att de ger en konkurrensnackdel för svenska åkeriföretag. Frågan har tagits upp i riksdagen (TU 1974: 8, rskr 1974: 230) och i en skrivelse till finansdepartementet från Svenska åkeriförbundet.

På svenskt initiativ har förhandlingar skett med Norge i denna fråga. Som ett led i förhandlingarna har skattebelastningen beräknats på

fordon från vartdera landet. Dessa beräkningar omfattar för svensk del fordonsskatt och kilometerskatt och för norsk del tull, trafikavgift, importavgift, investeringsavgift och kilometerskatt. Beräkningarna visar att de svenska åkeriföretagen inte kan anses ha någon konkurrensnackdel av beskattningen. Detta gäller även om den norska investeringsavgiften inte beaktas när det gäller norskregistrerade fordon.

Systemet med återbetalning av fordonsskatt förutsätter att de svenska tullmyndigheterna medverkar vid ut- och inresa med fordonet. De uppgifter som lämnas vid gränspasseringarna bearbetas genom automatisk databehandling hos statens trafiksäkerhetsverk och leder till återbetalning i samband med uppbörderna av fordonsskatt.

De ändrade återbetalningsbestämmelserna bör få en annan praktisk utformning än den nuvarande. För flertalet fordon kommer det inte att bli fråga om någon dubbelbeskattning i vart fall inte om överenskommelse kan träffas med Västtyskland om ömsesidig skattebefrielse. Återbetalningen bör därför inte längre bygga på uppgifter som lämnas vid gränspassering utan på ansökan av fordonsägaren. Ansökan skall grundas på debitering av skatt i utlandet och styrkas med handling som visar debiteringen. Återbetalningen skall beräknas på samma sätt som nu. I den mån skatt i utlandet tagits ut för dag, vilket är fallet i t. ex. Västtyskland, bör återbetalning medges för det antal dagar för vilka skatt betalats i utlandet. Vid debitering av kilometerskatt i Norge anges inresedagen och i princip skall även utresedagen noteras. Även i detta fall finns alltså möjlighet för fordonsägaren att visa antalet utlandsdagar. I annat fall får tiden för vistelsen i utlandet visas på annat sätt, t. ex. genom tullhandling, körjournal eller annan handling.

Uppgiften att granska och pröva ansökningar om återbetalning bör läggas på beskattningsmyndigheterna, dvs. länsstyrelserna. Ansökningarna får behandlas manuellt men utbetalningen kan självfallet ske med hjälp av bilregistret.

De grundläggande bestämmelserna om återbetalning av fordonsskatt bör tas in i 41 § VSL. Därvid bör föreskrivas att återbetalning får göras under förutsättning att för fordonet i annat land tagits ut skatt eller avgift som åvilar trafik med eller innehav av fordon. Denna bestämning av skatteområdet är densamma som i 1956 års konventioner om beskattning av motorfordon i internationell trafik (SÖ 1958: 3—5). Bestämningen innebär att uttagandet av bro- eller vägavgifter, konsumtionskatter eller konsumtionsavgifter, befodringskatter eller befodringsavgifter inte berättigar till återbetalning av svensk fordonsskatt.

I enlighet med vad som anges i nämnda konventioner bör med befodringskatter eller befodringsavgifter avses

- omsättningskatter och skatter av liknande slag såsom exempelvis mervärdeskatt,
- avgifter för utfärdandet av transporttillstånd och andra nödvändiga handlingar,

— skatter eller tillägsskatter som förfaller till betalning i anledning av befordringen som sådan, utöver skatter som tas ut endast för rätten att inneha eller bruka fordon.

Det bör ankomma på riksskatteverket att vid behov medverka till att inhämta upplysningar om karaktären hos debiterade skatter och avgifter.

De nya bestämmelser som jag föreslår skall införas i 41 § VSL får kompletteras med vissa tillämpningsföreskrifter, t. ex. om ansöknings- och beslutsförfarandet, som det bör ankomma på regeringen att utfärda.

