

Regeringens proposition

1983/84: 178

om ändringar i vägtrafikbeskattningen;

beslutad den 8 mars 1984.

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

På regeringens vägnar

OLOF PALME

KJELL-OLOF FELDT

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag om att fordonsskatten och kilometer-skatten för släpvagnar av typ påhängsvagn slopas och att en motsvarande höjning görs av skatterna för dragbilar till sådana vagnar. Vissa justeringar föreslås även av fordonsskattesatserna för andra lastbilar och släpvagnar.

Utöver denna omfördelning av vägtrafikskatten föreslås att fordonsskatten generellt höjs med ca 24 procent för de flesta slags fordon. Höjningen skall finansiera den i budgetpropositionen föreslagna ökningen av anslagen till drift av vägarna.

Vägtrafikskatten för motorfordon som är av årsmodell 1950 eller äldre slopas.

Ändringar föreslås vidare när det gäller avräkningen av kilometerskatt när svenska fordon används i Finland. För utländska fordon som används i Sverige föreslås ändringar i skattesatserna och debiteringsförfarandet.

Samtliga ändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 1985.

1 Förslag till

Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Härigenom föreskrivs att 2, 5, 6, 29, 36 och 41 §§ samt bilagorna 1 och 2 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Fordonsskatt utgår för motorfordon, traktor, motorredskap eller släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och *ej* är avställt (skattepliktigt fordon).

Utöver fordonsskatt utgår kilometerskatt för skattepliktig bil, som är inrättad för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol samt för skattepliktig släpvagn med skattevikt över 3 000 kilogram, som *drages* av sådan bil (kilometerskattepliktigt fordon).

Om undantag från skatteplikt *föreskrives* i 6 §.

Fordonsskatt utgår för motorfordon, traktor, motorredskap eller släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och *inte* är avställt (skattepliktigt fordon). *En påhängsvagn med en skattevikt över 3 000 kilogram är dock inte skattepliktig om den dras utslutande av bilar som inte är bensin- eller gasoldrivna.*

Utöver fordonsskatt utgår kilometerskatt för skattepliktig bil, som är inrättad för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol samt för skattepliktig släpvagn med skattevikt över 3 000 kilogram, som *dras* av sådan bil (kilometerskattepliktigt fordon).

Om undantag från skatteplikt *föreskrivs* i 6 §.

5 §

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

personbil, motorcykel,
traktor eller motorredskap

buss, lastbil eller annan
släpvagn än påhängsvagn

påhängsvagn

tjänstevikten

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

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

Kan en buss, lastbil eller släpvagn föras med två eller flera olika karosserier beräknas skattevikten

¹ Lagen omtryckt 1979: 280.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1974: 869.

Nuvarande lydelse

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.

6 §

Föreslagen lydelse

efter det karosseri som ger högst totalvikt för fordonet. I fråga om lastbil som kan förses med anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med sådan anordning.

Från skatteplikt *undantas*
 1. motorcykel, som är inrättad som invalidfordon och som är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen,
 2. motorfordon som enligt bilregistret har årsmodellbeteckning 1950 eller äldre.

29 §

Skatt och skattetillägg anges i helt krontal, så att öretal bortfaller.

Skattebelopp under *tio* kronor behöver *icke* betalas in till staten och återbetalas *ej* heller.

Skattebelopp under 25 kronor behöver *inte* betalas in till staten och återbetalas *inte* heller.

36 §

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).

Bestämmelserna i 34 § första tredje styckena 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).

41 §

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.

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

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

Nuvarande lydelse

som använts utom riket i annat land än Norge.

Föreslagen lydelse

som *har* använts utom riket i annat land än Norge eller Finland. *Avräkning av kilometerskatt för en lastbil eller en släpvagn som har använts i Norge eller för en lastbil, buss eller släpvagn som har använts i Finland sker endast om skatt har betalats för användningen av fordonet där.*

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.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)²

Nuvarande lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredtal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0- 75 76-	75 100	0 0
2 Annan motorcykel	0-	150	0
B Personbilar			
	0- 900 901-	280 355	0 75
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001-	280 309 715	0 29 0
2 Annan buss	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001- 7 000 7 001-10 000 10 001-30 000 30 001-	280 309 715 1 155 1 995 11 795	0 29 11 28 49 0
D Lastbilar			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001-	280 309 715	0 29 0
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001- 7 000 7 001-10 000 10 001-15 000 15 001-	280 309 715 1 355 2 765 6 965	0 29 16 47 84 113
med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001- 8 000 8 001-12 000 12 001-18 000 18 001-27 000 27 001-	280 309 715 1 365 2 765 6 965 14 705	0 29 13 35 70 86 0

² Senaste lydelse 1980: 679.

Nuvarande lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2.2 utan anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar			
	0— 1 600	280	0
	1 601— 3 000	309	29
	3 001— 6 000	715	5
	6 001— 10 000	865	19
	10 001— 14 000	1 625	57
	14 001— 17 000	3 905	104
	17 001—	7 025	136
med tre eller flera hjulaxlar			
	0— 1 600	280	0
	1 601— 3 000	309	29
	3 001— 6 000	714	3
	6 001— 11 000	804	9
	11 001— 15 000	1 254	45
	15 001— 18 000	3 054	80
	18 001— 27 000	5 454	103
	27 001—	14 724	0
E Traktorer och motorredskap			
1 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med annat drivmedel än brännolja			
	0— 1 300	300	0
	1 301— 3 000	345	45
	3 001— 7 000	1 140	75
	7 001—	4 200	135
2 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med brännolja			
	0— 1 300	465	0
	1 301— 3 000	540	75
	3 001— 7 000	1 815	120
	7 001—	6 615	215
3 Traktor klass II			
	0— 2 500	120	0
	2 501—	180	0
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram			
<i>påhängsvagn</i>			
	0— 1 000	180	0
	1 001— 3 000	205	25
<i>annan släpvagn</i>			
	0— 1 000	120	0
	1 001— 3 000	137	17
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som drages uteslutande av bensin- eller gasoldrivet motorfordon¹			
2.1 påhängsvagnar med en hjulaxel			
	3 001—	693	13
med två eller flera hjulaxlar			
	3 001— 13 000	690	10
	13 001—	1 680	0

¹ Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon utgår skatt enligt 3.

Drages släpvagn även av trafiktraktor eller registrerat motorredskap utgår skatt enligt 4.

Nuvarande lydelse

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2.2 <i>andra släpvagnar</i> 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 <i>påhängsvagnar</i> med en hjulaxel	3 001— 6 000 6 001— 8 000 8 001—	315 1 065 1 805	25 37 57
med två eller flera hjulaxlar	3 001— 8 000 8 001—10 000 10 001—14 000 14 001—19 000 19 001—	309 1 259 1 859 3 859 7 109	19 30 50 65 0
3.2 <i>andra släpvagnar</i> med en hjulaxel	3 001— 5 000 5 001— 8 000 8 001—	215 615 1 275	20 22 41
med två hjulaxlar	3 001— 8 000 8 001—11 000 11 001—14 000 14 001—17 000 17 001—	207 857 1 487 2 477 3 707	13 21 33 41 56
med tre eller flera hjulaxlar	3 001—11 000 11 001—17 000 17 001—25 000 25 001—32 000 32 001—	204 924 1 944 4 344 7 704	9 17 30 48 0
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som <i>drages</i> av trafik- traktor eller registrerat motorredskap ²			
4.1 <i>påhängsvagnar</i> med en hjulaxel	3 001— 6 000 6 001—	1 020 2 820	60 103
med två eller flera hjulaxlar	3 001— 8 000 8 001—11 000 11 001—20 000 20 001—	1 010 3 560 7 430 22 100	51 129 163 5

² *Drages* släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon *utgår* skatt enligt 3.

Nuvarande lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
4.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001– 8 000	690	51
	8 001–	3 240	113
med två hjulaxlar	3 001– 8 000	670	29
	8 001–11 000	2 120	76
	11 001–17 000	4 400	193
	17 001–	15 980	197
med tre eller flera hjulaxlar	3 001– 8 000	665	25
	8 001–11 000	1 915	24
	11 001–14 000	2 635	54
	14 001–20 000	4 255	91
	20 001–25 000	9 715	112
	25 001–30 000	15 315	156
	30 001–35 000	23 115	90
35 001–	27 615	5	

Föreslagen lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0– 75	100	0
	76–	125	0
2 Annan motorcykel	0–	200	0
B Personbilar			
	0– 900	355	0
	901–	445	90
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0– 1 600	355	0
	1 601– 3 000	391	36
	3 001–	895	0
2 Annan buss	0– 1 600	355	0
	1 601– 3 000	391	36
	3 001– 7 000	895	14
	7 001–10 000	1 455	35
	10 001–30 000	2 505	61
30 001–	14 705	0	

Föreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
D Lastbilar				
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0- 1 600	355	0	
	1 601- 3 000	391	36	
	3 001-	895	0	
2 Annan lastbil.				
2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0- 1 600	540	0	
	1 601- 3 000	565	25	
	3 001- 6 000	915	44	
	6 001-10 000	2 235	56	
	10 001-14 000	4 475	125	
	14 001-	9 475	220	
	med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600	540	0
		1 601- 3 000	565	25
		3 001- 6 000	915	50
		6 001-11 000	2 415	62
11 001-15 000		5 515	75	
15 001-18 000		8 515	88	
18 001-23 000		11 155	160	
23 001-27 000		19 155	136	
27 001-	24 595	0		
2.2 utan anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0- 1 600	355	0	
	1 601- 3 000	391	36	
	3 001- 6 000	895	7	
	6 001-10 000	1 105	25	
	10 001-14 000	2 105	72	
	14 001-17 000	4 985	129	
	17 001-	8 855	169	
	med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600	355	0
		1 601- 3 000	391	36
		3 001- 6 000	895	4
6 001-11 000		1 015	13	
11 001-15 000		1 665	57	
15 001-18 000		3 945	101	
18 001-27 000		6 975	126	
27 001-	18 315	0		
E Traktorer och motor- redskap				
1 Trafiktraktor och registre- rat motorredskap som in- rättats för drift med an- nat drivmedel än bränn- olja	0- 1 300	370	0	
	1 301- 3 000	425	55	
	3 001- 7 000	1 360	95	
	7 001-	5 160	168	

Föreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredtal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2 Trafiktraktor och registre- rat motorredskap som in- rättats för drift med brännolja	0– 1 300	535	0	
	1 301– 3 000	620	85	
	3 001– 7 000	2 065	140	
	7 001–	7 665	245	
3 Traktor klass II	0– 2 500	150	0	
	2 501–	225	0	
F Släpvagnar				
1 Släpvagnar med skatte- vikt högst 3 000 kilo- gram	0– 1 000	150	0	
	1 001– 3 000	170	21	
2 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som dras av en bensin- eller gasoldriven bil ¹ med en hjulaxel	3 001–	580	11	
	med två hjulaxlar	3 001–13 000	580	9
		13 001–	1 480	0
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001–13 000	580	6
	13 001–	1 180	0	
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar				
3.1 styraxel för påhängsvagn				
med en hjulaxel	3 001– 5 000	630	57	
	5 001– 8 000	1 770	87	
	8 001–	4 380	161	
med två eller flera hjulaxlar	3 001– 8 000	610	31	
	8 001–11 000	2 160	62	
	11 001–14 000	4 020	93	
	14 001–	6 810	130	
3.2 andra släpvagnar				
med en hjulaxel	3 001– 5 000	320	24	
	5 001– 8 000	800	31	
	8 001–	1 730	52	
med två hjulaxlar	3 001– 8 000	310	17	
	8 001–11 000	1 160	31	
	11 001–14 000	2 090	47	
	14 001–17 000	3 500	62	
	17 001–	5 360	68	
med tre eller flera hjulaxlar	3 001–11 000	300	11	
	11 001–17 000	1 180	24	
	17 001–25 000	2 620	40	
	25 001–32 000	5 820	53	
	32 001–	9 530	0	

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av kilometerskattepliktigt fordon tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av trafiktraktor eller registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Föreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafik- traktor eller ett regi- strerat motorredskap ²			
med en hjulaxel	3 001– 8 000	830	57
	8 001–	3 680	127
med två hjulaxlar	3 001– 8 000	820	34
	8 001–11 000	2 520	85
	11 001–17 000	5 070	216
	17 001–	18 030	221
med tre eller flera hjulaxlar	3 001–11 000	730	28
	11 001–14 000	2 970	72
	14 001–20 000	5 130	113
	20 001–25 000	11 910	137
	25 001–30 000	18 760	143
	30 001–35 000	25 910	101
	35 001–	30 960	6

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av kilometerskattepliktigt fordon tas skatt ut enligt 3.

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)³

Nuvarande lydelse

Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
1 Personbil	0- 900	100	0	
	901-	108,5	8,5	
2 Buss	0- 1600	119	0	
	1601-	119,3	0,3	
3 Lastbil	0- 1600	119	0	
	1601-	120	1,03	
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av kilometer- skattepliktigt fordon	med en hjulaxel	3 001-	62	0,55
	med två hjulaxlar	3 001-11 000	61	0,46
		11 001-	97,8	0,85
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001-11 000	59	0,36
		11 001-	87,8	0,68

Är kilometerskattepliktig bil inte inrättad för drift med brännolja utgår skatt med 80 procent av angivna belopp.

