

Nr 97

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobils katt; given Stockholms slott den 26 mars 1971.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden, föreslå riksdagen att bifalla det förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

G. E. STRÄNG

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att i förordningen (1922: 260) om automobils katt införs bestämmelser som ger möjlighet till återbetalning av automobils katt för lastbil, buss eller släpvagn som använts utom riket. Förslaget grundar sig på bilskatteutredningens betänkande (SOU 1969: 45), Fordonsbeskattningen.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 1971.

Förslag till**Förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobils katt**

Härigenom förordnas, att 13 § förordningen (1922: 260) om automobils katt skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*13 §¹

Där skatteplikt för automobil under löpande kalenderår upphör, är den, som, innan skattefrihet inträtt, sist stått i automobilregister antecknad såsom ägare av automobilen, berättigad att, efter ansökan hos länsstyrelsen, kostnadsfritt återbekomma så stor del av för året erlagd katt, som belöper å tiden efter det skattefriheten inträtt.

Äger under löpande kalenderår sänkning av skatten rum på grund av ändring av automobils beskaffenhet, är den, som vid anmälan av ändringen var ägare av automobilen, berättigad att i samma ordning återbekomma vad som motsvarar sänkningen av skatten.

Automobils katt för lastbil, buss eller släpvagn som använts utom riket återbetalas enligt bestämmelser, som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1971.

¹ Senaste lydelse 1924: 128.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 26 mars 1971.

Närvarande: Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASPLING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter *fråga om ändring i förordningen (1922: 260) om automobilskatt* och anför.

Inledning

Vid 1970 års riksdag fattades beslut om en omläggning av vägtrafikbeskattningen i överensstämmelse med den tidigare av statsmakterna antagna s. k. vägkostnadsansvarighetsprincipen (Prop. 1970: 138, BeU 1970: 58, rskr 1970: 377). Omläggningen innebär justeringar av den årliga automobilskatten för motorfordon och släpvagnar med en totalvikt om 3 ton eller mer och skall genomföras successivt i fem etapper fram till år 1979. Första etappen har genomförts med verkan från ingången av år 1971 (SFS 1970: 630). Till grund för omläggningen ligger förslag som lagts fram av bilskatteutredningen i dess betänkande (SOU 1969: 45), Fordonsbeskattningen.

I detta betänkande behandlar utredningen även frågan om restitution av automobilskatt för fordon som används i internationell trafik och reglerna för restitution av bensinskatt. Vidare behandlas frågan om begränsning av rätten till tull- och skattefri införsel av drivmedel till motorfordon som inkommer till Sverige.

Utredningens betänkande har varit föremål för sedvanlig remissbehandling. Beträffande remissinstanser och andra som avgett yttranden får jag hänvisa till prop. 1970: 138.

I nämnda proposition tog jag upp endast frågan om en omfördelning av fordonsskatten. Jag angav därvid att det syntes lämpligt att övriga av utredningen behandlade frågor närmare övervägdes, innan de underställdes riksdagen.

I betänkande över propositionen framhöll bevillningsutskottet (BeU 1970: 58) angelägenheten av att frågan om den internationella trafiken togs upp till behandling utan dröjsmål.

I det följande tar jag upp frågan om restitution av fordonsskatt i vissa fall vid utrikes trafik. De av utredningen i övrigt föreslagna ändringarna i reglerna om restitution m. m. övervägs f. n. inom finansdepartementet och kommer att tas upp av mig i annat sammanhang.

Nuvarande ordning

I Sverige registrerade fordon kan enligt nu gällande bestämmelser inte befrias från fordonsskatt för den tid de används i utlandet. I flera länder träffas de dessutom av utländsk skatt. På grund av bilaterala överenskommelser och genom två konventioner den 14 december 1956 rörande beskattning av motorfordon vid internationell godsbefordran och befordran av resande (SÖ 1958: 4 och 5) undgår dock i Sverige registrerade fordon i utlandstrafik viss utländsk vägtrafikbeskattning inom avtals- eller fördragsslutande parts område. Skattebefrielsen inbegriper dock inte bro- eller vägavgifter, befordringsskatter eller befordringsavgifter. Till konventionerna är förutom Sverige ett flertal länder, såsom Danmark, Norge och Finland, anslutna. Till dessa länder hör dock inte Västtyskland, med vilket land Sverige inte heller har någon bilateral överenskommelse.