För att det av mig nu förordade systemet för återbetalning av fordonsskatt skall ge största möjliga praktiska fördelar bör även avräkning av körsträckan i Norge, när det gäller den svenska kilometerskatten, göras på annan grund än som nu är fallet. Stora fördelar i praktiskt och kontrolltekniskt hänseende skulle stå att vinna om avstämpling av kilometerräknaren inte behövde göras vid passering av gränsen mellan Sverige och Norge. I stället kunde den körsträcka för vilken kilometerskatt erlagts i Norge dras från den totala körsträckan för ett svenskt fordon. Detta avdrag skulle göras efter ett ansökningsförfarande som samordnas med återbetalningen av fordonsskatt. Det bör ankomma på regeringen att meddela bestämmelser härom.

Det är enligt min mening lämpligt att de nya bestämmelserna träder i kraft samtidigt med fjärde etappen av omläggningen av fordonsskatten, dvs. den 1 januari 1977. Det kan dock tänkas att den fördel det nuvarande systemet innebär för de svenska åkeriföretagen försvårar överenskommelser med andra länder om skattebefrielse och att det kan uppstå behov av att sätta bestämmelserna i kraft tidigare. Det bör därför anförtros åt regeringen att besluta om ikraftträdande av de nya bestämmelserna.

Jag vill slutligen beröra ytterligare en fråga som rör den internationella trafiken. Beskattningen av fordon som inte är registrerade här regleras i 42 § VSL och i den med stöd därav utfärdade kungörelsen (1973: 778) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som inte är registrerade i riket. Bestämmelserna innebär bl. a. att fordonsskatt och kilometerskatt tas ut enligt särskilda, kraftigt förenklade, skattetabeller. Enligt 3 § kungörelsen är fordon, som inte används för yrkesmässig trafik, normalt befriade från fordonsskatt. Även fordon i yrkesmässig trafik är i stor utsträckning enligt 3 § andra stycket befriade från fordonsskatt på grund av 1956 års konventioner, bilaterala avtal eller faktisk ömsesidighet.

I 4 § kungörelsen finns bestämmelser om kilometerskatt. Sådan skatt utgår för brännoljedriven lastbil, brännoljedriven buss och för släpvagn som dras av sådant fordon och har en totalvikt som överstiger 10 000 kilogram. Skatten beräknas för påbörjat hundratal kilometer. Körsträckan beräknas schablonmässigt. Om körsträckan är högst 50 kilometer

utgår ingen skatt. Är körsträckan längre avräknas 50 kilometer.

Enligt 5 § erlägges skatt i princip vid fordonets införsel. Generaltullstyrelsen får, när särskilda skäl föreligger, medge att skatten betalas senare.

I 6 § finns bestämmelser om skyldighet att erlägga skatt för fordon som blivit skattepliktigt och om påföljd för försummad betalning.

Bestämmelser om uppbörd m. m. finns i 7—9 §§, om straff i 10 §, om besvär i 11 § och om rätt att utfärda tillämpningsföreskrifter i 12 §.

Till ledning för tullmyndigheternas beräkning av körsträckan finns avståndstabeller som upptar de vanligaste destinationsorterna. Bestämmelserna om fastställande av körsträckan tillämpas på följande sätt. Uppgår den sammanlagda körsträckan till högst 50 kilometer uttas ingen skatt. Är körsträckan 51—150 kilometer avräknas först 50 kilometer varefter skatt utgår för påbörjat hundratal kilometer, dvs. för 100 kilometer. Är körsträckan 151—250 kilometer utgår skatt för 200 kilometer osv.

Enligt vad jag erfarit är detta sätt att avrunda körsträckorna inte nödvändigt. Eftersom tullmyndigheterna fastställer körsträckorna schablonmässigt finns det utrymme för viss avrundning inom schablonerna. Det är alltså möjligt att lägga avståndet mellan t. ex. Malmö och Stockholm till grund för beskattningen även om fordonet är destinerat till en ort någon mil från Stockholm.