Föreslagen lydelse

Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
1 Personbil	0- 900	100	0	
	901-	108,5	8,5	
2 Buss	0- 1600	119	0	
	1601-	119,3	0,3	
3 Lastbil	3.1 med anordning för påhängsvagn	0- 1600	199	0
		1601-	200	1,45
	3.2 annan lastbil	0- 1600	119	0
		1601-	120	1,03

³ Senaste lydelse 1982: 994.

Föreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som dras av ett kilometer- skattepliktigt fordon			
4.1 styraxel för påhängsvagn med en hjulaxel	3 001–	65	1,90
med två eller flera hjulaxlar	3 001–	60	1,30
4.2 annan släpvagn med en hjulaxel	3 001–	62	0,55
med två hjulaxlar	3 001–11 000 11 001–	61 97,8	0,46 0,85
med tre eller flera hjulaxlar	3 001–11 000 11 001–	59 87,8	0,36 0,68

Är kilometerskattepliktig bil inte inrättad för drift med brännolja utgår skatt med 80 procent av angivna belopp.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.
2. Debiteras under tiden den 1 juni – den 31 december 1984 fordons-
skatt som hänför sig till tid efter ikraftträdandet, får fordons-
skatten för denna tid beräknas enligt de nya skattesatserna.
3. Föreligger vid ikraftträdandet brukandeförbud enligt 16 § första
stycket eller 21 § första stycket 2 för ett fordon som inte längre skall vara
skattepliktigt enligt de nya bestämmelserna i 2 § första stycket eller 6 §
första stycket 2, tillämpas de angivna bestämmelserna om brukandeförbud
för ett sådant fordon även efter ikraftträdandet.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1976: 339) om saluvagnsskatt

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1976: 339) om saluvagnsskatt skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §¹

Saluvagnsskatt utgår för helt kalenderår räknat med

<i>femhundra</i> <i>sjuttiofem</i> kronor för bil,	715 kronor för bil,
<i>ett</i> <i>hundra</i> kronor för motorcykel,	125 kronor för motorcykel,
<i>ett</i> <i>hundrasextio</i> kronor för traktor, motorredskap eller släpvagn.	200 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.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985. De nya bestämmelserna tillämpas redan före ikraftträdandet i fråga om saluvagnsskatt för år 1985.

¹ Senaste lydelse 1978: 122.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket

dels att 1–2 och 4–8 §§ samt bilagorna 1 och 2 till lagen skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas fyra nya paragrafer, 6 a, 7 a, 8 a och 8 b §§, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

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.

Föreslagen lydelse

1 §

Fordonsskatt och kilometerskatt betalas enligt denna lag för bilar, motorcyklar och andra släpvagnar än påhängsvagnar som har införts till landet för tillfälligt brukande här och som inte är registrerade här.

Beteckning som används i denna lag har samma betydelse som i vägtrafikskattelagen (1973: 601).

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.

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

4 §

Kilometerskatt enligt denna lag utgår för brännoljedriven lastbil eller brännoljedriven buss. Sådan 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 tas ut för brännoljedrivna lastbilar eller brännoljedrivna bussar. Sådan skatt tas också ut för andra släpvagnar än påhängsvagnar om de dras eller avses att dras av brännoljedriven lastbil eller brännoljedriven buss. Utgör släpvagnen inte styraxel för påhängsvagn tas dock kilometerskatt ut endast om dess totalvikt överstiger 10 000 kilogram.

Nuvarande lydelse

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*.

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.

Inträder skyldighet att erlägga 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.

Föreslagen lydelse

Kilometerskatt *tas* enligt bilaga 2 *ut* för varje helt tiotal kilometer av den körsträcka fordonet tillryggalägger här i riket. Körsträckan *fastställs* schablonmässigt. *Skatt tas dock inte ut om* den sammanlagda körsträckan är högst femtio kilometer.

5 §

Vägtrafikskatt enligt denna lag *betalas till tullmyndighet i samband med att fordonet förs ut ur landet.*

Förtullas ett fordon för vilket skattskyldighet föreligger enligt denna lag, betalas skatten in i den ordning som föreskrivs av den tullmyndighet hos vilken fordonet förtullas.

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

6 §

När ett fordon för vilket skatt skall betalas förs in i landet, skall tullmyndigheten utfärda en införselhandling, där införseldagen och övriga uppgifter som erfordras för debitering och kontroll av skatten anges.

Införselhandlingen skall medfölja fordonet så länge det befinner sig i Sverige. Den skall uppvisas om polisman eller tulltjänsteman begär det.

6 a §

Vid utförsel av ett skattepliktigt fordon skall införselhandling enligt 6 § företas av den som svarar för fordonet. Detsamma gäller när skatt skall betalas enligt 5 § andra stycket.

Saknas införselhandling i fall som avses i första stycket, skall kilometerskatt debiteras efter en kör-

Nuvarande lydelse

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.

Föreslagen lydelse

sträcka om 400 kilometer för varje påbörjat dygn fordonet befunnit sig här i riket. Är det uppenbart att körsträckan varit längre skall dock den verkliga körsträckan läggas till grund för debiteringen. Kan antalet dygn fordonet befunnit sig här inte utredas, skall vid debitering av fordonsskatt och kilometerskatt vistelsens längd uppskattas efter vad som är skäligt.

7 §

Skattskyldig för ett visst fordon är den som svarar för det när fordonet förs ut ur landet eller när det förtullas eller skatten annars skall betalas. Den som inför eller här i landet förvärvar, lånar, hyr, förflyttar eller förvarar ett skattepliktigt fordon svarar tillsammans med den som är skattskyldig för betalningen av skatten.

7 a §

Betalas inte skatt när ett skattepliktigt fordon skall föras ut ur riket, får tullmyndigheten i utförselorten omhändertaga fordonet. I fall som avses i 5 § andra stycket får tullmyndighet omhändertaga ett fordon för vilket skatt inte betalas i föreskriven ordning.

Har ett fordon omhändertagits enligt första stycket tas skatten ut i den ordning som föreskrivs i tullagen (1973:670) och tullstadgan (1973:671) för fall när tull och annan införselavgift skall tas ut av vara.

Nuvarande lydelse

Brakar 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.

Föreslagen lydelse

8 §

Kan införselhandling inte företas i fall som avses i 6 § andra stycket eller i 6 a § första stycket, skall den som svarar för fordonet dömas till böter, högst ettusen kronor.

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

8 a §

Vid förundersökning rörande brott enligt denna lag får åklagaren eller, om polismyndighet bedriver undersökningen, denna anlita biträde av tullmyndighet. Detsamma gäller vid förundersökning rörande sådant brott enligt skattebrottslagen (1971:69) som gäller skatt enligt denna lag.

Innan förundersökningen hunnit inledas får tulltjänsteman hålla förhör och vidta annan åtgärd i syfte att utreda brottet, om åtgärden inte kan uppskjutas utan olägenhet.

8 b §

Finner tullmyndighet att ett beslut av myndigheten om skatt blivit felaktigt, får myndigheten meddela beslut om rättelse. Har det tidigare beslutet överklagats, eller har tiden för överklagande gått ut, får beslut om rättelse inte meddelas.

Bilaga 1 till lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket

Nuvarande lydelse

Fordonsskatt

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

Föreslugen lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för <i>påbörjat dygn</i>
1. <i>Motorcyklar</i>	—	0,25
2. <i>Personbilar</i>	—	1
3. <i>Släpvagnar, kopplade till eller avsedda att kopplas till personbilar</i>	—	0,25
4. <i>Lastbilar, bussar eller släpvagnar, kopplade till eller avsedda att kopplas till lastbilar eller bussar</i>	0—10 000	8
	10 001—15 000	14
	15 001—20 000	27
	20 001—	41

Bilaga 2 till lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket¹

Nuvarande lydelse

Kilometerskatt

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för 10 kilometer
1. <i>Brännoljedriven lastbil</i>	0-10 000	1,70
	10 001-15 000	2,40
	15 001-20 000	2,90
	20 001-	3,40
2. <i>Brännoljedriven buss</i>	0-10 000	1,30
	10 001-15 000	1,55
	15 001-20 000	1,70
	20 001-	1,85
3. <i>Släpvagn kopplad till eller avsedd att kopplas till brännoljedriven lastbil eller brännoljedriven buss</i>	10 001-15 000	0,50
	15 001-20 000	0,75
	20 001-	1,05

Föreslagen lydelse

Kilometerskatt

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för 10 kilometer
1 <i>Brännoljedrivna lastbilar</i>		
1.1 <i>med anordning för påhängsvagn</i>	0-10 000	2,70
	10 001-15 000	3,70
	15 001-20 000	4,40
	20 001-	5,10
1.2 <i>övriga</i>	0-10 000	1,70
	10 001-15 000	2,40
	15 001-20 000	2,90
	20 001-	3,40
2 <i>Brännoljedrivna bussar</i>		
	0-10 000	1,30
	10 001-15 000	1,55
	15 001-20 000	1,70
	20 001-	1,85
3 <i>Släpvagnar kopplade till eller avsedda att kopplas till brännoljedrivna lastbilar eller brännoljedrivna bussar</i>		
3.1 <i>Styraxel för påhängsvagn</i>	0-10 000	1,75
	10 001-	2,25
3.2 <i>Övriga</i>	10 001-15 000	1,25
	15 001-20 000	1,50
	20 001-	1,75

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

2. De äldre bestämmelserna tillämpas dock fortfarande vid beskattning-
en av fordon som har förts in i landet före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 1980: 680.

4 Förslag till

Lag om ändring i skattebrottslagen (1971: 69)

Härigenom föreskrivs 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 utskifning av aktiebolags tillgångar, kommunalskattelagen (1928: 370), förordningen (1933: 395) om ersättningsskatt, lagen (1941: 416) om arvsskatt och gåvoskatt, lagen (1946: 324) om skogsvårdsavgift, lagen (1947: 576) om statlig inkomstskatt, lagen (1947: 577) om statlig förmögenhetsskatt, lagen (1958: 295) om sjömansskatt, lagen (1982: 1194) om hyreshusavgift, lagen (1983: 219) om tillfällig vinstskatt, lagen (1983: 1086) om vinstdelningsskatt,

2. lagen (1928: 376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941: 251) om särskild varuskatt, lagen (1957: 262) om allmän energiskatt, lagen (1961: 372) om bensinskatt, lagen (1961: 394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964: 308), lagen (1968: 430) om mervärdeskatt, lagen (1972: 266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972: 820) om skatt på spel, lagen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973: 601), lagen (1973: 1216) om särskild avgift för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975: 343), lagen (1977: 306) om dryckesskatt, lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978: 144) om skatt på vissa resor, lagen (1982: 691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982: 1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982: 1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983: 1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983: 1104) om särskild avgift för elektrisk kraft från kärnkraftverk,

2. lagen (1928: 376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941: 251) om särskild varuskatt, lagen (1957: 262) om allmän energiskatt, lagen (1961: 372) om bensinskatt, lagen (1961: 394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964: 308), lagen (1968: 430) om mervärdeskatt, lagen (1972: 266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972: 820) om skatt på spel, lagen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973: 601), lagen (1973: 1216) om särskild avgift för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975: 343), *lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket*, lagen (1977: 306) om dryckesskatt, lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978: 144) om skatt på vissa resor, lagen (1982: 691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982: 1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982: 1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983: 1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983: 1104) om särskild avgift för elektrisk kraft från kärnkraftverk,

¹ Lydelse enligt SkU 1983/84: 22.

3. lagen (1981: 691) om socialavgifter.

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

FINANSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-03-08

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdsen, Gustafsson, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom

Föredragande: statsrådet Feldt

Proposition om ändringar i vägtrafikbeskattningen

1 Inledning

Vägtrafikskatt utgår enligt vägtrafikskattelagen (1973: 601), VSL, i form av fordonsskatt och för vissa fordon dessutom i form av kilometerskatt. Lagen är tillämplig på fordon som är registrerade i Sverige. För utländska fordon som tillfälligt brukas här skall vägtrafikskatt också erläggas i form av fordonsskatt och kilometerskatt. Denna beskattning sker enligt lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket, VUF.

Vägtrafikskatteutredningen (B 1977: 05)¹ har i uppdrag bl. a. att utreda uppbördsfrågor i samband med vägtrafikbeskattningen av den internationella trafiken. Utredningen har i ett betänkande (Ds Fi 1983: 5) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 5 Beskattningen av påhängsvagnar föreslagit åtgärder för att förbättra möjligheterna att använda svenskregistrerade fordon för internationella transporter. Åtgärderna avser i huvudsak ändrade regler för beskattningen av släpvagnar av typ påhängsvagn.

Till protokollet i detta ärende bör fogas utredningens sammanfattning av betänkandet som *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en sammanfattning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Jag avser nu att ta upp frågan om lagstiftning på grund av vägtrafikskatteutredningens förslag.

¹ Utredningsman departementsrådet Leif Lindstam.

I budgetpropositionen (prop. 1983/84:100 bilaga 8) har föreslagits en höjning av de statliga och kommunala driftanslagen till vägnätet med ca 564 milj. kr. för verksamhetsåret 1985. Därvid har angetts att finansieringen av de ökade anslagen avses ske genom en höjning av fordonsskatterna. Även denna fråga tar jag upp i det följande. I det sammanhanget tar jag även upp frågan om beskattningen av s. k. samlarfordon.

