

Nr 41

Skatteutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1973: 94 om ändringar i vägtrafikbeskattningen m. m. jämte motioner.**Propositionen**

I proposition 1973: 94 har Kungl. Maj:t (finansdepartementet) föreslagit riksdagen att

dels anta vid propositionen fogade förslag till

1. vägtrafikskatteförordning,
2. förordning om särskild vägtrafikskatt,
3. förordning om ändring i förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt,
4. förordning om upphävande av förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen,
5. lag om ändring i skattebrottslagen (1971: 69),
6. lag om ändring i lagen (1971: 1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.,

dels godkänna vad i propositionen förordas i fråga om beskattning under år 1973 av viss internationell trafik och beträffande kompensation för kostnader för installation av kilometerräknarapparatur i vissa fall.

I propositionen framläggs förslag om övergång till kilometerbeskattning av brännoljedrivna motorfordon i enlighet med det principbeslut om införande av denna skatteform som fattades av 1971 års riksdag (prop. 1971: 153, SkU 1971: 67, rskr 1971: 339). Härjämte föreslås vissa andra ändringar i vägtrafikbeskattningen. Förslagen bygger på bilskatteutredningens slutbetänkande (SOU 1972: 42) Vägtrafikbeskattningen.

Kilometerskatteförslaget innebär, att nuvarande beskattning av motorbrännolja i form av brännoljeskatt och särskild skatt på motorbränslen den 1 januari 1974 ersätts med en kilometerbeskattning av brännoljedrivna personbilar, bussar och lastbilar. Som en följd av denna omläggning föreslås att den särskilda skatten på motorbränslen samtidigt slopas även i fråga om bensen och gasol och ersätts med en i motsvarande mån höjd energiskatt på dessa drivmedel.

Nuvarande automobilskatt och traktorskatt föreslås i fortsättningen utgå under benämningen fordonsskatt med vissa av kilometerbeskattningen betingade justeringar för brännoljedrivna fordon som ej är kilometerskattepliktiga och för släpvagnar som dras av brännoljedrivna fordon. Vidare föreslås vissa justeringar i fordonsbeskattningen av lättare

lastbilar på grundval av en undersökning av utfallet av övergången år 1971 från en beskattning efter tjänstevikt till en beskattning efter totalvikt av dessa fordon. Även dessa ändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 1974.

Författningsförslagen

1 Förslag till

Vägtrafikskatteförordning

Härigenom förordnas som följer.

Allmänna bestämmelser

1 § Vägtrafikskatt utgår till staten enligt denna förordning i form av fordonsskatt och kilometerskatt.

Beteckningar som användes i denna förordning har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972: 595) och bilregisterkungörelsen (1972: 599), om ej annat sägs.

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 (kilometerskattepliktigt fordon).

Om undantag från skatteplikt föreskrives i 6 §.

3 § Beskattningsmyndighet är länsstyrelsen i det län, där fordonets ägare har sin adress enligt bilregistret eller, om fordonet ej är registrerat, i det län där fordonets ägare har sitt hemvist. Saknar ägaren hemvist inom landet, är länsstyrelsen i Stockholms län beskattningsmyndighet.

I varje län skall finnas allmänt ombud som för det allmännas talan i mål och ärenden enligt denna förordning.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer förordnar allmänt ombud och ställföreträdare för denne.

4 § Riksskatteverket är central förvaltningsmyndighet i fråga om vägtrafikskatt.

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

personbil, motorcykel, tjänstevikten
traktor eller motorredskap

buss, lastbil eller annan släpvagn än påhängsvagn totalvikten, dock högst den bruttovikt, med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggi-tryck

påhängsvagn 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.

6 § Från skatteplikt undantages

1. fordon, som äges av medlem av konungahuset,
2. fordon, som är inrättat uteslutande för brandväsendet,
3. motorcykel, som är inrättad som invalidfordon och som är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

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

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

8 § Har ett fordon flera ägare är de solidariskt ansvariga för den skatt som skall utgå för fordonet.

9 § Skatt beräknas för varje fordon för en sammanhängande tid av tolv kalendermånader (skatteår). Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kan förordna att skatt för visst fordon eller viss grupp av fordon i stället skall beräknas för var och en av fyra delar av helt skatteår (skatteperioder).