Svenska och utländska fordonsägare har rätt att efter ansökan hos riksskatteverket få tillbaka erlagd brännoljeskatt (31 öre/lit.) för brännolja som använts för drift av motorfordon utom Sverige. Utanför Sverige är de svenska trafikanterna i huvudsak hänvisade till att köpa beskattat motorbränsle. I Danmark och Norge är motorbrännoljan dock skattefri.

Som exempel på beskattning i utlandet av i Sverige registrerade fordon kan följande nämnas.

I Norge erläggs kilometerskatt för lastbilar som inte är bensindrivna och, från den 1 juli 1971, för släpvagnar enligt följande tabell:

Totalvikt kg	Dragfordon öre per km	Släpvagnar öre per km
6 001—10 000	15	10
10 001—15 000	25	20
15 001—20 000	40	30
20 001 och däröver	55	40

I *Västtyskland* utgår en transportavgift beräknad på tonkilometer vid godsbefordran och på passagerarkilometer vid passagerarbefordran. Dessutom utgår fordonsskatt med vissa belopp per dag för fordon och fordonskombinationer. Denna skatt är differentierad med hänsyn till totalvikten av fordonet.

I *Frankrike* utgår transportskatt med belopp per dag som varierar för olika fordon och dessutom, i fråga om icke-transittrafik, mervärdeskatt med 16,66 % av den beräknade transportkostnaden i Frankrike.

I *Danmark* beskattas inte svenska fordon.

I *Norge* beskattas även inhemska fordon med en kilometerskatt av i huvudsak samma storlek som den som belastar utländska fordon. Om ett i *Norge* registrerat fordon används för körning utomlands i mer än 3 000 mil per år, sker återbetalning av skatt med belopp som för dragfordon varierar mellan 4 och 11 öre/km och för släpvagnar mellan 4 och 7 öre/km.

I *Danmark* tas en förhöjd fordonsskatt ut för där registrerade brännoljedrivna fordon. Ägare av lastbil, släpvagn eller buss i internationell trafik har emellertid rätt till restitution av dansk fordonsskatt under förutsättning att fordonet varit utomlands minst 14 dagar under året. I utlandsvistelsen får dock inte inräknas sådana dagar då både ut- och inresa skett samma dag. Restitutionsbeloppet bestäms med hänsyn till det antal dagar fordonet använts utomlands men är totalt maximerat till hälften av den årliga fordonsskatten.

Enligt kungörelsen (1934: 122) om skatt å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, skall skatt erläggas bl. a. för lastbilar och bussar och för släpvagnar, kopplade till eller avsedda att kopplas till lastbil eller buss. Avgiften utgår per dag och fordon med sex kronor, om fordonets totalvikt inte överstiger tio ton, med elva kronor, om totalvikten överstiger tio men inte femton ton, med tjugotvå kronor, om totalvikten överstiger femton men inte tjugoton, samt med trettiofyra kronor, om totalvikten är större än tjugoton. Tillämpningen av denna kungörelse begränsas emellertid genom 1956 års konventioner och bilaterala överenskommelser. I praktiken drabbas främst västtyska fordon av dagskatten.

Jag vill i detta sammanhang peka på kungörelsen (1969: 553) om nedsättning av skatt på traktorer och släpvagnar, m. m. Enligt kungörelsen kan nedsättning ske med belopp som varierar med totalvikten och körsträckan och med hänsyn till om det är fråga om lastbils- eller traktor-driven släpvagn.

Utredningens överväganden och förslag

Utredningen slår fast att den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen skall ligga till grund för fordonsbeskattningen och att därvid den s. k. territorialitetsprincipen skall tillämpas vid internationell trafik. Sistnämnda princip innebär, att fordon beskattas i det land där det faktiskt används. Utredningen finner att de nuvarande reglerna för trafikbeskattningen i viss mån strider mot dessa principer. Utredningen anser att svenska åkare missgynnas konkurrensmässigt i förhållande till särskilt norska och danska åkare genom att dessa kan utföra transporter i Sverige utan att skatt utgår under det att svenska åkare får betala både svensk fordonsskatt och i vissa fall utländsk motsvarande skatt. Utred-

ningen finner därför att de nuvarande reglerna inte kan anses vara tillfredsställande. Den år 1969 beslutade höjningen av släpvagnsskatten liksom den år 1970 beslutade skärpningen av beskattningen av den tunga trafiken accentuerar enligt utredningen ytterligare problemen.

Utredningen finner att man bör eftersträva en befrielse för svenska fordon från fordonsskatt i vad avser körningar utomlands och en begränsning av möjligheterna att använda skattefria bränslen för körningar i Sverige.