2 Allmän motivering

2.1 Allmänna utgångspunkter för en skatteomläggning

Beskattningen av fordon som används vid internationell godsbefordran är i stor utsträckning beroende av konventioner samt bilaterala avtal och andra överenskommelser med olika länder. Sverige har således bl. a. ratificerat tre konventioner om beskattningen av fordon i internationell trafik, som samtliga ingicks 1956. De behandlar beskattningen av privatfordon (SÖ 1958:3), fordon för personbefordran (SÖ 1958:4) resp. fordon för godsbefordran (SÖ 1958:5).

Enligt konventionerna skall fordon som tillfälligt brukas i ett främmande konventionsanslutet land där vara befriade från skatter och avgifter som utgår för trafik med eller innehav av fordon, exempelvis skatter av typ fordonsskatt. Däremot medges inte befrielse för bro- eller vägavgifter, konsumtionskatter eller konsumtionsavgifter och inte heller för vissa andra skatter. Detta innebär att t.ex. drivmedelsskatter inte omfattas av konventionernas regler om skattebefrielse. Den svenska kilometerskatten, som ersätter en drivmedelsskatt, får också anses vara en konsumtionskatt. Den tas därför ut för utländska fordon som används här.

Konventionerna har biträtts av ett stort antal länder. Sverige har dessutom ingått avtal med vissa länder, där i huvudsak samma principer för beskattningen överenskommit. I förhållande till ytterligare några länder tillämpas de angivna principerna utan särskild överenskommelse.

Konventionerna och avtalen innebär bl. a. att utländska fordon vanligen kan användas i Sverige för befordran av gods i internationell trafik utan att fordonsskatt betalas här. Mot detta svarar att svenska fordon vanligen kan användas utomlands utan att där träffas av skatter av typ fordonsskatt.

Konventionerna och avtalen ger således uttryck för den s. k. *nationalitetsprincipen* för beskattningen, dvs. att varje land tar ut fordonsskatt för sina fordon även när de används utomlands, samtidigt som utländska fordon tillåts köra inom landet utan att träffas av någon extra fordonsskatt. Nationalitetsprincipen skall på detta sätt medge att fordonsbeskattningen inte påverkar konkurrensförhållandena i den internationella vägtrafiken.

Även om nationalitetsprincipen genom konventionerna och avtalen tillämpas i mycket stor omfattning finns dock skillnader i skattebelastningen

kvar för fordon från olika länder eftersom skattenivåerna i länderna varierar. För t.ex. lastbilar tas dock vanligen ut fordonsskatter av ungefär samma storlek som den som utgår för svenska fordon. När det gäller släpvagnar, och särskilt påhängsvagnar, används däremot i åtskilliga länder ett beskattningssystem för de egna fordonen som gör att nationalitetsprincipen delvis sätts ur spel. Påhängsvagnar från dessa länder kan nämligen användas i internationell trafik utan att fordonsskatt betalas i hemlandet. Eftersom Sverige tillämpar nationalitetsprincipen när det gäller fordon även från dessa länder och därför inte tar ut fordonsskatt för påhängsvagnarna när de används här, kommer någon fordonsskatt inte att tas ut för dem. Beskattningens konkurrensneutralitet har på detta sätt rubbats.

Det är i flera europeiska länder som påhängsvagnar och släpvagnar inte beskattas separat. Beskattningen läggs där helt på motorfordonen. Det förekommer också att fordonsägarna ges möjlighet att välja om varje påhängsvagn skall beskattas separat, eller om i stället en högre skatt skall tas ut för de dragbilar som används. I t.ex. Storbritannien och Finland förekommer således ingen separat beskattning av påhängsvagnar eller släpvagnar. I Nederländerna har fordonsägarna möjlighet att betala ett särskilt fordonsskattetillägg för dragbilarna, varvid ett obegränsat antal påhängsvagnar kan användas skattefritt. Ett liknande system har på senare tid införts i Västtyskland. Dessa beskattningsprinciper innebär således att påhängsvagnar, och vanligen också släpvagnar, kan innehas skattefritt. Används de sedan i internationell trafik med t.ex. en svensk dragbil undgår de helt skatter av typ fordonsskatt.

I Sverige beskattas däremot sedan länge dragbilar och påhängsvagnar separat. Fordonsskatt och kilometerskatt beräknas och debiteras för varje fordon för sig. För svenska dragbilar och påhängsvagnar som används för internationella transporter får fordonsskatt således betalas såväl vid körning i Sverige som vid körning utomlands. Utländska, t.ex. holländska och engelska, påhängsvagnar kan däremot användas för internationella transporter utan att fordonsskattas. Detta gäller även om de används tillsammans med en svensk dragbil, och även vid internationella godstransporter till och från Sverige. Användningen av utländska påhängsvagnar gynnas därför, medan det skattemässigt blivit ogynnsamt att använda svenskregistrerade påhängsvagnar för internationella transporter.

Godstransporterna till och från Sverige har också på senare år i allt större utsträckning kommit att utföras med påhängsvagnar. Särskilt har transporterna med s. k. frigående påhängsvagnar ökat kraftigt. Det är påhängsvagnar som skeppas till och från landet utan medföljande dragbilar. Inom Sverige dras vagnarna vanligen av svenska dragbilar, medan vägtransporterna utomlands sker med dragbilar från annat land. De påhängsvagnar som används för denna trafik är numera så gott som uteslutande utländska, vanligen holländska eller engelska.

De angivna förhållandena gör det enligt min mening nödvändigt att nu ta upp frågorna om principerna för beskattningen av dragbilar och påhängsvagnar. Jag lämnar i följande avsnitt 2.2. förslag om beskattningen av dessa fordon. I avsnitt 2.3 tar jag upp frågan om fordonsskatteskalorna för lastbilar och släpvagnar jämfört med skatteskalorna för dragbilar och påhängsvagnar. Jag tar vidare i avsnitt 2.4 upp frågan om beskattningen av vissa särskilda fordonstyper.

2.2 Beskattningen av dragbilar och påhängsvagnar

Mitt förslag: Fordonsskatten och kilometerskatten för kilometerskattpliktiga påhängsvagnar slopas och ersätts av en höjd fordonsskatt och kilometerskatt för dragbilarna. Bortfallet av fordonsskatteintäkter från påhängsvagnarna motsvaras av höjningen av fordonsskatten på dragbilarna. På samma sätt motsvaras bortfallet av kilometerskatten på påhängsvagnarna av en höjning av kilometerskatten på dragbilarna.

Utredningens förslag: Samma som mitt förslag.

Remissinstanserna: Har i huvudsak tillstyrkt förslaget. En av remissinstanserna anser dock att skatteomläggningen inte skulle innebära att de svenska transportföretagens konkurrenskraft förbättras, då företagens problem beror på bristen på trafikillstånd. En remissinstans har anfört att de föreslagna skatteskalorna behöver justeras på en punkt.

Skäl för mitt förslag: Enligt min mening bör så långt det är möjligt vägtrafikbeskattningen vara utformad så att svenska fordon kan användas för internationell godstrafik på lika goda villkor som de utländska fordonen. Sverige har inte skäl att ta ut vägtrafikskatt på ett sådant sätt att användningen av svenska fordon försvåras. Den nuvarande beskattningen av dragbilar och påhängsvagnar har emellertid uppenbarligen haft den effekten att användningen av svenska påhängsvagnar vid internationella transporter till och från Sverige nu är mycket liten. I stället används bl. a. engelska och holländska påhängsvagnar för en stor del av utrikestrafiken, och detta även i de fall när transportererna alls inte avser något av dessa länder. Bl. a. hyrs ett stort antal påhängsvagnar från dessa länder ut till svenska åkeri- och speditörsföretag.

För de svenska transportföretagen har möjligheten att använda utländska fordon i vissa fall medfört bättre lönsamhet och förbättrade konkurrensförhållanden gentemot utländska transportföretag. Detta beror bl. a. på de gynnsammare skattereglerna vid användning av de utländska påhängsvagnarna. Men att de svenska företagen för att bli konkurrenskraftiga har fått avstå från att använda svenska fordon har också medfört en rad nackdelar.

Inhyrningen av de utländska påhängsvagnarna innebär bl. a. att delar av transportersättningarna stannar utanför Sverige. De svenska företag som inte börjat utnyttja utländska påhängsvagnar har vidare kommit i en försämrad konkurrenssituation gentemot övriga företag.

Den betydande användningen av utländska påhängsvagnar har vidare medfört att sysselsättningen för svenska lastfordonstillverkare påverkats. Eftersom vanligen lägre krav ställs på fordonsutrustning, besiktning m. m. i utlandet har den ökade användningen av utländska fordon betydelse även ur trafiksäkerhetsynpunkt.

Ett mycket påtagligt problem är vidare de övervakningssvårigheter som tullmyndigheter och polis har fått med trafiken med utländska påhängsvagnar. Dessa svårigheter beror till stor del på att de utländska påhängsvagnarna vanligen inte är registrerade eller försedda med tillfredsställande märkning av annat slag. Det kan bl. a. vara besvärligt att i dessa fall utreda om ett fordon verkligen är utländskt eller om det i själva verket är svenskt men saknar registreringsskyltar. Vidare har uppstått svårigheter att kontrollera att de utländska fordonen inte också används för inrikes trafik. Det har dock visat sig förekomma olaglig inrikes trafik med utländska påhängsvagnar i väsentlig omfattning. Används de utländska fordonen på detta, olagliga, sätt uppkommer konkurrenssnedvridningar även för den inrikes svenska godstrafiken.

När det gäller de registrerings- och tullregler som aktualiseras i anknytning till trafiken med de utländska påhängsvagnarna pågår i annat sammanhang arbete med att se över gällande bestämmelser. Således görs för närvarande inom kommunikationsdepartementet en översyn av reglerna om krav på registrering och märkning m. m. av utländska fordon som används här. Vidare utreder beredningsgruppen (H 1982: 02) för översyn av *tullagstiftningen bl. a. frågor om temporär tullfrihet för utländska fordon* som används här. Resultaten av nu nämnda arbeten kommer att redovisas i andra sammanhang.

I fråga om ändringar i beskattningsreglerna för att åstadkomma jämställdhet mellan de svenska och de utländska fordonen anser jag att det är enklast och effektivast att helt slopa beskattningen av de svenska påhängsvagnarna. Även utländska påhängsvagnar får då visserligen användas här utan att skatt tas ut för dem. Den förhöjda skatt som skall tas ut på dragbilarna får emellertid betalas oavsett om en bil används tillsammans med en svensk eller en utländsk påhängsvagn. Omläggningen medför således att det inte längre blir skattemässigt förmånligt att använda utländska påhängsvagnar i stället för svenska. De svenska skattereglerna för dragbilar och påhängsvagnar anpassas på detta sätt också till vad som är vanligt utomlands.

Det är visserligen så att bl. a. antalet trafikillstånd påverkar möjligheterna att använda olika typer av fordon för de internationella transportererna. Den av mig föreslagna skatteomläggningen medför dock att skatteeffek-

terna inte ytterligare bidrar till en ökad användning av utländska fordon i stället för svenska. Enligt min mening finns goda skäl att anta att förutsättningarna för att använda svenskregistrerade påhängsvagnar avsevärt förbättras med den av mig föreslagna omläggningen. Härtill bör också bidra att svenskregistrerade påhängsvagnar i motsats till utlandsregistrerade får användas för inrikes trafik.

Jag anser således att beskattningen av påhängsvagnarna bör slopas och ersättas med en höjd skatt på dragbilarna. Den fordonsskatt som nu tas ut för påhängsvagnarna bör då fördelas på dragbilarna. Fordonsskatten för dessa får höjas i motsvarande mån. På samma sätt bör kilometerskattesatserna för dragbilarna höjas så att skattebortfallet kompenseras när kilometerskatten slopas för påhängsvagnarna.

Skatteomläggningen medför en viss schablonisering av beskattningen. Det innebär bl. a. att även skatten för vissa fordonsägare med enbart svenska fordon kan öka eller minska något. Med hänsyn till den utjämning av skatten jämfört med lastbilarna och släpvagnarna som jag ämnar förorda i det följande (2.3) kommer det dock endast i vissa undantagsfall att bli fråga om höjningar. Dessa blir i så fall små.

När det gäller de av utredningen föreslagna fordonsskatteskalorna för dragbilarna har en remissinstans påpekat att skillnaden i fordonsskatt för 3-axliga och 2-axliga dragbilar är för stor. Utredningsförslaget innebär i denna del att skillnaden i skatt ökar något. Enligt min mening bör de nuvarande proportionerna i huvudsak behållas. De av utredningen föreslagna fordonsskatteskalorna för dragbilarna bör därför justeras så att skatten för de 3-axliga dragbilarna sänks något medan skatten höjs i motsvarande grad för de 2-axliga dragbilarna.

I fråga om de av utredningen föreslagna kilometerskattesatserna för dragbilarna innebär förslagen oftast att kilometerskatten sänks väsentligt i jämförelse med den nuvarande totala skatten för ett dragbilsekipage. Ätminstone för vissa fordonskombinationer innebär sänkningarna dock att kilometerskatten för ett dragbilsekipage blir lägre än för motsvarande lastbilsekipage. Enligt min mening bör skatten så långt det är möjligt vara lika. Kilometerskatten för dragbilarna bör därför höjas något i förhållande till utredningens förslag.