Är fordon skattepliktigt under endast en del av skatteår eller skatteperiod beräknas skatten för den tid fordonet är skattepliktigt, om ej annat följer av 12 § andra stycket.

Skatteår och skatteperiod fastställs av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

10 § På betald skatt lämnas särskilt skattekvitto.

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

11 § Traktorer indelas i skattehänseende i klass I (trafiktraktorer) och klass II.

Traktor hänföres till klass I, om den användes för transport av gods på sådan allmän väg, gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsel. Detta gäller dock ej om transportererna är begränsade till

1. godsbefordran vid passage över vägen, gatan eller platsen,
2. befordran av gods som är lastat på traktorn,
3. befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap, som skall drivas med traktorn, eller drivmedel eller reservdelar för traktorn eller redskapet,
4. befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, såvitt gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt ej överstiger 15 ton.

Om traktor undantagsvis användes för transport av annat slag än som avses under 1—4 medför detta ej att traktorn anses som trafiktraktor.

Annan traktor än trafiktraktor hänföres till klass II.

Fordonsskatt

12 § Fordonsskatt utgår för skatteår enligt bilaga 1 till denna förordning. Skatten utgår för skatteperiod med en fjärdedel och för kalendermånad med en tolfedel av skatten för helt skatteår.

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

13 § Medför ändring av fordonets beskaffenhet att fordonsskatt skall utgå med högre belopp än tidigare, utgår den högre skatten från och med den kalendermånad under vilken registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett. Medför ändringen att fordonsskatt skall utgå med lägre belopp än tidigare, utgår den lägre skatten från och med kalendermånaden närmast efter den under vilken registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde.

Medför ändring av fordonets användning att fordonsskatt skall utgå med högre belopp än tidigare, utgår den högre skatten från och med den kalendermånad under vilken ändringen skedde. Medför ändringen att fordonsskatt skall utgå med lägre belopp än tidigare, utgår den lägre skatten från och med kalendermånaden närmast efter den under vilken ändringen skedde.

14 § Skattskyldig i fråga om fordonsskatt är, om ej annat följer av andra eller tredje stycket, den som ägde fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas.

I fråga om fordonsskatt som påföres enligt 22 § på grund av att skatteplikt inträder är den skattskyldig som ägde fordonet när skatteplikten inträdde. I fråga om fordonsskatt som påföres enligt 22 § på grund av ändring som avses i 13 § är den skattskyldig som ägde fordonet när registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skolat ske eller, i fråga om ändrad användning av fordon, när användningen ändrades.

I fråga om fordonsskatt som fastställs genom beslut enligt 23 eller 24 § är den skattskyldig som ägde fordonet under den tid skatten avser.

15 § Upphör skatteplikt för fordon under tid för vilken skatt erlagts, återbetalas överskjutande skatt till den som var upptagen i bilregistret som ägare av fordonet, när skatteplikten upphörde.

Sänkes skatten i fall som avses i 13 §, återbetalas den överskjutande skatten till den som var upptagen i bilregistret som ägare av fordonet, när registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller, om sänkningen beror av ändrad användning, när användningen ändrades.

16 § Skattepliktigt fordon får ej brukas, om till betalning förfallen fordonsskatt ej erlagts för det innevarande och det närmast föregående skatteåret. Detta gäller ej i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 §. Det gäller ej heller i fråga om skatt som åvilar den som innehaft fordon på grund av avbetalningsköp, om fordonet återtages.

Kilometerskatt

17 § Kilometerskattepliktigt fordon skall vara försett med särskild, godkänd räknare för registrering av fordonets körsträcka och tillhörande

de anordningar för dess funktion (kilometerräknarapparat). Apparaturen skall vara plomberad.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer meddelar föreskrifter om godkännande, montering, plombering, reparation, kontroll och liknande åtgärd som har avseende på kilometerräknarapparat.

18 § Kilometerskatt utgår för den körsträcka som fordon tillryggalagt under tid, då det varit kilometerskattepliktigt.