Utredningen föreslår, att det nuvarande debiteringsförfarandet bibehålls även för fordon i utlandstrafik och att ett restitutionsförfarande utformas beträffande dessa fordon.

Antalet svenska fordon som används i utlandstrafik är enligt utredningen stort och en begränsning av antalet restitutionsfall är önskvärd redan av praktiska och administrativa skäl. De nuvarande beskattningsreglerna är ett problem endast beträffande sådana tyngre fordon i gods- eller persontrafik som i någon större utsträckning används utomlands. Begränsningen bör enligt utredningen ske med utgångspunkt från storleken av den skatt per dag som skall restitueras. För lastbilar tänker sig utredningen ca 10 kr., för bussar ca 8 kr. och för släpvagnar ca 5 kr. Vidare föreslår utredningen att ett fordon skall ha varit utomlands minst 12 dygn per år, ut- och inpasseringsdagarna inräknade, för att restitution skall ske. Detta ger ett minimibelopp att restituera per år med ca 120 kr. för lastbilar, ca 96 kr. för bussar och ca 60 kr. för släpvagnar. Begränsningen utformas praktiskt så att endast fordon med viss minsta vikt berättigar till restitution. För att undvika att ändring måste ske redan efter två år, utgår utredningen från skattesatserna i andra etappen av den beskattningsreform som påbörjats år 1971.

Med angivna utgångspunkter har utredningen för bränslefordrivna lastbilar valt följande viktgränser (tjänstevikt), nämligen för lastbil med två hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn 6,9 ton, för lastbil med tre eller flera hjulaxlar och med anordning för påhängsvagn 7,5 ton, för lastbil med två hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn 7,8 ton samt för lastbil med tre eller flera hjulaxlar och utan anordning för påhängsvagn 8,1 ton.

Lastbilar som drivs med annat bränsle än bensin, gasol eller bränslenolja behandlas i automobilskattehänseende som bränslefordrivna. Det fåtal fordon som det här är fråga torde inte förekomma i utlandstrafik. Bestämmelser om restitution erfordras därför inte.

När det gäller bussarna har utredningen med hänsyn till storleken av de fordon som enligt vad utredningen inhämtat används i utlandstrafik, valt viktgränsen (tjänstevikt) 8,5 ton. De bussar som drivs med annat än bränslenolja ställs utanför restitutionsförfarandet av samma skäl som anförts beträffande lastbilarna.

I fråga om släpvagnarna blir viktgränserna (totalvikt) för påhängsvagn med en hjulaxel 17 ton, för påhängsvagn med två eller flera hjulaxlar 18 ton, för annan släpvagn med en hjulaxel 17 ton, för annan släpvagn med två hjulaxlar 16,5 ton samt för annan släpvagn med tre eller flera hjulaxlar 17 ton.

I det antal dygn under vilket ett fordon varit utomlands bör man enligt utredningen räkna in såväl ut- som inpasseringsdygnen för att de fordon som passerar ut och in under samma dygn eller under två på varandra följande dygn inte skall missgynnas.

Med hänsyn härtill bör enligt utredningen restitutionsbeloppet per dag utgöra något mindre än $1/360$ av årsskatten, förslagsvis $1/400$ av skatten för helt år.

Utredningen tar vidare upp frågan om inkomstbeskattning av restituerad fordonsskatt. Med hänvisning bl. a. till vad bevillningsutskottet uttalat i sitt av riksdagen godkända betänkande (BeU 1968: 36) föreslår utredningen att restituerad fordonsskatt inte skall utgöra skattepliktig intäkt vid inkomsttaxeringen.

Utredningen utgår därvid — liksom i prop. 1968: 57 med förslag till individuell kompensation för skatt på bensin — från en marginalskatt om 40 %.

Andras ett fordons beskaffenhet under löpande kalenderår, skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med den kalendermånad under vilken ändringen skett. Av enahanda anledning föranledd sänkning av skatten beräknas från och med nästföljande kalendermånad. Restitutionsbeloppet per dygn bör därför bestämmas till viss procent av fordonsskatten per månad. Utredningen föreslår en procentsats om 1,8, vilket motsvarar 60 % av $1/400$ av årsskatten.