Sammanfattning av skälen: En överföring av vägtrafikskatten på påhängsvagnarna till dragbilarna innebär att svenska påhängsvagnar kan användas på samma skattemässiga villkor som utländska påhängsvagnar.

2.3 Beskattningen av lastbilar och släpvagnar

Mitt förslag: Beskattningen av lastbilar och släpvagnar skall ske i enlighet med nuvarande principer. Skillnaden i skattebelastning mellan ett lastbilsckipage och ett dragbilsckipage tas i princip bort. Fordonsskatten för lastbilar och släpvagnar höjs därför något, vilket också medför att de erforderliga fordonsskattehöjningarna för dragbilarna begränsas.

Utredningens förslag: Samma som mitt förslag.

Remissinstanserna: Har genomgående tillstyrkt eller lämnat förslaget utan erinran. En remissinstans har dock anfört att den föreslagna skattenivån kan medföra att skatten för ett lastbilsckipage blir högre än för ett motsvarande dragbilsckipage.

Skäl för mitt förslag: Fordonsskatteskalorna är nu olika för lastbilar och dragbilar. Även skatteskalorna för släpvagnar och påhängsvagnar är olika. Genomgående är det så att fordonsskatten är högre för en dragbil med ett visst antal axlar och en viss skattevikt än för en lastbil med samma axelantal och samma skattevikt. På samma sätt är skatten för påhängsvagnar högre än skatten för släpvagnar.

Bakom skillnaderna i skatteskalor för dragbilar/lastbilar resp. för påhängsvagnar/släpvagnar ligger att de genomsnittliga körsträckorna för dragbilar och påhängsvagnar har antagits vara längre än för motsvarande lastbilar och släpvagnar.

Dessa antaganden bygger på undersökningar som genomfördes i slutet av 1960-talet. Enligt dessa undersökningar fanns det betydande skillnader i körsträckor mellan de olika fordonstyperna. Dragbilar och påhängsvagnar hade klart längre genomsnittliga körsträckor än de konventionella lastbilarna och släpvagnarna.

Av det material som nu har tagits fram av vägtrafikskatteutredningen framgår dock att det inte längre finns skäl att anta att dragbilar och påhängsvagnar generellt har längre genomsnittliga körsträckor än lastbilar och släpvagnar. Enligt min mening finns det då inte längre skäl att ta ut lägre fordonsskatt för lastbilarna och släpvagnarna än för motsvarande dragbilsckipage. För detta talar också det förhållandet att kilometerskatten under senare år har kommit att utgöra en allt större del, och fordonsskatten en allt mindre del, av den totala beskattningen av lastfordonen. Det finns då mindre anledning att söka differentiera fordonsskatten efter körsträckan.

Utjämnningen av skatteskalorna innebär i de flesta fall relativt obetydliga höjningar av fordonsskattesatserna för lastbilar och släpvagnar. Eftersom dessa fordon är betydligt fler än antalet dragbilar och påhängsvagnar

innebär dock utjämningen att fordonsskatten för dragbilarna och påhängsvagnarna kan sänkas med väsentligt större belopp per fordon än höjningen för lastbilar och släpvagnar. Fordonsskatten för dragbilarna behöver därför höjas relativt lite till följd av omläggningen av påhängsvagnsbeskattningen.

Naturligtvis kan omläggningen av skatteskalorna i vissa fall medföra att fordonsskatten för ett lastbilskepp något avviker från skatten på närmast jämförbara påhängsvagnskepp. Sådana skillnader finns redan nu och kan inte helt undvikas om inte beskattningsprinciperna förfinas ytterligare. Jag anser dock att de av utredningen föreslagna fordonsskatteskalorna, efter de ändringar jag föreslagit under avsnitt 2.2, är väl avvägda i detta hänseende.

Den angivna utjämningen av fordonsskatten mellan släpvagnar och påhängsvagnar bör genomföras även för de påhängsvagnar som alltför skall vara skattepliktiga. Det gäller påhängsvagnar med en skattevikt om högst 3 000 kg, påhängsvagnar som dras av bensin- eller gasol drivna motorfordon samt påhängsvagnar som dras av trafiktraktorer eller registrerade motorredskap. För dessa skall således samma fordonsskatteskalor gälla som för motsvarande släpvagnar. Det innebär en utjämning av skattesatserna.

2.4 Särskilda fordonstyper

Mitt förslag: Skatten för styraxlar för påhängsvagnar, s. k. dollys, tas ut efter särskilda förhöjda fordons- och kilometerskatteskalor.

En särskild regel införs för beräkning av skattevikten för fordon med dubbla lastbärare.

Utredningens förslag: I huvudsak enligt mitt förslag, dock föreslås en något högre kilometerskatt för dollys. Utredningen har inte lämnat något förslag när det gäller fordon med dubbla lastbärare.

Remissinstanserna: Förslagen beträffande beskattningen av dollys har i huvudsak godtagits. En remissinstans anser att den föreslagna skatten är för hög. Några remissinstanser är tveksamma inför vilka beskattningskonsekvenserna blir för fordonskombinationer med dubbla påhängsvagnar, där dolly används tillsammans med den ena påhängsvagnen.

Några remissinstanser anför att frågan om beskattningen av fordon som är utrustade med dubbla lastbärare, således både vändskiva för påhängsvagn och t.ex. anordning för flak, bör lösas i samband med skatteomläggningen.

Skäl för mitt förslag: En dolly består av en en- eller tvåaxlad anordning med vändskiva. Den skall användas tillsammans med en påhängsvagn och kombinationen fungerar då som en släpvagn. Slopas skatten på påhängsvagnarna måste en förhöjd skatt tas ut på dollys, om ett ekipage av denna typ inte skall gynnas på ett otillbörligt sätt. Jag finner att de av utredningen föreslagna skatteskalorna för dollys är i huvudsak väl avvägda. De föreslagna kilometerskattesatserna är dock något för höga, eftersom en påhängsvagn med dolly får något högre skatt än motsvarande släpvagn. Denna skillnad bör utjämnas genom att kilometerskatten för dollys inte höjs lika mycket som enligt utredningens förslag.

Genom den av mig förordade justeringen av kilometerskatten för dollys blir enligt min mening även beskattningen av fordonskombinationer med dubbla påhängsvagnar lämpligt avvägd.

När det gäller de särskilda beskattningsproblemen med fordon med dubbla lastbärare accentueras dessa av skatteomläggningen. Eftersom skatten på en dragbil blir väsentligt högre än för en lastbil får det nämligen ökad betydelse hur skatten för dessa fordon skall beräknas.

Ett av problemen är att ett fordon av denna typ dels kan användas som lastbil och dels förses med vändskiva. Vid beräkning av vägtrafikskatt betraktas bilen som en dragbil, eftersom den kan användas som sådan. Den högre fordonsskatten och kilometerskatten för dragbilar får då betalas även när fordonet inte används på detta sätt. Någon möjlighet att ta hänsyn till den varierande användningen av fordonet finns emellertid inte enligt min mening. Detta skulle nämligen förutsätta att den faktiska användningen registrerades och fick påverka beskattningen. Fordon av denna typ måste därför även i fortsättningen beskattas efter de skatteskalor som gäller för dragbilar.

När det gäller beräkningen av den skattevikt som skall ligga till grund för bestämmandet av skatten har emellertid hittills gällt att skattevikten alltid beräknats med utgångspunkt i totalvikten med det tyngsta till fordonet hörande karosseriet. Detta innebär att skattevikten ofta beräknats efter lastbilsutförandet, men skatten har sedan beräknats efter skatteskalan för dragbilar. Skatten har på detta sätt kunnat bli högre än vad som kunnat motiveras av något av utförandena. Enligt min mening behövs en reglering av hur skattevikten skall beräknas i dessa fall. Lämpligen bör föreskrivas att skattevikten för en lastbil som har dubbla lastbärare alltid skall beräknas efter utförandet som dragbil, om den kan förses med anordning för påhängsvagn.

2.5 Generell fordonsskattehöjning

Mitt förslag: Fordonsskatten höjs för de flesta slags fordon med 24 procent. För vissa traktorer och släpvagnar till dessa görs en mindre höjning. För motorfordon av årsmodell 1950 eller äldre slopas skatten.

Skäl för mitt förslag: Som jag tidigare angett har i budgetpropositionen (prop. 1983/84: 100 bilaga 8) föreslagits en höjning av anslagen för drift av det statliga och kommunala vägnätet med sammanlagt 564 milj. kr. för verksamhetsåret 1985. Höjningen bör finansieras genom en generell höjning av fordonsskatten. Höjningen bör vidare samordnas med de justeringar av fordonsskattesatserna som jag angivit förut. Därigenom underlättas övergången till de nya skatteskalorna.

Den erforderliga generella höjningen av fordonsskattesatserna motsvarar 24 %. Jag föreslår att fordonsskatten genomgående höjs med denna procentsats. För några fordonsslag bör höjningen dock vara något lägre. Detta gäller för trafiktraktorer och registrerade motorredskap som inrättats för drift med brännolja, samt för släpvagnar som dras av trafiktraktorer och registrerade motorredskap. För dessa fordon tas inte kilometer-skatt ut. I stället är fordonsskatten förhöjd. Den del av fordonsskatten för dessa fordon som kan beräknas motsvara den tidigare brännoljebeskattningen bör nu inte räknas upp.

För lastbilar, bussar, släpvagnar och traktorer bör i övrigt höjningarna genomföras med samma procentsats för alla fordon. Höjningarna har, tillsammans med de ändringar för vilka jag redogjort i avsnitten 2.2 – 2.4, införts i förslaget till bilaga 1 till VSL.

I fråga om personbilarna bör höjningen av grundbeloppet bestämmas till 75 kr. och höjningen av tilläggsbeloppet till 15 kr. Skatten för de lättaste personbilarna (högst 900 kg) blir då 355 kr. och tilläggsbeloppet blir 90 kr. för varje hundratal kg däröver.

För närvarande utgår vägtrafikskatt med samma belopp oavsett ett fordon's ålder. I vissa länder förekommer emellertid att skattelättnader medges för äldre fordon av typ samlarfordon. Som exempel kan nämnas att i Norge fordon som är 30 år gamla eller äldre är helt befriade från vägtrafikskatt. I andra länder sker en viss procentuell nedsättning av skatten för äldre fordon.

Motorhistoriska riksförbundet har hemställt att skattelättnader motsvarande de norska införs även i Sverige. Förbundet åberopar därvid bl. a. att gemensamma nordiska regler på detta område bör eftersträvas och att ett slopande av skatten skulle innebära förenklingar.

De fordon som avses komma ifråga för skattelättnaderna är i första hand samlarfordon. Enligt bilregistret finns totalt ca 15 000 personbilar som är trettio år eller äldre. Av dessa används dock endast ca 4 000 i trafik. De

fordon som används ställs normalt av under vintern. För samlarfordonen tecknas normalt också speciella försäkringar. Enligt villkoren för dessa gäller att fordonen endast får användas i hobbysammanhang, men inte som ett vanligt bruksfordon. Fordonen används således i samband med veteranbilrallyn, klubbutflykter etc. De årliga körsträckorna är därför vanligen korta.

Enligt min mening kan det, i samband med att förslag nu läggs om en höjning av fordonsskatten, vara motiverat att införa särbestämmelser för samlarfordonen. Det skulle innebära förenklingar både för skattemyndigheterna och för fordonsägarna om skatten slopades. Mot bakgrund av fordonens användning får det också anses vara försvarbart att en skattebefrielse medges. Jag föreslår därför att vägtrafikskatten slopas för motorfordon av årsmodell 1950 eller äldre. Detta medför ett intäktsbortfall om ca 1,1 milj. kr. per år.

2.6 Beskattningen av utländska fordon

2.6.1 Skatteskator

Mitt förslag: Kilometerskatten för utländska dragbilar som används här höjs till i nivå med vad jag tidigare föreslagit för de svenska dragbilarna. Kilometerskatten för utländska släpvagnar höjs till i nivå med den kilometerskatt som nu tas ut för svenska sådana fordon.

Utredningens förslag: Samma som mitt förslag.

Remissinstanserna: Har lämnat utredningens förslag utan erinran.

Skäl för mitt förslag: Kilometerskatten för de utländska dragbilarna och lastbilarna motsvarar nu grovt kilometerskatten för svenska fordon av dessa slag. Eftersom även de utländska fordonen bör omfattas av den ändrade påhängsvagnsbeskattningen skall en förhöjd kilometerskatt tas ut för utländska dragbilar när de används här. Skatten anpassas, med en förenklad skatteskala, till skatten på motsvarande svenska fordon.

Med hänsyn till att det endast är i undantagsfall fordonsskatt tas ut för utländska godstransportfordon som används här anser jag det inte nödvändigt att föreslå också särskilda fordonsskattesatser för utländska dragbilar. Däremot bör fordonsskattesatserna generellt höjas med ca 24 procent.

För närvarande är kilometerskatten för utländska påhängsvagnar och släpvagnar något lägre än för motsvarande svenska fordon. Detta beror på att kilometerskatten för de svenska släpfordonen från början utgjorts av två delar, varav den ena motsvarar tidigare fordonsskatt. En viss del av fordonsskatten på släpfordonen gjordes nämligen 1976 om till kilometer-

skatt. Denna "fordonsskattedel" av kilometerskatten har inte tagits ut för de utländska släpfordonen, eftersom detta tidigare har ansetts tveksamt med hänsyn till Sveriges internationella förpliktelser.