Skatten beräknas för helt total kilometer efter de skattesatser som anges i bilaga 2 till denna förordning.

Skattskyldig skall för varje skatteperiod lämna uppgift till ledning för fastställande av skatt. Sådan uppgift skall lämnas även i annat fall, i den mån Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer förordnar därom.

19 § Medför ändring av fordons beskaffenhet att kilometerskatt skall beräknas efter annan skattesats än tidigare, utgår den högre skatten från och med den dag då registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skolat ske och den lägre skatten från och med den dag då besiktningen skedde.

20 § Skattskyldig i fråga om kilometerskatt är, om ej annat följer av andra stycket, den som ägde fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas.

I fråga om kilometerskatt som fastställs genom beslut enligt 23, 24 eller 25 § är den skattskyldig som ägde fordonet under den tid skatten avser.

21 § Kilometerskattepliktigt fordon får ej brukas

1. om de föreskrifter i fråga om kilometerräknarapparat, vilka meddelats i denna förordning eller med stöd därav, ej iakttagits,

2. om föreskriven uppgift för beräkning av kilometerskatt ej lämnats,

3. om till betalning förfallen kilometerskatt ej erlagts för det innevarande och det närmast föregående skatteåret.

Vad som sägs i första stycket under 3 gäller ej i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbesiktning enligt 24 eller 25 §. Det gäller ej heller i fråga om skatt som åvilar den som innehaft fordon på grund av avbetalningsköp, om fordonet återtages.

Beskattningsförfarandet

22 § Vägtrafikskatt påföres, om ej annat följer av 23—25 §§, genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret utan att beslut meddelas av beskattningsmyndigheten. Saknas i bilregistret uppgift som behövs för påförande av skatten, påföres den enligt bestämmelser som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

23 § Anser någon att vägtrafikskatt oriktigt påförts honom enligt 22 § får han inom 30 dagar efter den dag då skatten senast skolat betalas påkalla beslut hos beskattningsmyndigheten om fastställelse av skatten. Har någon mottagit krav på skatten först sedan denna skulle ha betalats räknas dock tiden från mottagningsdagen.

Påkallas ej beslut får beskattningsmyndigheten ändå besluta om fastställelse av skatt, om särskilda skäl föreligger. Sådant beslut får ej meddelas senare än två år från utgången av det skatteår skatten avser.

Kan skatten ej beräknas med ledning av uppgifter i bilregistret eller på grundval av verkställd utredning, fastställs skatten efter skäligen grund.

24 § Beskattningsmyndigheten skall genom beslut om efterbeskattning fastställa tillkommande vägtrafikskatt om skatt undandragits genom att

1. fordon brukats i strid mot vad som är föreskrivet om registrering och avställning av fordon,

2. föreskriven anmälan till registreringsmyndigheten ej gjorts,

3. i anmälan eller ansökan till registreringsmyndigheten lämnats oriktig uppgift,

4. fordonet ej undergått föreskriven registreringsbesiktning efter ändring som avses i 13 eller 19 §.

Vid efterbeskattning enligt första stycket äger 23 § tredje stycket motsvarande tillämpning.

Beslut om efterbeskattning meddelas även om skatt fastställts enligt 23 § eller tid som sägs i 23 § andra stycket löpt ut men får ej meddelas senare än fem år från utgången av det skatteår skatten avser. Om sådant beslut gäller i övrigt 21 § första stycket andra punkten samt andra och tredje styckena förordningen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning.

25 § Har uppgift om körsträcka för kilometerskattepliktigt fordon ej lämnats i vederbörlig ordning eller har oriktig uppgift lämnats om körsträckan eller har kilometerskattepliktigt fordon brukats i strid mot 21 § första stycket 1 och har skatt undandragits genom förfarandet, äger vad i 24 § sägs om efterbeskattning motsvarande tillämpning.

26 § Efterbeskattning skall ej ske, om det skattebelopp som tillkommer är att anse som ringa eller det med hänsyn till omständigheterna framstår som uppenbart oskäligt att efterbeskattning sker.

27 § Vid efterbeskattning påför beskattningsmyndigheten den skattskyldige skattetillägg med tjugo procent av det skattebelopp som tillkommer.