Med anledning härav föreslår jag att bestämmelsen i 4 § andra stycket ändras så att skatt skall beräknas för varje helt tiotal kilometer. Detta förutsätter också en ändring i bilaga 2 till författningen.

Med hänsyn till de nya bestämmelserna om normgivningsmakten, som började tillämpas den 1 januari 1975, bör bestämmelserna om beskattning av fordon som inte är registrerade här tas in i en särskild lag. Inom finansdepartementet har upprättats förslag till sådan lag. Förslaget innebär att de bestämmelser i kungörelsen, som inte är av ren verkställighetskaraktär, med de ändringar jag nyss förordat, förs över till lagen. Denna bör träda i kraft den 1 januari 1977. Jag avser att senare föreslå regeringen att i en särskild förordning ge de verkställighetsföreskrifter som behövs.

Räddningstjänstens fordon

I princip skall alla fordon som används på de allmänna vägarna genom vägtrafikbeskattningen svara för de kostnader användandet orsakar samhället. Detta gäller även för fordon som används i ett allmännyttigt syfte, t. ex. brandfordon och andra räddningsfordon. Bland dessa finns dock vissa, som med hänsyn till sin speciella utrustning har så litet användningsområde att de årliga körsträckorna för sådana fordon blir onormalt korta.

Brandfordon som är försedda med fast specialutrustning är f. n. undantagna från skatteplikt. Före den 1 januari 1974, då VSL trädde i kraft, var även ej specialutrustade brandfordon undantagna från skatteplikt om de användes uteslutande för brandväsendet och var försedda med tydlig beteckning som visade att de tjänade brandväsendet. Vidare var specialutrustade ambulanser undantagna från skatteplikt.

Genom brandlagen (1974: 80) har kommunerna ålagts att svara för även annan räddningstjänst än brandbekämpning, t. ex. att avvärja eller begränsa skada vid oljeutflöde eller översvämning.

Det utvidgade kommunala ansvaret på detta område medför att kommunerna får anskaffa delvis nya fordonstyper. Därtill kommer att det finns en märkbar tendens att så långt möjligt använda standardfordon för räddningstjänsten. Dessa förses då med lös utrustning ibland av flera olika slag för alternativ användning.

Frågan om skattefrihet för brandfordon avgörs f. n. i praktiken vid registreringsbesiktning. Endast om fordonet då kan klassificeras som brandfordon blir det undantaget från skatteplikt. Dessa bestämmelser har i vissa fall lett till att likadana eller likvärdiga fordon bedömts olika.

Svenska kommunförbundet har hemställt att det utvidgade kommunala ansvaret för räddningstjänsten skall leda till utökad skattefrihet för räddningsfordonen. Remissinstanserna har inte haft något att invända häremot. Även jag anser det vara befogat att andra räddningsfordon än brandfordon kan undantas från skatteplikt. Det utvidgade undantaget bör i första hand gälla alla specialutrustade räddningsfordon, eftersom de årliga körsträckorna för dessa så gott som alltid är mycket korta. Däremot anser jag inte att någon ändring är motiverad i fråga om de utryckningsfordon som används för transport av sårade och sjuka. Dessa används ofta i samma utsträckning som flertalet privata bilar.

Det finns ytterligare en kategori fordon som enligt min mening bör kunna undantas från skatteplikt. Det är fråga om vissa ej specialutrustade fordon som används uteslutande eller så gott som uteslutande för räddningstjänst. Dessa kan vara av flera olika slag, t. ex. standardlastbilar eller släpvagnar som förses med lämplig lös räddningsutrustning.