Enligt min mening bör emellertid den svenska kilometerskatten i sin helhet anses vara en sådan konsumtionsskatt som avtals- och konventionsenligt får tas ut för de utländska fordonen. Det finns därför enligt min mening inte anledning att i fortsättningen ta ut lägre kilometerskatt för utländska släpvagnar än för svenska. Mitt förslag innebär således att kilometerskatten för samtliga slag av utländska fordon helt skall motsvara kilometerbeskattningen av svenska fordon av motsvarande slag. Skatten bör dock liksom hittills tas ut efter en förenklad skatteskala.

2.6.2 Skattedebitering

Mitt förslag: Skattedebiteringen för de utländska fordonen skall ske vid utresan i stället för vid inresan. En särskild införselhandling skall utfärdas vid inresan. Handlingen skall medföras vid färd i Sverige och uppvisas vid utresa. Denna skyldighet straffsanktioneras och en särskild schablondebitering av skatt sker om handlingen saknas vid utresa. Straffsanktioner införs även för fall där oriktiga uppgifter lämnas om sådant som skall ligga till grund för beskattningen. Särskilda regler införs för vem som är skattskyldig för ett utländskt fordon. Tullmyndighet får rätt att hålla kvar ett utländskt fordon för vilket skatt inte betalats. Tullmyndighet får vidare rätt att själv ändra felaktiga debiteringar.

Utredningens förslag: Samma som mitt förslag.

Remissinstanserna: Har i huvudsak godtagit utredningens förslag. Några remissinstanser anser dock att schablondebiteringen av skatt när införselhandling saknas vid utresa skall skärpas. Ett par remissinstanser anser att bestämmelserna om vem som svarar för skatten eller har ansvaret för ett utländskt fordon bör preciseras eller kompletteras.

Skäl för mitt förslag: För närvarande debiteras vägtrafikskatt för utländska fordon vid inresan i Sverige. Därvid får chauffören eller den som annars svarar för fordonet uppge destinationsorter m.m., och med ledning av detta uppskattas körsträckan i Sverige. Skattedebiteringen blir på det sättet mycket osäker, och en stor del av debiteringarna blir felaktiga. Särskilt är det vanligt att skatten debiteras för lågt. Tilläggsdebiteringar får då göras vid utresan ur landet. Detta innebär avsevärt merarbete för tullmyndigheterna. En ändring så att all debitering sker vid utresan innebär därför en rationalisering av skattedebiteringarna.

Vid nuvarande skattedebiteringar vid inresa lämnas en deklaration, på vilken också tullmyndigheten meddelar beslut om skatten och kvitterar mottaget skattebelopp. Denna deklaration bör ersättas av en särskild införselhandling, som anger bl. a. inresedag och väglängdmätarens ställning vid inresan. Handlingen skall sedan läggas till grund för debiteringen vid utresan. För att en riktig debitering skall kunna ske är det av väsentlig betydelse att handlingen följer med fordonet och kan visas upp vid utresan. Skyldigheten att medföra handlingen bör därför straffsanktioneras. Kan handlingen ändå inte visas upp vid utresan bör en schablonmässig debitering av kilometerskatten ske, varvid körsträckan bör beräknas till ett bestämt antal mil för varje påbörjat dygn fordonet använts här. Jag anser därvid att utredningens förslag att bestämma schablonen till 40 mil per dygn är väl avvägt.

Det har visat sig att det inte är ovanligt att medvetet felaktiga uppgifter lämnas till tullmyndigheten om väglängdmätarställning m. m. för utländska fordon. Därigenom kan vägtrafikskatt komma att bli för lågt debiterad. För närvarande finns inga påföljder för förfaranden av detta slag. Detta är enligt min mening otillfredsställande. Skattebrottslagen bör därför göras tillämplig även för denna skatt. Eftersom påföljd enligt skattebrottslagen bl. a. inte kan dömas ut vid försök till skatteförseelse erfordras dessutom en kompletterande bestämmelse om att påföljd kan utgå om någon uppsåtliga eller av grov vårdslöshet lämnar felaktiga uppgifter om t.ex. väglängdmätarställning på fordon.

Hitills har saknats uttryckliga regler om vem som är skyldig att svara för skatten för ett utländskt fordon som används här. I praxis har den som infört fordonet till Sverige ansetts ha att svara för skattebetalningen. Omläggningen till debitering vid utresa bör medföra att det är den som då svarar för fordonet som i första hand är skattskyldig. Ofta är det chauffören som får anses svara för fordonet, men t.ex. speditörsföretag eller uthyrningsföretag kan i vissa fall ta sådan befattning med ett utländskt fordon att de bör kunna bli betalningsskyldiga för skatten. Även den som för in ett utländskt fordon till landet eller som här förvärvar, lånar, hyr, förflyttar eller förvarar ett utländskt fordon bör därför kunna göras ansvarig för skatten om den inte betalas vid utresan.

För att ytterligare effektivisera skattebetalningarna bör tullmyndigheten kunna hålla kvar ett utländskt fordon för vilket skatten inte betalas. Släpps ett fordon ut ur landet utan att skatten betalats kan det i efterhand vara svårt att kräva in skatten. Om fordonet hålls kvar är detta ett effektivt sätt att säkerställa att betalning sker. Jag vill även påminna om att polisman från den 1 april 1983 har medgetts rätt att under vissa förutsättningar hindra fortsatt färd med svenska fordon för vilka skatt inte har betalats.

En möjlighet för tullmyndighet att själv rätta felaktiga debiteringar skulle underlätta myndigheternas arbete avsevärt. Det skulle vidare innebära förenklingar för de skattskyldiga, som nu endast kan få rättelse besvärsvä-

gen. Detta har inneburit svårigheter för de skattskyldiga som endast tillfälligtvis kommit till Sverige.

2.7 Avräkning av kilometerskatt när svenska fordon används i Finland.

2.7.1 Personbilar

Mitt förslag: Rätten till avräkning av kilometerskatt när svenska personbilar används i Finland slopas.

Utredningens förslag: Samma som mitt förslag.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna tillstyrker förslaget. Två remissinstanser anser dock att några skäl inte anförts för att slopa avräkningsrätten.

Skäl för mitt förslag: Avräkning av kilometerskatten medges för närvarande när svenska kilometerskattepliktiga personbilar används utanför Sverige. För användning i Norge sker dock ingen avräkning. Detta beror dels på att svenska kilometerskattepliktiga personbilar inte beskattas i Norge och att körsträckorna oftast är korta, dels på att särskilda kontrollproblem skulle uppkomma vid ett avräkningssystem bl. a. till följd av att inte alla tullstationer alltid är bemannade.

Avräkningen av kilometerskatt vid användningen av de svenska kilometerskattepliktiga fordonen utomlands har motiverats av att de svenska fordonen där vanligen måste användas med beskattat bränsle. Numera gäller emellertid att svenska fordon får användas i Finland med bränsle som inte är vägtrafikbeskattat. Svenska personbilar kan således i Finland tankas med dieselolja till lågt pris. Enligt min mening finns inte längre bättre skäl att medge avräkning när svenska personbilar används i Finland än när de används i Norge.

Det stora antalet gränspasseringar med kilometerskattepliktiga personbilar, särskilt vid landgränsen mot Finland, har vidare gjort avräkningsförfarandet alltmer svårhanterligt och svårkontrollerbart. Avräkningsförfarandet bygger på att kilometerräknaren stämplas av vid varje gränspassering. Antalet stämpelkort blir därför mycket stort och hanteringen av dessa förorsakar betydande arbete för tullmyndigheterna. Även för trafiksäkerhetsverkets registeravdelning, som databehandlar korten, innebär hanteringen ett merarbete. Tullmyndigheterna har vidare svårt att kontrollera att avstämplingar görs på rätt sätt och vid varje gränspassering. Detta beror bl. a. på att alla gränsövergångar inte alltid är bemannade. Dessa kontrollproblem kan bl. a. innebära att det finns möjligheter för fordonsägare att missbruka avräkningssystemet så att skatt kan komma att avräknas även för körning som ägt rum i Sverige.

Enligt min mening talar därför övervägande skäl för att avräkningsrätten nu slopas. Reglerna för Norgetrafiken och Finlandstrafiken blir då också lika, vilket är en fördel.

2.7.2 Lastbilar, bussar och släpvagnar

Mitt förslag: Avräkning av kilometerskatt för svenska lastbilar, bussar och släpvagnar som används i Finland skall ske efter särskild ansökan på samma sätt som nu gäller vid körning i Norge.

Utredningens förslag: Samma som mitt förslag.

Remissinstanserna: Några av remissinstanserna tillstyrker förslaget och åberopar bl. a. att det innebär enhetliga regler för Norge- och Finlandstrafiken. Vissa remissinstanser avvisar förslaget och anser att avräkningarna även i fortsättningen bör ske på samma sätt som för närvarande, dvs. med ledning av avstämplingar vid gränspasseringarna.

Skäl för mitt förslag: För svenska dieseldrivna lastbilar, släpvagnar till sådana bilar och bussar tas i Finland ut en särskild konsumtionsskatt om körsträckan beräknas bli längre än 50 km. Konsumtionsskatten beräknas efter körsträckan och är i de flesta fall av ungefär samma storlek som den svenska kilometerskatten. Med hänsyn till att denna skatt tas ut bör alltså avräkning av den svenska kilometerskatten medges när de svenska fordonen används i Finland.

För tullmyndigheternas del skulle det dock vara till väsentlig fördel om avräkningen kunde ske på samma sätt som för Norgetrafiken. Det skulle nämligen innebära att tullmyndigheternas arbete med kilometerskatten för svenska fordon helt bortföll vid gränserna mot Finland. Besparingarna skulle uppgå till flera årsarbetskrafter, som kan användas för annan gränskontroll.

En avräkning efter särskild ansökan innebär dock visst merarbete för länsstyrelserna. Ärenden om avräkning av detta slag blir dock enkla, eftersom avräkning endast skall medges om kvitto från finska myndigheter kan visas upp på att finsk konsumtionsskatt har betalats. Avräkningsärendena kommer därigenom att bli betydligt enklare än som nu gäller för Norgetrafiken, eftersom även den svenska fordonsskatten där skall avräknas. Antalet avräkningsärenden begränsas vidare av att konsumtionsskatten bara tas ut vid längre körningar i Finland. Det måste vidare beaktas att även det nuvarande avräkningsförfarandet för länsstyrelserna medför arbetsuppgifter som faller bort med det nya förfarandet.

Vid en samlad bedömning anser jag att övervägande skäl talar för att avräkningen av kilometerskatt vid körning i Finland skall ske endast efter särskild ansökan hos länsstyrelse och endast om finsk konsumtionsskatt

har betalats. För länsstyrelsernas del torde detta innebära ett ökat resursbehov om totalt 1,5 årsarbetskrafter. De resursmässiga effekterna hos tullen resp. hos länsstyrelserna får beaktas i samband med kommande budgetarbete.

2.8 Ikraftträdande

Jag föreslår att samtliga ändringar träder i kraft den 1 januari 1985.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom finansdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601),
2. lag om ändring i lagen (1976: 339) om saluvagnsskatt,
3. lag om ändring i lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket,
4. lag om ändring i skattebrottslagen (1971: 69).

4 Specialmotivering

4.1 Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

2 §

Av den ändrade lydelsen av 2 § första stycket framgår att fordonsskatt inte utgår för en påhängsvagn med skattevikt om mer än 3 000 kg om den dras uteslutande av bilar som inte är bensen- eller gasoldrivna. Skall däremot en sådan påhängsvagn dras av en bensen- eller gasoldriven bil eller av en trafiktraktor eller ett registrerat motorredskap utgår alltså fordonsskatt. Vidare skall fordonsskatt utgå för påhängsvagnar med en skattevikt om högst 3 000 kg.

5 §

Som ett andra stycke i paragrafen har införts en regel om hur skattevikten för vissa fordon skall beräknas om de kan förses med två eller flera karosserier. Regeln avser således beräkningen av skattevikten för fordon med s. k. dubbla lastbärare. Skattevikten för fordon med totalviktsbeskattning skall således anses vara totalvikten vid det utförande där fordonet har högst totalvikt. Om det av bilregistret framgår att ett av karosseriutförandena för en lastbil utgörs av anordning för påhängsvagn, dvs. vändskiva för påhängsvagn, skall skattevikten dock alltid bestämmas till totalvikten i detta utförande.

De nya bestämmelserna om beräkningen av skattevikt för fordon med dubbla lastbärare innebär dock ingen inskränkning i tillämpningen av reglerna enligt första stycket. Även vid beräkningen av skattevikten för dessa fordon skall således bruttoviktsbegränsningarna iakttas.

6 §

Enligt paragrafen skall motorfordon med årsmodell 1950 eller tidigare vara undantaget från skatteplikt. Undantaget gäller såväl fordonsskatten som kilometerskatten, se 2 §. Årsmodellen skall framgå av uppgifterna i bilregistret för att undantaget skall gälla.

29 §

Enligt paragrafens andra stycke har beloppsgränsen för debiteringar eller återbetalningar höjts från 10 kr. till 25 kr. Höjningen innebär bl. a. att antalet särskilda debiteringar till följd av fordonsskattehöjningarna blir färre.