Den kontroll över ut- och inpasseringar som ett restitutionsförfarande förutsätter bör enligt utredningen läggas på tullmyndigheterna vid gränsstationerna, där ifrågavarande fordon stannar för tullbehandling. Tullmyndigheterna antecknar registreringsnumret på varje ut- och inpasserande lastbil, släpvagn och buss, med undantag för sådana som helt uppenbart är för små för att uppfylla villkoren för rätt till återbäring, samt datum för varje gränspassering och lämnar uppgifterna till en central restitutionsmyndighet, riksskatteverket, som överför dem till databärande medium. Så länge bilregister endast förs manuellt hos varje länsstyrelse anser utredningen att restitutionsberättigad fordonsägare efter kalenderårets utgång till länsstyrelsen i det län där fordonet är registrerat skall sända in en till riksskatteverket ställd ansökan om restitution av fordonsskatt för visst i ansökan uppgivet fordon. Ansökan bör innehålla erforderliga uppgifter om fordonsvikt, ägare etc. På länsstyrelsernas bilregister bestyrks och kompletteras ansökningarna, varefter dessa vidarebefordras till riksskatteverket. Där matas uppgifterna in i datorn och sammanställs med den information om ut- och inpasserings-

dagar som lämnats av tullmyndigheterna. Uträkning av restitution sker sedan maskinellt. Utbetalning bör ske senast den 30 juni året efter det år återbetalningen avser.

Ett centralt bilregister beräknas vara i funktion år 1973. Därefter kan enligt utredningen ansökningsförfarandet i huvudsak slopas och behandlingen av restitutionsfallen ske mer rationellt.

Antalet ut- och inpasseringar, som årligen behöver antecknas av tullen, uppskattas av utredningen till omkring 300 000.

I vissa fall sker ut- eller inpassering när tullstation är obemannad eller på plats där tullanstalt inte finns. Detta kan förekomma vid gränsen mot Norge. Utredningen pekar därvid på, att ägare av dieseldriven lastbil har att erlagga kilometerskatt vid körning i Norge. Detta sker, när fordonet passerat obemannad tullanstalt, i efterhand på grundval av uppgifter från lastmottagare i Norge och från svenska exportörer av virke. Vidare anger utredningen att riksskatteverket kan föreskriva t. ex. skyldighet att föra körjournal. Utredningen föreslår, att uppgifter i nu angivna fall skall lämnas av fordonsägaren till restitutionsmyndighet. Kontroll kan i efterhand ske på grund av nyss nämnda uppgifter.

Remissyttranden

Utredningens förslag om restitution av automobilskatt vid utrikestrafik har i allmänhet godtagits av remissinstanserna. *Transportnämnden*, *Svenska Busstrafikförbundet* och *Svenska Åkeriförbundet* anser att restitution bör ske när det belopp som skall återbetalas är av viss storlek och att rätten till restitution primärt ej grundas på fordonets vikt. *Generaltullstyrelsen* har med hänsyn främst till ökad arbetsbelastning föreslagit, att restitution helt skall grundas på deklaration eller i vart fall att trafikanten skall fylla i och visa upp ett särskilt kort för stämpling vid ut- och inpassering.

Svenska Åkeriförbundet anser att restitution bör kunna ske för kortare tid än ett år. Vidare anför förbundet, att återbetalat skattebelopp bör vara skattepliktig intäkt.

Departementschefen

Som framgår av det anförda saknas f. n. möjlighet för svenska fordonsägare att få restitution av automobilskatt vid användning av fordon utomlands. I utlandet förekommer att svenska fordon beläggs med skatt, i den mån detta inte undviks genom anslutning till konventioner eller genom bilaterala överenskommelser. Det mest närliggande exemplet på att svenska fordon beskattas både här och i utlandet är Norge,

där svenska brännoljedrivna tyngre dragfordon och släpvagnar får betala norsk kilometerskatt. Norska fordon beskattas däremot inte alls i Sverige, på grund av att både Sverige och Norge är anslutna till 1956 års konventioner om beskattning av motorfordon vid internationell trafik. I fråga om Västtyskland gäller att tyska fordon beläggs med dagskatt i Sverige och att svenska fordon beläggs med transportskatt och fordonsskatt i Västtyskland.

Den dubbla beskattning som uppkommer genom de angivna förhållandena bör enligt min mening så långt möjligt minskas. Detta är motiverat även av att den år 1963 antagna kostnadsansvarighetsprincipen bygger bl. a. på den s. k. territorialitetsprincipen.