För att inte orsaka praktiska svårigheter med ett utvidgat undantag bör en särskild begränsning göras av skattefriheten. Jag anser att personbilar generellt bör uteslutas från möjligheterna till skattefrihet. Beträffande sådana lastbilar, som är försedda med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri och bussar framstår det som naturligt att lägga storleken på fordonet till grund för avgränsningen. De mindre fordonen belastas med en årlig skatt som är mycket låg. Så t. ex. utgör den årliga fordonsskatten för en bensindriven lastbil med skattevikten (totalvikten) 3 000 kg endast 711 kr. Jag förordar att gränsen för dessa fordon sätts vid 3 000 kilogram. Däremot anser jag det inte vara nöd-

vändigt med någon särskild begränsning av skattefriheten när det gäller övriga fordon. Med de förordade begränsningarna kommer personbilar och vissa med personbilar jämförbara mindre lastbilar, ambulanser och små bussar även i fortsättningen att vara skattepliktiga.

Genom att medge skattefrihet även när fordonen används så gott som uteslutande för räddningstjänst undviker man tveksamhet i de fall ett fordon då och då används för andra ändamål. En tankbil kan t. ex. någon gång användas för att spola en isbana. Denna omständighet bör alltså inte leda till att skattefrihet är utesluten.

Som framgått av vad jag tidigare har anfört är det en kommunal angelägenhet att svara för räddningstjänsten. Begreppet räddningstjänst beskrivs i brandlagen på ett sådant sätt att det omfattar endast verksamhet som bedrivs av staten och av kommunerna. Detta hindrar inte att det finns räddningsfordon även på annat håll, t. ex. hos oljesaneringsföretag och industribrandkårer. Om kommunen träffar avtal med ett sådant räddningsorgan om att detta skall lämna hjälp vid räddningstjänst, kan länsstyrelsen enligt 6 § brandlagen till viss del befria kommunen från skyldigheten att hålla egen brandkår och utrustning för räddningstjänst. I sådant fall anses räddningsorganet ingå i kommunens organisation för räddningstjänst (den kommunala brandstyrkan). Den verksamhet som räddningsorganet bedriver vid sidan av överenskommelsen med kommunen blir däremot inte att anse som räddningstjänst i brandlagens mening, även om verksamheten i princip skulle vara av samma slag.

Det avgörande för om ett räddningsfordon skall befrias från skatt eller inte bör emellertid vara om fordonet är inrättat för eller används för uppgifter av det slag som i brandlagen avses med begreppet räddningstjänst. Däremot bör det sakna betydelse om fordonet ägs av kommunen eller av enskild huvudman. I sistnämnda fall bör det inte heller krävas att huvudmannen har träffat sådant avtal med kommunen som jag nyss har nämnt. Ett fordon som inte används för egentliga räddningsuppgifter utan t. ex. i samband med sanerings- eller återställningsarbete, dvs. när det inte längre är fråga om att avvärja eller begränsa skada utan om att undanröja skadeverkningar som redan har inträffat, bör däremot inte undantas från skatteplikt.

Det nya utvidgade undantaget kan inte tillämpas på samma sätt som det nuvarande. De ej specialutrustade fordon som kan bli skattefria kommer inte att kunna klassificeras som brandfordon vid registreringsbesiktning. Frågan om skattefrihet för räddningsfordonen bör i stället avgöras av beskattningsmyndigheten, dvs. av länsstyrelsen. När det gäller specialutrustade fordon bör skattepliktsfrågan därvid kunna avgöras med ledning av registreringsbesiktningen.

Författningsmässigt bör de nya bestämmelserna tas in som ett andra stycke i 40 § VSL. Samtidigt får motsvarande undantag slopas i 6 §

första stycket 1 VSL. Mot det beslut länsstyrelsen meddelar i skattepliktsfrågan får talan enligt 31 § första stycket VSL föras genom besvär hos kammarrätt.

Det bör ankomma på riksskatteverket att lämna anvisningar till beskattningsmyndigheterna i denna fråga, i den mån så behövs.