36 §

Enligt 34 § gäller att ägaren till ett fordon kan dömas till böter, och i vissa fall till fängelse, om ett fordon används trots att brukandeförbud har inträtt för det på grund av att skatten inte har betalats.

Bestämmelsen i 36 § reglerar förarens ansvar i dessa fall. En hänvisning görs till ansvarsbestämmelsen för ägaren i 34 §. 34 § ändrades emellertid den 1 januari 1984, varvid paragrafen uppdelades i flera stycken. Eftersom 36 § inte ändrades kan ansvar för föraren inte ådömas annat än i fall då ett fordon används oskattat efter det att det har avskyltats. Jag föreslår att 36 § nu ändras så att straffansvar kan ådömas förare även i de andra fallen när brukandeförbud överträds.

41 §

Ändringarna i paragrafens andra stycke innebär att rätten till avräkning av kilometerskatt för personbil som används i Finland slopas. Därtill anges nu uttryckligen att skattebetalning i Norge eller Finland är en förutsättning för avräkning av kilometerskatt för körsträckan där. När det gäller körning i Norge har detta framgått endast av bestämmelserna i kungörelsen (1973:777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m. m. för fordon som använts utom riket.

Avräkningen skall medges endast efter särskild ansökan. Närmare bestämmelser om ansökningsförfarandet finns i den nämnda kungörelsen.

4.2 Lag om ändring i lagen (1976:339) om saluvagnsskatt

För bilar, motorcyklar, traktorer, motorredskap och släpvagnar som används med stöd av saluvagnslicens enligt 38 § bilregisterkungörelsen (1972:599) tas skatt ut enligt lagen (1976:339) om saluvagnsskatt. Skatten utgår med ett fast belopp per kalenderår och är t.ex. för en bil 575 kr. Skatten utgår för det antal fordon av varje slag som den skattskyldige önskar använda med stöd av licensen. För fordon som används med stöd av saluvagnslicens behöver skatt enligt VSL inte betalas, eftersom det kan användas avställt.

Höjningen av fordonsskatten enligt VSL motiverar en lika stor höjning av saluvagnsskatten. Skattesatserna i 3 § har därför räknats upp med 24 procent.

Någon särskild förhöjd saluvagnsskatt för dragbilar införs inte. Saluvagnsskatt skall därför tas ut även för påhängsvagnar.

4.3 Lag om ändring i lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket

1 §

Av den ändrade lydelsen i första stycket framgår att vägtrafikskatt enligt lagen inte skall betalas för utländska påhängsvagnar.

Bestämmelsen i andra stycket om totalvikt för påhängsvagn blir med inskränkningen enligt första stycket onödig.

4 §

För släpvagnar och påhängsvagnar tas för närvarande inte kilometer-skatt ut om totalvikten inte överstiger 10 000 kg. Detta beror på att skatte-satserna skulle bli mycket låga för lättare släpfordon och att sådana sällan används i internationell trafik.

Den särskilda kilometerskatteskalen för utländska dollys (styraxlar), som införs vid skatteomläggningen, skall dock omfatta även dollys med totalvikt upp till 10 000 kg. Kilometerskatten för en utländsk dolly med totalvikten 10 000 kg blir också relativt hög, eftersom till ett sådant fordon kan användas en tung påhängsvagn.

5 §

Enligt första stycket skall vägtrafikskatt, såväl fordonsskatt som kilome-terskatt, betalas när ett utländskt fordon återutförs från Sverige.

Enligt andra stycket skall, när ett fordon förtullas här, skatt betalas in i den ordning som föreskrivs av tullmyndigheten. Enligt bestämmelsen kan tullmyndigheten exempelvis besluta att skatt skall erläggas vid förtullning-en för den tid fordonet dittills befunnit sig i Sverige. För tid efter förtullnin-gen kan beslutas att skatt skall betalas periodiskt.

6 §

Enligt paragrafen skall en särskild införselhandling utfärdas av tullmyn-dighet när ett fordon för vilket skatt skall betalas förs in i Sverige. Hand-lingen skall säkerställa att rätt skatt kan debiteras vid utresan och underlät-ta kontroll av fordonet under den tid det används här. Handlingen ersätter i dessa avseenden det skattekvitto eller motsvarande handling, som nu utfärdas vid införseln.

6 a §

I första stycket regleras skyldigheten att förete införselhandlingen när skatten skall betalas. Bestämmelsen kompletteras av en straffsanktion i 8 §.

Saknas införselhandlingen vid utresan eller när skatt annars skall betalas uppstår särskilda problem. Tullmyndigheten i utförselorten har då inte tillgång till tillförlitliga uppgifter om inresedag, väglängdmätarställning vid inresan m. m. Vanligen saknas också fraktdokument m. m. som kan ligga till grund för en rimligt exakt beräkning av skatten. För dessa fall lämnas därför en särskild schablonregel för hur kilometerskatten skall beräknas. Regeln finns i andra stycket och innebär att körsträckan antas vara 400 km för varje dygn fordonet befunnit sig här. Har den faktiska körsträckan varit längre skall den dock ligga till grund för beskattningen. Kan antalet dygn fordonet befunnit sig här inte utredas skall vistelsens längd uppskattas efter vad som är skäligt. Målsättningen bör därvid vara att tullmyndigheten skall komma så nära den verkliga körsträckan som möjligt utan att un-

derskrida den. Denna regel skall tillämpas både vad gäller fordonsskatt och kilometerskatt.

7 §

I paragrafen regleras vem som skall vara skattskyldig för ett utländskt fordon. Huvudprincipen är den att skattskyldigheten åvilar den som svarar för fordonet när skatten skall betalas. Därutöver skall annan som på angivet sätt tagit befattning med fordonet här vara solidariskt skyldig att betala skatten.

7 a §

Tullmyndighet får enligt paragrafen rätt att ta om hand ett fordon om skatt inte betalas för det när det skall föras ut ur riket eller när skatt annars skall betalas. Tullmyndigheten saknar för närvarande sådana befogenheter.

8 §

I första stycket införs en bötespåföljd i vissa fall när införselhandling inte kan uppvisas när ett fordon används i Sverige eller när det skall föras ut eller skatt annars betalas.

I andra stycket införs en bestämmelse om ansvar när felaktiga uppgifter lämnas om sådant som är av betydelse för debiteringen. Bestämmelsen utgör ett komplement till den föreslagna möjligheten att tillämpa skattebrottslagen i fråga om skatt för utländska fordon. En motsvarande bestämmelse, med samma strafflatitud, finns för närvarande införd i 8 § kungörelsen (1973: 777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m. m. för vissa fordon som använts utom riket.

8 a §

I paragrafen införs en bestämmelse som medger att tullmyndighet får anlitas för att biträda vid förundersökning av brott enligt denna lag eller av brott enligt skattebrottslagen som avser skatt enligt lagen. Därigenom kan förundersökningsförfarandet påskyndas. Motsvarande gäller också enligt 13 § tredje stycket lagen (1960: 418) om straff för varusmuggling.

Vidare får tulltjänsteman samma rätt som polisman har enligt 23 kap. 3 § fjärde stycket rättegångsbalken att innan förundersökning inletts vidta olika utredningsåtgärder som inte kan uppskjutas. Rätt att vidta åtgärder av samma slag har tulltjänsteman i där avsedda fall också enligt lagen (1982: 395) om tullverkets medverkan vid polisiär övervakning.

8 b §

Enligt tredje stycket skall tullmyndighet själv få rätta ett felaktigt debiteringsbeslut. Tullmyndighet har för närvarande enligt 13 § tullagen (1973: 670) möjlighet att meddela sådan rättelse såvitt avser beslut om tull

och annan införselavgift (omtulltaxering). Genom att motsvarande rättelsemöjlighet införs vad gäller debitering av vägtrafikskatt för utländska fordon kan felaktiga debiteringar rättas till på ett administrativt enkelt sätt.

4.4 Lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69)

I första paragrafen 2 införs att skattebrottslagen skall gälla i fråga om skatt enligt VUF. För närvarande saknas möjlighet att beivra fall där oriktig uppgift lämnats till tullmyndighet och skatt därigenom kommit att påföras med för lågt belopp.

Bestämmelserna i 2 § skattebrottslagen om skattebedrägeri och bl. a. bestämmelserna i 6 § om försök till sådant brott bör kunna tillämpas i exempelvis följande fall såvitt avser skatt enligt VUF.

För fordon som skall kilometerbeskattas förutsätts att den som svarar för fordonet vid inresa och utresa lämnar vissa uppgifter om väglängdmätarställning, färdväg, körsträcka i Sverige m. m. Uppgifterna får normalt lämnas på blankett (införselhandling) och de ligger till grund för skattebeslutet. Avges uppsåtligen oriktiga uppgifter i dessa avseenden bör detta kunna beivras.

Uppgifter om fordonens nationalitet och registreringsförhållanden kan ha betydelse bl. a. för om fordonsskatt skall tas ut för ett fordon eller inte. Föranleder felaktiga uppgifter i dessa avseenden att för låg skatt påförs, eller att ingen skatt påförs när så borde ha skett, bör detta kunna föranleda påföljd enligt skattebrottslagen. Så bör även kunna ske beträffande oriktiga uppgifter om fordonens totalvikt, eftersom totalvikten har betydelse för beskattningen.

5 Lagrådets hörande

Med hänsyn till att lagstiftningsåtgärderna i huvudsak är av enkel beskaffenhet och i övrigt har motsvarigheter i tidigare lagstiftning anser jag att något yttrande från lagrådet inte behöver inhämtas.

6 Hemställan

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

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601),
2. lag om ändring i lagen (1976: 339) om saluvagnsskatt,
3. lag om ändring i lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket,
4. lag om ändring i skattebrottslagen (1971: 69).

7 Beslut

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

Vägtrafikskatteutredningens sammanfattning av (Ds Fi 1983:5) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 5 Beskattningen av påhängsvagnar

I detta femte delbetänkande redovisar vi förslag om ändringar i beskattningen av dragbilar och påhängsvagnar. Dessutom föreslås bl. a. vissa ändringar i beskattningen av utländska fordon.

Bakgrund till förslagen

Bakgrunden till vårt arbete med dessa frågor är de uppgifter som framförts i olika sammanhang om att den kraftigt ökade användningen av utländska påhängsvagnar i internationell trafik till och från Sverige har fått negativa konsekvenser bl. a. för den svenska åkerinäringen.

Vi konstaterar att de internationella vägtransporterna med påhängsvagnar har ökat mycket kraftigt under senare år. Beskattningen av påhängsvagnarna har haft betydelse för denna utveckling, som inneburit bl. a. att den konventionella lastbilstrafiken har minskat i omfattning.

De skattemässiga fördelarna med att använda påhängsvagnar för internationella transporter uppkommer till följd av att påhängsvagnar i många länder inte beskattas separat. Fordonsskatt tas i dessa länder ut endast för dragbilarna. Obeskattade påhängsvagnar från något av dessa länder, t. ex. Storbritannien eller Nederländerna, kan till följd av gällande mellanstatliga överenskommelser användas även i andra länder utan att fordonsskatt där behöver betalas. Brittiska och holländska påhängsvagnar används också i stor utsträckning för internationella transporter till och från Sverige och andra europeiska länder.

Genom att svenska åkerier och speditörsföretag har börjat använda utländska påhängsvagnar för internationella transporter har företagen kunnat förbättra sin konkurrenskraft.

Att de svenska företagen för att kunna konkurrera har fått avstå från att använda svenska fordon innebär emellertid flera nackdelar. Bl. a. innebär inhyrningen m. m. av utländska påhängsvagnar att delar av transporter-sättningarna stannar utanför Sverige. Vidare påverkas sysselsättningen för svenska lastfordonstillverkare. Eftersom vanligen lägre krav ställs på fordonsutrustning, besiktning m. m. i utlandet kan den ökade användningen av utländska fordon också ha betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Trafiken med utländska påhängsvagnar i Sverige medför dessutom olika övervakningssvårigheter för tullmyndigheter och polis.

För utländska påhängsvagnar och andra utländska lastfordon som används här tas vanligen kilometerskatt ut. Eftersom fordonen inte är försedda med kilometerräknare måste debiteringarna ske schablonmässigt.

Det har visat sig vara mycket svårt att göra korrekta sådana debiteringar för de utländska påhängsvagnarna. Detta beror bl. a. på att vagnarna ofta används så att körsträckor m. m. är svåra att utreda.

Förslag om slopad skatt på påhängsvagnar

Vi anser att det effektivaste sättet att komma tillrätta med de nu angivna problemen är att helt slopa skatten på påhängsvagnarna. Detta gäller både de svenska och utländska vagnarna och såväl fordonsskatten som kilometerskatten för dessa fordon. För att kompensera bortfallet av skatteintäkter bör skatten på dragbilarna höjas i motsvarande mån.

Denna skatteomläggning medför att det inte längre innebär några skattemässiga fördelar att använda utländska påhängsvagnar i stället för svenska vid internationell trafik. Svenska företag kan därför använda svenskregistrerade vagnar för internationell trafik utan att skattereglerna försämrar konkurrensförmågan. Att beskattningen särskilt av de utländska påhängsvagnarna tas bort innebär också stora administrativa och kontrollmässiga fördelar, eftersom arbetet med att debitera kilometerskatt för dessa fordon bortfaller. Tullmyndigheternas arbete med vägtrafikbeskattningen underlättas avsevärt.