I sitt betänkande (SOU 1970: 36), Kilometerbeskattning har bilskatteutredningen föreslagit att en kilometerskatt införs i Sverige för vissa tyngre brännoljedrivna fordon och släpvagnar som ersättning för den nuvarande årliga fordonsskatten på sådana fordon, brännoljeskatten och gasolskatten. Utredningen har ännu inte avslutat sitt arbete. Dess slutbetänkande torde vara att vänta till hösten 1971. Om en kilometerskatt av nu angivet slag införs i Sverige, bör den dubbla beskattningen kunna elimineras. Jag finner det dock angeläget, att detta problem löses redan nu.

I det följande förordar jag därför ett system, som syftar till lättnader i den nuvarande fordonsbeskattningen i de fall detta kan anses påkallat, nämligen i fråga om brännoljedrivna tyngre lastbilar och bussar samt tyngre släpvagnar som används utomlands.

Enligt min mening kan den åsyftade ändringen enklast åstadkommas genom att automobilskatteförordningen kompletteras, på det sätt utredningen föreslagit, med en bestämmelse som ger Konungen eller den myndighet Konungen bestämmer rätt att förordna om återbetalning av automobilskatt för lastbil, buss och släpvagn som använts utom riket. Med stöd av ett sådant generellt bemyndigande torde de närmare förutsättningarna för skatterestitution få regleras i en av Kungl. Maj:t utfärdad kungörelse.

Restitution bör komma i fråga endast för fordon som under viss minsta tid använts utomlands. Den av utredningen föreslagna tidsperioden 12 dagar förefaller lämpligt avvägd. Likaså delar jag utredningens uppfattning att ut- och inpasseringsdagarna bör räknas in i utlandsvistelsen.

Kretsen av restitutionsberättigade fordon bör av praktiska och administrativa skäl begränsas till brännoljedrivna lastbilar och bussar samt släpvagnar. Fordon som drivs med annat bränsle torde i få fall användas utom riket i sådan utsträckning att skatterestitution skulle ha någon märkbar betydelse. Vidare bör en begränsning av samma skäl ske till tyngre fordon. Dessa är också de som vanligast används för utlandstrafik och är dessutom belastade med högre skatt än lättare fordon.

Jag finner vidare att utredningens förslag om beräkning av det belopp som skall restitueras i princip kan godtas. På en punkt har jag dock en avvikande mening. Utredningen har föreslagit att restituerad automobils katt inte skall utgöra skattepliktig intäkt vid inkomsttaxeringen. Jag har tidigare anfört, att jag avsåg att vid ett senare tillfälle återkomma till frågan om ett samordnat restitutionsförfarande. Jag finner det därför lämpligt, att även frågan om beskattning av restituerad fordonsskatt behandlas i ett vidare sammanhang. Härav följer, att restituerad fordonsskatt tills vidare bör anses som skattepliktig intäkt i överensstämmelse med vad som annars normalt gäller i fråga om återbetald indirekt skatt. Detta föranleder att det belopp som skall restitueras för dag bör beräknas till 3 % av skatten för en månad i stället för, som utredningen angivit, 1,8 %.

De av utredningen föreslagna viktgränserna finner jag i och för sig väl avvägda. Gränserna har dock satts med hänsyn till utredningens förslag att beskattningen av fordon skulle ske efter tjänstevikt, utom för släpvagnar, för vilka totalvikten skulle vara avgörande. Riksdagen beslöt dock att totalvikten skulle utgöra underlag för beskattningen för samtliga nu aktuella fordon. Detta föranleder justeringar av de viktgränser utredningen angivit. Jag anser dock att de beräkningsgrunder utredningen använt kan godtas.

Det praktiska förfarandet vid restitution bör göras så enkelt som möjligt. Utredningen har föreslagit att riksskatteverket som central myndighet skall handlägga restitutionsärendena. Som jag tidigare berört tar jag inte upp frågan om en central restitutionsmyndighet i detta sammanhang. Jag finner det därför lämpligt att i vart fall tills vidare länsstyrelsen, som är både registrerings- och beskattningsmyndighet beträffande automobils katten, handlägger dessa ärenden. I övrigt bör systemet utformas på ett sätt som tillgodoser kraven på ett smidigt förfarande vid gränspasseringar och möjlighet till kontroll. Den närmare utformningen av systemet torde få ankomma på Kungl. Maj:t.

Det finns skäl att ha en central myndighet med möjlighet att utfärda föreskrifter om kontroll av fordon och om tillämpningen i övrigt av föreskrifterna om restitution. Dessa uppgifter kan lämpligen, som utredningen föreslagit, anförtros riksskatteverket.

De nya bestämmelserna bör träda i kraft den 1 juli 1971.

Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen

att antaga inom finansdepartementet upprättat förslag till *förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobils katt*.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