Saluvagnsskatt

Saluvagnsskatt erläggs av den som har saluvagnslicens, dvs. har rätt att använda oregistrerade eller avställda fordon för bl. a. demonstrationskörningar. Skatten betalas för det antal fordon licensinnehavaren vill kunna använda samtidigt. Särskilda saluvagnsskyltar tillhandahålls av länsstyrelsen sedan föreskriven saluvagnsskatt erlagts. Skatten utgör för helt år 325 kr. för bil, 55 kr. för motorcykel och 160 kr. för traktor, motorredskap eller släpvagn.

Saluvagnsskatten sköts f. n. manuellt av länsstyrelserna. Detta innebär att länsstyrelserna i slutet av varje kalenderår sänder ut skattekrav till licensinnehavarna mot postförskott. När ny licens meddelas eller när licens utvidgas till att omfatta fler fordon än tidigare sänder länsstyrelserna på samma sätt ut skattekrav till licensinnehavaren.

Statens trafiksäkerhetsverk har föreslagit bl. a. att saluvagnsskatten inordnas i det centrala bilregistret, att verket skall sköta uppbörden för länsstyrelsernas räkning samt att skatten bestäms till samma belopp för alla fordon.

Det var från början meningen att dåvarande bilregisternämnden enligt kungörelsen (1973: 781) om saluvagnsskatt skulle sköta om uppbörden av saluvagnsskatt för länsstyrelsens räkning. Systemet gick dock inte att genomföra tidsmässigt, varför bestämmelserna ändrades (SFS 1974: 723) innan de börjat tillämpas. Förutsättningar synes nu föreligga för att återinföra det ursprungliga systemet. Härigenom avlastas länsstyrelserna ett manuellt arbete som med fördel kan utföras genom automatisk behandling av uppgifter i det centrala bilregistret. Bestämmelserna om saluvagnsskatt bör alltså ändras så att statens trafiksäkerhetsverk anförtros uppgiften att sköta uppbörden av saluvagnsskatt.

Jag kan däremot inte ansluta mig till trafiksäkerhetsverkets förslag om en enhetlig skattesats för alla fordon.

I samband med de ändringar som får göras i bestämmelserna om saluvagnsskatt bör de bestämmelser, som inte är av ren verkställighetskaraktär, tas in i lag.

I nuvarande 7 § första stycket finns hänvisningar till 4 § VSL och 29 § vägtrafikskattekungörelsen (1973: 776). Hänvisningarna avser riksskatteverkets ställning som central förvaltningsmyndighet och verkets rätt att utfärda föreskrifter för påföring och uppbörd av skatt. Jag förordar att bestämmelsen i stället utformas så att den direkt ger riksskatteverket ställning som central förvaltningsmyndighet.

I enlighet med vad jag nu förordat har inom finansdepartementet upprättats förslag till lag om saluvagnsskatt. Lagen bör träda i kraft den 1 januari 1977. Jag avser att senare föreslå regeringen att i en särskild förordning ge de verkställighetsföreskrifter som behövs.

Frågan om ändringar i vägtrafikförfattningarna kommer att tas upp i annat sammanhang av chefen för kommunikationsdepartementet.

Övriga frågor

Ett skattepliktigt fordon får inte användas om till betalning förfallen fordonsskatt eller kilometerskatt är obetald. Till bevis för att skatten är betald utfärdas särskilt skattekvitto — ett för fordonsskatt och ett för kilometerskatt — som skall medföras under färd med fordonet. Äsidosättande av sistnämnda skyldighet är belagd med böter, högst 500 kronor.

Skyldigheten att medföra skattekvitto under färd med fordonet är en kvarleva från den tid då kvittot utgjorde det enda beviset för att skatten betalats och då det i många fall var förenat med svårigheter att kontrollera skattebetalningen i bilregistret. Kontrollmärket, som nu — med vissa undantag — tillställs fordonsägaren endast om förfallen fordonsskatt för fordonet är betald, är enligt vad jag inhämtat ett tillförlitligt bevis för att skatten är betald. I de fall kontrollmärke tillställts fordonsägaren utan att skatten är betald, vilket förekommer bl. a. när bevis om avställnings upphörande meddelats, finns tillräckliga möjligheter att kontrollera skattebetalningen i det centrala bilregistret. Jag anser därför att skyldigheten att medföra kvitto på fordonsskatt utan olägenhet kan slopas.