Vi föreslår således att vägtrafikskatten på påhängsvagnarna slopas och förs över i en höjd skatt på dragbilarna. Samtidigt med denna skatteomläggning föreslår vi att beskattningen av svenska lastbilar och släpvagnar resp. svenska dragbilar och påhängsvagnar jämnas ut. För närvarande är fordonsskatten för dragbilar och påhängsvagnar högre än för lastbilar och släpvagnar. Detta beror på att dragbilar och påhängsvagnar tidigare antagits ha väsentligt längre genomsnittliga körsträckor än lastbilar och släpvagnar. Vi har funnit att dessa skillnader i beskattningen inte längre är motiverade. Genom utjämningen underlättas ytterligare användningen av svenska dragbilsekipage för internationella transporter.

Skattesatserna efter omläggningen

Den nu angivna skatteomläggningen innebär att fordonsskatten för lastbilar och släpvagnar höjs något. Ökningen är i de flesta fall endast något hundratal kronor per år. Närmare exempel lämnas i nedanstående *tabell 1*.

Tabell 1 Fordonsskattesatser för lastbilar och släpvagnar

Typ av fordon/ fordonskombination, skattevikt	Nuvarande fordonsskatt, kr. per år	Föreslagen fordonsskatt, kr. per år	Ändring, kr. per år
lastbil, 2 axlar 5 000 kg	810	829	+ 19
lastbil, 3 axlar 22 000 kg	9 471	9 552	+ 81
släpvagn, 1 axel 10 000 kg	2 054	2 183	+129
släpvagn, 2 axlar 20 000 kg	5 331	5 930	+599
släpvagn, 3 axlar 30 000 kg	6 696	6 767	+ 71

Fordonsskatten minskar däremot väsentligt för de flesta svenska dragbils ekipage. Skatteminskningen är vanligen flera tusen kronor per år. Däremot blir fordonsskatten i de flesta fall högre än för närvarande om en utländsk påhängsvagn används tillsammans med en svensk dragbil. Exempel på fordonsskattesatserna för dragbils ekipage lämnas i tabell 2.

Tabell 2 Fordonsskattesatser för dragbils ekipage

Fordonskombination, skattevikt	Nuvarande fordonsskatt för dragbil + påhängsvagn, kr. per år	Föreslagen fordonsskatt för dragbilen, kr. per år	Ändring, kr. per år
A. Svenskregistrerad dragbil/svenskregistrerad påhängsvagn			
dragbil, 2 axlar 16 500 kg/ påhängsvagn, 2 axlar 16 000 kg	13 641	10 675	-2 966
dragbil, 2 axlar 16 500 kg/ påhängsvagn, 2 axlar 20 000 kg	15 656	10 675	-4 981
dragbil, 3 axlar 22 000 kg/ påhängsvagn, 2 axlar 20 000 kg	17 428	15 095	-2 333
B. Svenskregistrerad dragbil/utländsk påhängsvagn för vilken fordonsskatt nu inte debiteras			
dragbil, 2 axlar 16 500 kg/ påhängsvagn, 2 axlar 16 000 kg eller 20 000 kg	8 547	10 675	+2 128
dragbil, 3 axlar 22 000 kg/ påhängsvagn, 2 axlar 20 000 kg	10 319	15 095	+4 776

Kilometerskatten sänks också i de flesta fall för ett svenskt dragbilsekipage. Däremot blir kilometerskatten högre än för närvarande om en utländsk påhängsvagn används tillsammans med en svensk dragbil. Exempel på kilometerskattesatserna finns i nedanstående *tabell 3*.

Tabell 3 Kilometerskattesatser för dragbilsekipage

Fordonskombination, skattevikt	Nuvarande kilometerskatt för dragbil + påhängsvagn. öre per 10 km	Föreslagen kilometerskatt för dragbilen, öre per 10 km	Ändring i total kilometerskatt för fordonskombinationen
A. Svenskregistrerad dragbil/svenskregistrerad påhängsvagn			
dragbil, 2 axlar 16 500 kg/ påhängsvagn, 2 axlar 16 000 kg	411,89	384,60	- 6,6%
dragbil, 3 axlar 22 000 kg/ påhängsvagn, 2 axlar 20 000 kg	502,54	464,35	- 7,3%
B. Svenskregistrerad dragbil/utländsk påhängsvagn			
dragbil, 2 axlar 16 500 kg/ påhängsvagn, 2 axlar 16 000 kg	347,44	384,60	+ 10,7%
dragbil, 3 axlar 22 000 kg/ påhängsvagn, 2 axlar 20 000 kg	404,09	464,35	+ 14,9%

För påhängsvagnar med en skattevikt om högst 3 000 kg eller för sådana tyngre påhängsvagnar som dras av bensin- eller gasoldrivna bilar eller av trafiktraktorer eller motorredskap föreslår vi att fordonsskatt alltså skall utgå.

Skattesystemet föreslås dock förenklat så att samma fordonsskatteskalor skall tillämpas för dessa fordon som för motsvarande släpvagnar. Detta innebär att fordonsskatten sänks för dessa påhängsvagnar. Fordonsskatten för sådana släpvagnar som dras av trafiktraktorer eller motorredskap höjs något för att kompensera skattebortfallet.

Skatteomläggningen innebär vidare att fordonsskatten och kilometerskatten för s. k. dollys, styraxlar för påhängsvagnar, måste tas ut efter särskilda förhöjda skatteskalor.

Beskattningen av utländska fordon

När det gäller beskattningen av de utländska fordonen föreslår vi att kilometerskatten för dragbilarna höjs så att den motsvarar den skatt som tas ut för de svenska fordonen. Vi anser vidare att kilometerskatten för

utländska släpfordon nu bör höjas så att den motsvarar vad som tas ut för svenska släpvagnar. Förslaget innebär att skatten höjs med 70–75 öre per mil. För utländska dollys föreslås en förhöjd kilometerskatteskala.

För de utländska fordon som alltjämt skall vägtrafikbeskattas när de tillfälligt används i Sverige föreslås bl. a. vissa ändringar i beskattningsrutinerna. Ändringarna syftar till att effektivisera beskattningen och underlätta tullmyndigheternas arbete.

Vi föreslår att debitering av fordonsskatt och kilometerskatt skall ske när de utländska fordonen lämnar Sverige, inte som nu vid inresan. Det nuvarande debiteringssättet leder till att tilläggsdebiteringar eller återbetalningar mycket ofta blir nödvändiga vid utförseln. Flyttas all debitering till utförseln försvinner detta dubbelarbete. Debitering vid utförseln ger dessutom förutsättningar för en från olika synpunkter önskvärd förbättrad kontroll av den avgående fordonstrafiken.

När ett utländskt fordon, för vilket skatt skall tas ut, förs in i Sverige skall enligt förslaget en särskild införselhandling utfärdas. Uppgifter i denna om inresedag, väglängdmätarställning m. m. behövs vid skattedebiteringen när fordonet lämnar Sverige. Införselhandlingen skall följa fordonet när det används i Sverige och skall visas upp vid utförseln. Skyldigheten att medföra handlingen föreslås straffsanktionerad. Om handlingen inte kan visas upp vid utförseln föreslås att skatt skall debiteras efter en schablon. Enligt schablonen skall kilometerskatt debiteras för en antagen körsträcka om 40 mil per påbörjat dygn fordonet har befunnit sig i Sverige. Kan antalet dygn fordonet befunnit sig här inte utredas, skall det uppskattas efter vad som är skäligt.

För närvarande regleras inte i lagstiftningen vem som är skyldig att betala skatt för ett utländskt fordon. Vi föreslår att den som svarar för ett fordon när det förs ut ur landet skall vara skattskyldig. Enligt förslaget skall dessutom den som för in fordonet eller använder det här också svara för betalningen av skatten.

Vi föreslår vidare att tullmyndighet ges rätt att hålla kvar ett utländskt fordon för vilket skatt inte har betalats.

I den nuvarande lagstiftningen finns inga påföljder att tillgå om oriktiga uppgifter lämnas t. ex. om körsträcka som skall ligga till grund för skattedebiteringen. Vi föreslår att skattebrottslagen (1971: 69) görs tillämplig på skatt enligt lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket. Vidare föreslår vi att en särskild straffbestämmelse införs i sistnämnda lag. Enligt förslaget skall vidare förundersökningsledare kunna anlita biträde av tullmyndighet vid förundersökning av brott som rör skatt på utländska fordon.

Vi föreslår också att tullmyndighet skall kunna rätta ett felaktigt skattebeslut. För närvarande måste besvärsvägen användas, och det har i en del fall visat sig medföra betydande olägenheter bl. a. för de utländska transportörerna. Den föreslagna rättelsemöjligheten skall inte få användas om

besvär har anförts över den felaktiga debiteringen eller om tiden för besvär har gått ut.

Tullbestämmelser, registreringsfrågor

I vårt utredningsuppdrag har endast ingått att lämna förslag beträffande fordonsbeskattningen. Den ökande trafiken med utländska påhängsvagnar och andra fordon gör det enligt vår mening emellertid också önskvärt med en översyn av reglerna om förtullning och registrering.

Enligt material som vi redovisar står det klart att gällande tullbestämmelser inte sällan överträds i samband med användningen av utländska påhängsvagnar. Det har visat sig att sådana vagnar olovligen använts för inrikes trafik. Detta bör enligt vår mening aktualisera en översyn bl. a. av reglerna om temporär tullfrihet. Kontrollen behöver förbättras. Vi pekar på att en förkortning av den längsta tiden för temporär tullfrihet till exempelvis 30 dagar kan vara ett sätt att underlätta kontrollen.

Vi påpekar vidare att vissa problem i samband med användningen här av utländska påhängsvagnar beror på svårigheter att identifiera vagnarna. Dessa är nämligen ofta oregistrerade eller saknar i vart fall registrerings skyltar. Enligt de internationella överenskommelser Sverige är bundet av kan nämligen inte alltid krävas att utländska släpfordon skall vara registrerade för att få användas här. Däremot kan krävas att oregistrerade påhängsvagnar märks med skyltar om tillverkningsnummer e. d. Vi menar att de möjligheter överenskommelserna ger i detta avseende behöver tas tillvara bättre. Vidare behöver de svenska tillämpningsförfattningarna med anledning av överenskommelserna ses över så att de blir mer lättillgängliga. Enligt vår mening behöver också klarläggas i vilka fall ett fordon, som uppges höra hemma i ett annat land, har så stark anknytning till Sverige att svensk registrering av fordonet bör krävas för att det skall få användas här.

Reglerna om förtullning och registrering av utländska fordon behöver enligt vår mening också samordnas bättre. För närvarande förekommer att utländska fordon förtullas här och sedan används i inrikes trafik utan att registreras i Sverige. Detta har visat sig vålla problem bl. a. i samband med skattedebiteringarna. Behovet av en översyn av dessa regler har observerats också i det nordiska samarbetet.

Avräkning av kilometerskatt när svenska fordon används i Finland

Trafiken med kilometerskattepliktiga svenska fordon till och från Finland är nu mycket omfattande. Särskilt förekommer en omfattande trafik med kilometerskattepliktiga personbilar över landgränsen mot Finland. Antalet gränspasseringar med svenska kilometerskattepliktiga personbilar kan enbart vid tullen i Haparanda uppgå till flera tusen i veckan. Detta medför att hanteringen av stämpelkort och kontrollen vid in- och utresa till

Finland blir mycket krävande. Kontrollproblemen är i stor utsträckning desamma som vid den svenska gränsen mot Norge. Till detta kommer att svenska dieseldrivna personbilar, liksom i Norge, numera kan köras i Finland på bränsle som inte är vägtrafikbeskattat.

Mot den nu angivna bakgrunden föreslår vi att rätten till avräkning av kilometerskatt slopas för svenska personbilar som används i Finland.

Vi föreslår vidare att avräkningen av kilometerskatt för bussar, lastbilar och släpvagnar som används i Finland skall ske enligt de principer som nu gäller för avräkning av kilometerskatt vid körning i Norge. Det innebär att avräkning medges efter särskild ansökan till länsstyrelsen. För att avräkning skall medges krävs att bevis inges om att skatt har betalats för körningen i Finland.

Ikraftträdande

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1984.

Sammanställning av remissyttrandena över vägtrafikskatteutredningens betänkande (Ds Fi 1983:5) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 5 Beskattningen av påhängsvagnar.

1 Remissinstanserna

Yttranden över betänkandet har avgetts av rikspolisstyrelsen (RPS), trafiksäkerhetsverket (TSV), transportrådet (TPR), riksskatteverket (RSV), generaltullstyrelsen (GTS), kammarrätten i Sundsvall, länsstyrelserna i Stockholms, Älvsborgs, Jämtlands och Norrbottens län, beredningsgruppen (H 1982:02) för översyn av tullagstiftningen, AB Svensk bilprovning, Centralorganisationen SACO/SR, landsorganisationen i Sverige (LO), Motorbranschens riksförbund (MRF), Svenska busstrafikförbundet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Sveriges industriförbund, Sveriges speditörförbund, Tjänstemännens centralorganisation (TCO) och transportforskningskommissionen (TFK).