Skattetillägg som påförts vid efterbeskattning på grund av underlåtenhet att lämna föreskriven uppgift skall undanröjas av beskattningsmyndigheten om uppgiften lämnats inom en månad från den dag, då den skattskyldige erhållit del av beslutet om skattetillägg.

I fråga om skattetillägg äger 37 c—37 e §§ förordningen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning motsvarande tillämpning. Uppgår skattetillägg eller sammanlagda beloppet av flera samtidigt till fastställelse föreliggande skattetillägg ej till 50 kronor, påföres ej tillägg.

28 § Lämnas ej inom föreskriven tid vederbörlig uppgift om körsträcka för kilometerskattepliktigt fordon, påför beskattningsmyndigheten den som ägde fordonet, när fristen utgick, förseningsavgift med 100 kronor.

Har i fall som avses i första stycket ägaren anmanats att lämna uppgift men ej efterkommit anmaningen inom föreskriven tid eller har

uppgift ej lämnats inom föreskriven tid vid något av de tre närmast föregående uppbördstillfällena, bestämmes förseningsavgiften till 200 kronor.

I fråga om förseningsavgift äger 37 c och 37 d §§ förordningen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning motsvarande tillämpning.

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

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

31 § Mot beslut som avses i 23—28 §§ eller 40 § eller som avser rättelse eller utdömande av vite får skattskyldig och allmänt ombud föra talan genom besvär hos kammarrätt.

Bestämmelserna i 40 och 45 §§ förordningen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning gäller i tillämpliga delar besvär i fråga som avses i första stycket.

Allmänt ombud får föra talan till skattskyldigs förmån.

32 § Påkallas beslut enligt 23 § första stycket eller anföres besvär mot beslut i fråga som avses i 23—28 §§ eller om rättelse, befriar detta ej den skattskyldige från att i behörig ordning betala skatt, som påförts honom eller fastställts genom beslutet, eller skattetillägg eller förseningsavgift enligt beslutet. Detta gäller ej om annat förordnas av beskattningsmyndigheten eller domstol som prövar besvärerna.

Straffbestämmelser

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

34 § Brukas fordon i strid mot 16 eller 21 § dömes ägaren till böter. Visar ägaren att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades är han fri från ansvar.

35 § Brukas fordon utan lov eller av någon som enligt 7 § lagen (1916: 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är förpliktad att ersätta skada dömes i ägarens ställe sådan brukare enligt 34 §.

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

37 § Den som bryter mot 10 § andra stycket dömes till böter högst femhundra kronor. Styrker den som påträffats med att under färd ej ha medfört skattekvitto senast under tredje vardagen därefter hos veder-

börande polismyndighet, att han vid tiden för förseelsen innehaft gällande skattekvitto och har förseelsen berott endast på tillfälligt förbiseende, dömes ej till straff.

38 § Ansvarsbestämmelserna för ägare eller brukare av fordon skall i fråga om fordon, som tillhör eller brukas av staten eller kommun, äga tillämpning på förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger på grund av överordnads åtgärd eller vållande förseelse ändå rum, är den överordnade förfallen till ansvar, som här avses.

I fråga om fordon, som tillhör eller brukas av dödsbo, aktiebolag, ekonomisk förening eller annan juridisk person, skall i första stycket avsedda ansvarsbestämmelser äga tillämpning på den eller dem, som äger företräda den juridiska personen. Har länsstyrelse efter framställning av juridisk person godtagit viss fysisk person såsom bärare av ägares ansvar, skall dock bestämmelserna i stället gälla denne.

Särskilda bestämmelser

39 § Föreligger synnerliga skäl, kan Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt eller kilometerskatt eller medge att traktor, som enligt denna förordning skall höra till klass I, hänföres till klass II. Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kan också, om sådana skäl föreligger, besluta att förhöjd fordonsskatt skall utgå i stället för kilometerskatt. Medges nedsättning av eller befrielse från skatt, får medgivandet avse även skattetillägg och förseningsavgift.