När det gäller kvitto på kilometerskatt är förhållandena delvis andra. Det har hittills inte varit möjligt att samordna kontrollmärkesystemet med uppbörderna av kilometerskatt. Kontrollmärket utgör därför inte något bevis för att kilometerskatten erlagts. Så länge så är fallet anser riksskatteverket och rikspolisstyrelsen att skyldigheten att medföra kvitto på kilometerskatt bör behållas. Statens trafiksäkerhetsverk har föreslagit att viss kontroll av betalning av kilometerskatt skall göras innan kontrollmärke utfärdas. Frågan bereds f. n. i kommunikationsdepartementet. I avvaktan på resultatet härav är jag inte beredd att föreslå någon ändring av gällande bestämmelser om kvitto på kilometerskatt.

Jag föreslår i enlighet med vad jag nu förordat en ändring av bestämmelsen i 10 § andra stycket VSL.

VSL bygger i väsentliga delar på de uppgifter om fordon och fordonsägare som finns noterade i det centrala bilregistret. Jag föreslår att i VSL tas in en bestämmelse som mer direkt knyter VSL:s bestämmelser om ägare av fordon till den som enligt bilregistret är eller bör

vara antecknad som ägare till fordonet. Bestämmelsen bör tas in som ett nytt tredje stycke i 1 § VSL. Till följd härav bör en närmast redaktionell ändring göras i 7 § VSL.

Som jag tidigare har berört kan polisman eller annan som i samband med besiktning av fordon behöver provköra fordonet formellt dömas till böter om han vet att fordonet felaktigt är obesattat eller oförsäkrat. Jag föreslår att detta ändras i 36 § VSL och i trafikskadelagen (1975: 1410). I sistnämnda fråga har jag samrått med chefen för justitiedepartementet.

Bestämmelserna i 33 § VSL och i skattebrottslagen (1971: 69) stadgar straff för olika förfaranden i skatteundandragande syfte. Den som manipulerat med kilometerräknare och därefter lämnat en körlängdsuppgift som visar för kort körsträcka döms enligt skattebrottslagen för skattebedrägeri eller, om brottet är ringa, för skatteförseelse. Straffet för skatteförseelse är böter. Den som visserligen manipulerat med räknaren men ännu inte lämnat någon körlängdsuppgift döms enligt VSL till böter eller fängelse. Överträdelse av VSL bestraffas alltså strängare än skatteförseelse.

Enligt min mening bör detta förhållande ändras, så att straff enligt 33 § VSL skall utdömas under förutsättning att förfarandet ej utgör ett led i gärning som är belagd med strängare straff enligt skattebrottslagen.

Slutligen vill jag ta upp en huvudsakligen praktisk fråga. Vid återbetalning av vägtrafikskatt avräknas enligt 30 § VSL endast obetald sådan skatt och restavgift på skatten. Det förekommer att fordonsägare förutom skatt underlåtit att erlagga påförd skyltagift, registerhållningsavgift eller avgift för bevis om avställnings upphörande enligt 63 § första stycket, 65 § första stycket resp. 69 § bilregisterkungörelsen (1972: 599). Om möjligheten till avräkning utsträcks till att omfatta även dessa avgifter uppnås en praktisk fördel eftersom avgifterna normalt debiteras i samband med debitering av skatt. Av praktiska skäl bör bestämmelserna få generell utformning och omfatta de avgifter enligt bilregisterkungörelsen, som uppbäres i samband med uppbörd av vägtrafikskatt. Jag förordar att bestämmelser härom tas in i 30 § VSL.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att antaga inom finansdepartementet upprättade förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601),
2. lag om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket,
3. lag om saluvagnsskatt,
4. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410).

Beslut

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