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har bifogat yttranden från länspolischefen och tuldirektionen i västra regionen och länsstyrelsen i Jämtlands län har bifogat ett yttrande från Jämtlands läns åkeriförening.

2 Allmänt

Utredningens förslag om att ersätta beskattningen av påhängsvagnar med en förhöjd skatt på dragbilarna har tillstyrkts av så gott som samtliga remissinstanser.

Enligt TPR skulle den föreslagna skatteomläggningen innebära att de konkurrensproblem som f. n. finns vid användningen av utländska påhängsvagnar minska i betydande mån. TPR anser att förslaget skulle innebära fördelar för den svenska produktionen av såväl transportfordon som transporttjänster. Enligt TPR ökas vidare möjligheterna att använda olika typer av lastbärare och kombinationer av sådana under beskattningsmässigt likvärdiga förutsättningar.

Även RSV, kammarrätten i Sundsvall, LO, Svenska åkeriförbundet, bilindustriföreningen och Sveriges industriförbund framhåller att förslaget skulle neutralisera de konkurrensnackdelar som nu finns vid användning av svenska påhängsvagnar i stället för utländska. RSV anser att den föreslagna skatteomläggningen är den mest lämpliga metoden att utjämna dessa skillnader. RSV påpekar dock att även om beskattningen löses på ett tillfredsställande sätt detta inte behöver medföra att andelen utländska påhängsvagnar minskar, eftersom valet av transportmedel också styrs av andra faktorer.

TPR, RSV och kammarrätten i Sundsvall framhåller vidare att utredningens förslag skulle innebära administrativa vinster och förenklingar av skattesystemet. Enligt RPS medför förslaget lättnader i övervakningsarbetet. GTS påpekar att antalet debiteringar av vägtrafikskatt för utländska fordon kommer att minska och att de särskilda svårigheterna med skattedebitering för utländska påhängsvagnar elimineras.

Enligt GTS innebär detta att vissa resurser frigörs hos tullmyndigheterna för andra arbetsuppgifter. Inbesparingen av personalresurser är totalt 6 a 8 årsarbetskrafter, varav dock den största delen hänför sig till utredningens förslag beträffande avräkning av skatt när svenska fordon används i Finland.

En av remissinstanserna – Sveriges speditörförbund – är dock negativ till den föreslagna skatteomläggningen. Enligt förbundet kommer åtgärderna inte att ge åsyftat resultat men däremot leda till att kostnaderna ökar vid internationella landsvägstransporter till och från Sverige. Förbundet anför bl. a.:

”Svenskproducerade internationella vägtransporter utförda med svenska konventionella åkeritjänster (lastbil och släpvagn) begränsas av internationell politisk reglering. Genom främst bilaterala avtal regleras och begränsas Sveriges möjligheter. Konventionell landsvägstrafik till och från kontinenten begränsas ytterst av tillgång på västtyska transporttillstånd. Eftersom tillståndskvoten är totalt utnyttjad för svenska åkerier, kan inte den konventionella landsvägstrafiken öka.

Genom att använda påhängsvagnar i nya transportsystem har svenska speditörsföretag kunnat tillgodose svenskt näringslivs ökande behov av landsvägstransporter. Transport med s. k. frigående påhängsvagnar genomförs på så sätt att påhängsvagn dras i respektive länder av nationella dragbilar. Härigenom bortfaller kravet på transporttillstånd. Transportlösningen har även visat sig ekonomiskt fördelaktig. Detta har medfört att landsvägstransporterna kontinuerligt ökat sin marknadsandel på bekostnad av sjö- och järnvägstransporterna.

Det förhåller sig sålunda ej så att den ökande användningen av utländska påhängsvagnar i internationell landsvägstrafik fått negativa konsekvenser för den svenska åkerinäringen. I stället har svenska åkare kunnat utveckla en ny produkt; dragning av påhängsvagnar i Sverige. Påståendet att en del av transportörsättningen stannar utanför Sverige grundas förmodligen på hypotesen att trafiktillstånd för ökade konventionella landsvägstransporter är tillgängliga. Så är ej fallet”.

TPR och RSV påpekar att omläggningen medför att det blir fördelaktigt att använda ett dragbilsekipage där dragbilen har så låg skattevikt som möjligt medan den obeskattade påhängsvagnen får så stor lastförmåga som möjligt. Enligt RSV bör därför utvecklingen av fordonskonstruktioner och användningen av styraxlar ägnas särskild uppmärksamhet och vid behov

föranleda en anpassning av skattesatserna. TPR anser att det inte är orealistiskt att förmoda att framtida påhängsvagnar konstrueras för såväl tyngre som mer skrymmande transportuppgifter. Effekterna av den möjliga utvecklingen på detta område är enligt TPR svårbedömbär.

3 Skattesatserna m.m.

Remissinstanserna har genomgående tillstyrkt eller lämnat utan erinran förslaget att jämna ut fordonsskatten för lastbilar/släpvagnar respektive dragbilar/påhängsvagnar. Remissinstanserna har vidare i huvudsak inte haft något att invända mot föreslagna fordons- och kilometerskatteskalor.

TPR påpekar dock att transportföretag kan bygga upp sin verksamhet så att en dragbil betjänar ett flertal påhängsvagnar och att dragbilen då kan uppnå mycket långa årliga körsträckor, längre än vad som är möjligt med konventionella lastbilar. Enligt TPR kan det finnas anledning att pröva om de föreslagna fordonsskatterna reflekterar denna skillnad i utnyttjandemöjlighet.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening anför dock, med instämmande av MRF, att den föreslagna differensen i fordonsskatt och kilometerskatt mellan 2-axliga och 3-axliga dragbilar är för stor. Enligt föreningen kan nämligen den 3-axliga dragbilen av praktiska skäl inte utnyttjas totalviktsmässigt, t.ex. vid hanteringen av utländska påhängsvagnar som har lastats efter europeiska bestämmelser. Föreningen anför vidare att den föreslagna höjningen av fordonsskatten för lastbilar och släpvagnar är diskutabel då skatten kan bli högre för bil och släp än för ett motsvarande dragbilsekipage. Slutligen anser föreningen att vissa ändringar i gällande dispenser från bruttoviktsbestämmelserna erfordras för att svenska dragbilsekipage skall bli internationellt konkurrenskraftiga.

Dubbla påhängsvagnar, styraxlar för påhängsvagnar (dollys).

TSV, TPR och TFK har påpekat att utredningen inte berört skattefrågorna i samband med användningen av dubbla påhängsvagnar. TSV påpekar att förslaget leder till att skatteuttaget i vissa fall kan bli lägre än för närvarande. Enligt TSV bör beskattningen av ekipage av denna typ göras neutral i förhållande till beskattningen av vanliga lastbils kombinationer.

TPR påpekar att fordons- och kilometerskatteuttaget enligt förslaget kan variera mer för dubbelkombinationerna än vad som nu är fallet. Enligt TPR är dock effekterna svåra att bedöma.

TFK anför att den totala skatten för en dubbelkombination för närvarande kan beräknas vara högre än för motsvarande konventionella lastbilsekipage, och att denna skillnad ökas med utredningsförslaget. Enligt TFK beror skillnaderna på att i dubbelckipage används fordon med lägre axel- eller boggilaster än normalt. TFK anser att vägtrafikskatten bör utformas

så att dubbelekipagens skatt inte överstiger skatten för lastbil + släp. Introduktionen av dubbelekipage i Sverige kan annars försvåras.

Några remissinstanser har särskilt berört beskattningen av de bl. a. i dubbelkombinationer använda styraxlarna för påhängsvagnar, s. k. dollys. RSV och TPR anser att de av utredningen föreslagna skatteskalorna för dollys är väl avvägda. Svenska åkeriförbundet anser emellertid att de föreslagna skatteskalorna för dollys medför att skatten blir för hög för fordonsekipage med dolly jämfört med vanliga lastbilssekipage. Förbundet anser att skatten på dollys bör justeras ned till i nivå med skatten för vanliga släpvagnar.

Dubbla lastbärare.

RSV påpekar att det finns ett antal fordon som är utrustade med både vändskiva för påhängsvagn och en annan lastbärare. Bestämmelserna för hur beskattningen skall ske i ett sådant fall är enligt RSV oklara. Eftersom skillnaderna i skatteuttag vid olika typer av lastbärare ökar med den av utredningen föreslagna skatteomläggningen måste enligt RSV möjligheterna att få till stånd klarare bestämmelser på detta område utredas innan utredningsförslaget genomförs. Även ASB och Svenska åkeriförbundet framför liknande synpunkter.

4 Skattedebitering m.m. för utländska fordon

Utredningens förslag att debitering av vägtrafikskatt för utländska fordon skall ske vid utresan har godtagits av de flesta av remissinstanserna. GTS anser visserligen att debitering vid utförseln ökar risken för att fordon lämnar landet utan att skatt alls erläggs, men styrelsen finner ändå att övervägande skäl talar för att debiteringen förläggs uteslutande till utförseltillfället. GTS anser att en särskild straffbestämmelse bör införas för fall där ett utländskt fordon förs ut ur landet utan anmälan till tullverket.

Svenska busstrafikförbundet anser att förslaget om debitering vid utförseln bör undanröja en del av olägenheterna med nuvarande rutiner och förbundet tillstyrker därför omläggningen. Liknande synpunkter anförs av Sveriges speditörförbund.

Sveriges åkeriförbund finner det dock något tveksamt om ett system med skattedebitering vid utresan är lämplig. Enligt förbundet kan förslaget bl. a. leda till risk för tidsbrist vid färjornas avgång.

Några remissinstanser har lämnat synpunkter på utredningens förslag att en schablonmässig beräkning av körsträckan skall ske efter 40 mil per dygn om införselhandling inte kan uppvisas vid utresa med ett utländskt fordon. RPS föreslår att schablonen bestäms till 45 mil per dygn, vilken körsträcka sammanfaller med den längsta körsträcka ett fordon får framföras per dygn enligt AETR-bestämmelserna. GTS anser att schablonen för säkerhets

skull bör ökas till åtminstone 60 mil per dygn, medan Svenska busstrafikförbundet anser att en schablon på 80 mil per dygn kan vara lämplig då den fysiska möjligheten att erhålla orättmätig skattereduktion då skulle reduceras.

När det gäller den särskilda införselhandlingen har utredningen föreslagit att den som svarar för fordonet skall kunna dömas till ansvar om handlingen inte kan visas upp. RPS anser att föraren bör kunna dömas till ansvar även om han inte anses svara för fordonet. Kammarrätten i Sundsvall anser att uttrycket "den som svarar för fordonet" bör preciseras.

5 Avräkning av kilometerskatt när svenska fordon används i Finland

Meningarna är delade hos remissinstanserna om utredningens förslag att slopa rätten till avräkning av kilometerskatt för svenska personbilar som används i Finland.

TSV, RSV, GTS, kammarrätten i Sundsvall och länsstyrelserna i Älvsborgs och Norrbottens län tillstyrker förslaget. Enligt RSV förekommer olika former av fusk i samband med avräkningarna och detta har enligt RSV fått sådan omfattning och inriktning att åtgärder snarast måste vidtas. RSV anför att utredningens förslag är välgrundat också mot bakgrund av att svenska bilister i Finland kan köpa dieseloilja som inte är vägtrafikbeskattad.

Motormännens riksförbund och Sveriges industriförbund anser dock att avräkningsrätten bör behållas och anför att det faktum att obeskattad olja kan köpas i Finland inte är något skäl att ändra på nuvarande bestämmelser.

Utredningens förslag att avräkning av kilometerskatt för svenska lastfordon och bussar som används i Finland skall ske efter särskild ansökan har väckt kritik från flera remissinstanser.

Länsstyrelsen i Norrbottens län, Svenska busstrafikförbundet, Svenska åkeriförbundet och Sveriges industriförbund avvisar förslaget och ansluter sig till det särskilda yttrandet av en av experterna i utredningen. Länsstyrelserna i Älvsborgs län och Jämtlands län anför att förslaget kommer att medföra ytterligare arbetsuppgifter för länsstyrelserna och medför behov av resursförstärkningar.

RSV, GTS och kammarrätten i Sundsvall tillstyrker däremot utredningens förslag. Enligt RSV bör det merarbete som beskattningsmyndigheterna får till följd av ansökningarna om avräkning vägas mot de fördelar som förslaget innebär för tullmyndigheterna och det centrala bilregistret. Enligt RSV bör bestämmelserna om avräkning av skatt vara enhetligt utformade för både Norge- och Finlandstrafiken. Övervägande skäl talar därför enligt RSV för att avräkning av kilometerskatt sker på det sätt som utredningen har föreslagit

6 Tullbestämmelser m.m.

Flera remissinstanser har understrukt vad utredningen anfört om behovet av en översyn av bestämmelserna om temporär tullfrihet för utländska fordon, liksom av registreringsbestämmelser m. m. för utländska släpvagnar.

Beredningsgruppen för tullagstiftningsfrågor anför att reglerna om temporär tullfrihet ingår i den översyn av tullagstiftningen som beredningsgruppen har att göra. Beredningsgruppen avser enligt sitt remissyttrande att lägga fram författningsförslag i dessa frågor.

7 Ikraftträdande

TSV anför att den av utredningen föreslagna skatteomläggningen, med hänsyn till behovet av administrativa förberedelser, inte bör träda i kraft tidigare än fyra månader från det att beslutet tas.