40 § Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan av fordonets ägare befrielse från skatteplikt för

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

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

41 § För fordon som använts utom riket återbetalas fordonsskatt och avräknas kilometerskatt enligt bestämmelser som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

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

43 § Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer meddelar föreskrifter om betalning och indrivning av skatt enligt denna förordning samt de föreskrifter som behövs i övrigt för tillämpningen av förordningen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1974, då förordningen (1922: 260) om automobils katt, förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt och traktorskatteförordningen (1969: 297) skall upphöra att gälla.

I samband med ikraftträdandet iakttages följande.

1. De upphävda författningarna gäller fortfarande i fråga om förhållande som hänför sig till tiden före den 1 januari 1974. Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till den upphävda förordningen om automobils katt, skall hänvisningen i stället gälla vad som för sådant fall föreskrives i den nya förordningen.

2. Konungen kan besluta att den första uppbörden av vägtrafikskatt under år 1974 får avse annan tid än skatteår eller skatteperiod.

3. Återbetalning av skatt på brännolja enligt förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt medges enligt bestämmelser som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

Bilaga 1 till vägtrafikskatteförordningen (1973: 000)

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn			
	0— 75	45	—
	76—	60	0
2 Annan motorcykel			
	0—	90	0
B Personbilar			
	0— 900	165	0
	901—	207	42
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol			
	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	203	38
	3 001—	718	21
2 Annan buss			
	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	203	38
	3 001— 7 000	728	31
	7 001—10 000	1 977	40
	10 001—30 000	3 182	45
	30 001—	12 170	33
D Lastbilar			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol			
	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	204	39
	3 001—	733	22
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhängsvagn			
med två hjulaxlar			
	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	204	39
	3 001— 7 000	732	21
	7 001—10 000	1 580	29
	10 001—15 000	2 472	51
	15 001—20 000	5 030	59
	20 001—	7 951	30
med tre eller flera hjulaxlar			
	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	204	39
	3 001— 8 000	738	27
	8 001—12 000	2 093	32
	12 001—18 000	3 382	41
	18 001—27 000	5 853	52
	27 001—	10 511	30
2.2 utan anordning för påhängsvagn			
med två hjulaxlar			
	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	204	39
	3 001— 6 000	736	25
	6 001—10 000	1 498	37
	10 001—14 000	2 988	47
	14 001—17 000	4 903	82
	17 001—20 000	7 355	74
	20 001—	9 540	39

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
med tre eller flera hjulaxlar	0— 1 600	165	0	
	1 601— 3 000	204	39	
	3 001— 6 000	736	25	
	6 001—11 000	1 498	37	
	11 001—15 000	3 357	46	
	15 001—18 000	5 226	75	
	18 001—27 000	7 460	59	
	27 001—	12 744	33	
E Traktorer och motorredskap				
1 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap	0— 1 300	300	0	
	1 301— 3 000	345	45	
	3 001— 7 000	1 140	75	
	7 001—	4 200	135	
2 Traktor klass II	0— 2 500	120	0	
	2 501—	180	0	
F Släpvagnar				
1 Släpvagnar med skatte- vikt högst 3 000 kilogram påhängsvagn	0— 1 000	180	0	
	1 001— 3 000	205	25	
annan släpvagn	0— 1 000	120	0	
	1 001— 3 000	137	17	
2 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages uteslutande av bensin- eller gasolldrivet motorfordon ¹				
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	
2.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001—	469	9	
	med två hjulaxlar	3 001—13 000	467	7
	13 001—	1 160	0	
med tre eller flera hjulaxlar	3 001—13 000	465	5	
	13 001—	960	0	
3 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av kilometer- skattepliktigt fordon eller av trafiktraktor eller registrerat motor- redskap				
3.1 påhängsvagnar med en hjulaxel	3 001— 4 500	883	13	
	4 501— 6 000	1 295	15	
	6 001— 8 000	1 757	17	
	8 001—	2 369	29	

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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundrat- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
med två eller flera hjulaxlar	3 001— 4 500	880	10	
	4 501— 6 000	1 191	11	
	6 001— 8 000	1 532	12	
	8 001—10 000	1 984	24	
	10 001—14 000	3 164	34	
	14 001—18 000	5 362	42	
	18 001—19 000	7 971	51	
	19 001—23 000	8 453	23	
	23 001—28 000	11 325	25	
28 001—	14 666	16		
3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001— 5 000	592	10	
	5 001— 8 000	967	10	
	8 001—	1 449	20	
	med två hjulaxlar	3 001— 5 000	589	7
		5 001— 8 000	914	7
		8 001—11 000	1 320	16
		11 001—14 000	2 340	23
		14 001—17 000	3 575	28
		17 001—20 000	4 976	34
		20 001—	6 558	41
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001— 5 000	588	6
		5 001— 8 000	863	6
8 001—11 000		1 265	11	
11 001—14 000		2 148	16	
14 001—17 000		3 174	22	
17 001—20 000		4 379	27	
20 001—25 000		5 735	33	
25 001—30 000		8 474	42	
30 001—32 000		11 681	44	
32 001—35 000		12 542	25	
35 001—40 000	14 358	16		
40 001—	16 238	16		

Bilaga 2 till vägtrafikskatteförordningen (1973: 000)

Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundrat- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0—900	19,3	0
	901—	20,1	0,8
2 Buss och lastbil	0—1 600	37,9	0
	1 601—	38,3	0,4

2 Förslag till

Förordning om särskild vägtrafikskatt

Härigenom förordnas som följer.

1 § Särskild vägtrafikskatt erlägges till staten i form av särskild fordonsskatt och särskild kilometerskatt.

2 § Särskild fordonsskatt utgår för trafiktraktor och motorredskap, som inrättats för brännoljedrift, samt för släpvagn över tre tons skattewikt, som drages av fordon som är kilometerskattepliktigt enligt vägtrafikskatteförordningen (1973: 000) eller enbart av traktor eller motorredskap, om fordonet är fordonsskattepliktigt enligt nämnda förordning.

3 § Särskild kilometerskatt utgår för motorfordon, som är inrättat för brännoljedrift och som är kilometerskattepliktigt enligt vägtrafikskatteförordningen (1973: 000).

4 § Särskild vägtrafikskatt utgår med belopp enligt bilaga till denna förordning.

5 § Bestämmelserna i vägtrafikskatteförordningen (1973: 000) äger motsvarande tillämpning på särskild vägtrafikskatt.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1974.

Bilaga till förordningen (1973: 000) om särskild vägtrafikskatt

Särskild fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor för helt skatteår			
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen		
A Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap	0— 1 300	40	0		
	1 301— 3 000	46	6		
	3 001— 7 000	152	10		
	7 001—	560	18		
B Släpvagnar	1 Påhängsvagn som drages av kilometerskatte- pliktigt fordon	3 001— 4 500	16	1	
		4 501— 8 000	32	2	
		8 001—10 000	104	4	
		10 001—14 000	186	6	
		14 001—18 000	428	8	
		18 001—23 000	750	10	
		23 001—28 000	1 247	7	
		28 001—	1 597	7	
		2 Annan släpvagn	3 001— 5 000	15	0
			5 001— 8 000	21	1
			8 001—11 000	53	3
			11 001—14 000	144	4
			14 001—17 000	265	5
17 001—20 000	417		7		
20 001—25 000	629		9		
25 001—30 000	1 080		10		
30 001—35 000	1 580	10			
35 001—40 000	2 077	7			
40 001—	2 427	7			

Särskild kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0—900	8,1	0
	901—	8,4	0,3
2 Buss och lastbil	0—1 600	15,9	0
	1 601—	16,1	0,2

3 Förslag till

Förordning om ändring i förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Energiskatten utgår å bensin, utom i fall som avses i andra stycket, med *nio* öre för liter och å gasol med *sju* öre för liter. I fråga om buss, vars tjänstevikt överstiger tretusen kilogram, skall skatten å gasol dock utgöra allenast *två* öre för liter.

För bensin, som användes för framställning av stadsgas, skall skatten utgöra 1,6 öre för liter. I fråga om energiskatt å sådan bensin skall i övrigt gälla vad i denna förordning stadgas om andra bränslen är bensin och gasol.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1974.

Föreslagen lydelse

5 §

Energiskatten utgår å bensin, utom i fall som avses i andra stycket, med 27 öre för liter och å gasol med 19 öre för liter. I fråga om buss, vars tjänstevikt överstiger tretusen kilogram, skall skatten å gasol dock utgöra allenast 14 öre för liter.

4 Förslag till

Förordning om upphävande av förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen

Härigenom förordnas, att förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen skall upphöra att gälla vid utgången av år 1973.

I samband med att förordningen upphör att gälla iakttages följande.

1. Den upphävda förordningen gäller fortfarande i fråga om förhållande som hänför sig till tiden före den 1 januari 1974.

2. Återbetalning av skatt på brännolja enligt den upphävda förordningen medges enligt bestämmelser som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

¹ Förordningen omtryckt 1964: 350.

5 Förslag till

Lag om ändring i skattebrottslagen (1971: 69)

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

2. förordningen (1941: 251) om särskild varuskatt, förordningen (1943: 477) om skatt å vissa pälsvaror, förordningen (1948: 85) om försäljningsskatt, förordningen (1953: 396) om accis å fettemulsion m. m., förordningen (1953: 397) angående avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., förordningen (1956: 545) angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall, förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt, förordningen (1960: 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, förordningen (1960: 258) om utjämningsskatt å vissa varor, förordningen (1961: 372) om bensinskatt, förordningen (1961: 394) om tobaksskatt, förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt, stämpelskatteförordningen (1964: 308), förordningen (1964: 352) om gasolskatt, förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1968: 430) om mervärdeskatt, förordningen (1971: 170) om anonnsskatt, förordningen (1972:

2. förordningen (1941: 251) om särskild varuskatt, förordningen (1943: 477) om skatt å vissa pälsvaror, förordningen (1948: 85) om försäljningsskatt, förordningen (1953: 396) om accis å fettemulsion m. m., förordningen (1953: 397) angående avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., förordningen (1956: 545) angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall, förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt, förordningen (1960: 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, förordningen (1960: 258) om utjämningsskatt å vissa varor, förordningen (1961: 372) om bensinskatt, förordningen (1961: 394) om tobaksskatt, förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt, stämpelskatteförordningen (1964: 308), förordningen (1964: 352) om gasolskatt, förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1968: 430) om mervärdeskatt, förordningen (1971: 170) om anonnsskatt, förordningen (1972:

¹ Senaste lydelse 1973: 38.

Nuvarande lydelse

266) om skatt på annonser och reklam, förordningen (1972: 820) om skatt på spel, förordningen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar,

Föreslagen lydelse

266) om skatt på annonser och reklam, förordningen (1972: 820) om skatt på spel, förordningen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, *vägtrafikskatteförordningen (1973: 000), förordningen (1973: 000) om särskild vägtrafikskatt,*

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1974.

6 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971: 1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.

Häriigenom förordnas, att 1 § lagen (1971: 1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m. skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

Förmånsrätt enligt 13 § förmånsrättslagen (1970: 979) följer med fordran på

1. skatt och avgift, som anges i 1 § första stycket uppbördsförordningen (1953: 272), samt skatt enligt förordningen (1908: 128) angående beviljningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, förordningen (1958: 295) om sjömansskatt och kupongskatteförordningen (1970: 624),

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

3. skatt eller avgift enligt förordningen (1908: 129) angående en särskild stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper, förordningen (1928: 376) om särskild skatt å vissa lotterivinster, förordningen (1941: 251) om särskild varuskatt, förordningen (1943: 477) om skatt å vissa pålsvaror, förordningen (1948: 85) om försäljningsskatt, förordningen

¹ Senaste lydelse 1973: 39.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

(1953: 396) om accis å fettemulsion m. m., förordningen (1953: 397) angående avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., förordningen (1956: 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt, förordningen (1960: 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, förordningen (1960: 258) om utjämningsskatt å vissa varor, förordningen (1961: 372) om bensinskatt, förordningen (1961: 394) om tobaksskatt, förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt, stämpelskatteförordningen (1964: 308), förordningen (1964: 352) om gasolskatt, förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1971: 170) om annonsskatt, förordningen (1972: 266) om skatt på annonser och reklam, förordningen (1972: 820) om skatt på spel samt förordningen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar,

4. skatt enligt förordningen (1922: 260) om automobilskatt, kungörelsen (1934: 122) om skatt å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införs, kungörelsen (1951: 750) om saluvagnsskatt, förordningen (1963: 116) om trafikomläggnings-skatt, kungörelsen (1964: 43) om skatt å automobil, som av utomlands bosatt person för tillfälligt brukande i riket här förvärvats samt traktorskatteförordningen (1969: 297),

4. skatt enligt förordningen (1922: 260) om automobilskatt, kungörelsen (1934: 122) om skatt å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införs, kungörelsen (1951: 750) om saluvagnsskatt, förordningen (1963: 116) om trafikomläggnings-skatt, kungörelsen (1964: 43) om skatt å automobil, som av utomlands bosatt person för tillfälligt brukande i riket här förvärvats, traktorskatteförordningen (1969: 297), *vägtrafikskatteförordningen (1973: 000) samt förordningen (1973: 000) om särskild vägtrafikskatt,*

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

6. avgift enligt förordningen (1952: 320) om prisregleringsavgift för fisk m. m., förordningen (1953: 372) angående reglering av införseln av vissa slag av fisk och skaldjur, förordningen (1953: 374) angående reglering av införseln av vissa slag av fisk och skaldjur m. m. samt förordningen (1967: 340) med vissa bestämmelser om prisreglering på jordbrukets område,

7. avgift, som anges i 1 § första stycket förordningen (1959: 552) angående uppbörd av vissa avgifter enligt lagen om allmän försäkring, m. m. samt avgift enligt lagen (1961: 300) om redareavgift för sjöfolks pensionering och förordningen (1968: 419) om allmän arbetsgivaravgift, allt i den mån avgift som här avses icke omfattas av 1.

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1974.

Motionerna

Med anledning av propositionen har väckts följande motioner nämligen

1973: 1924 av herr Eriksson i Arvika (fp) vari hemställs

1. att riksdagen beslutar att Kungl. Maj:t bemyndigas ta ut s. k. dag-skatt II av norska fordon som framförs i Sverige såvida inte den tillryggalagda körsträckan i Sverige understiger tre mil,

2. att riksdagen uttalar att syftet med förhandlingarna mellan svenska och norska myndigheter angående problem sammanhängande med den gränsöverskridande trafiken skall vara att uppnå full konkurrensneutralitet mellan transportföretag i de båda länderna;

1973: 1934 av herr Levin (fp) vari hemställs

att riksdagen beslutar att 16 § vägtrafikskatteförordningen skall ha följande lydelse:

Fordonsskattepliktigt fordon får ej brukas, om till betalning förfallen fordonsskatt ej erlagts för det innevarande och det närmast föregående skatteåret. Detta gäller ej i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet, om skatten förfallit till betalning efter ägarbytet eller om fordon, som innehafts på grund av avbetalningsköp, återtages;

1973: 1935 av herrar Levin (fp) och Taube (fp) vari hemställs

att riksdagen beslutar ge 41 § vägtrafikskatteförordningen följande lydelse:

För alla i Sverige registrerade fordon som använts utom riket återbetalas fordonsskatt och avräknas kilometerskatt enligt bestämmelser som meddelas av Konungen eller den myndighet som Konungen bestämmer;

1973: 1936 av herrar Lothigius (m) och Dahlgren (c) vari hemställs

att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag att förregistrerade, avställda motorfordon får användas i avvaktan på att registreringsproceduren hinner utföras och skatt sålunda i avsedd ordning kan bli betald;

1973: 1937 av herr Wirtén m. fl. (fp) vari hemställs

att riksdagen beslutar att någon skatt ej skall utgå på gasol samt att vederbörande utskott utformar erforderliga ändringar i lagtexten;

1973: 1965 av herr Levin (fp) vari hemställs

1. att riksdagen beslutar att fordonsskatten för dieseldrivna motorfordon ersätts med kilometerbeskattning fr. o. m. den 1 januari 1976, samt

2. att riksdagen anhåller om ett förslag från Kungl. Maj:t beträffande en successivt avtrappad mängdrabatt;

1973: 1966 av herr Levin (fp) vari hemställs

att riksdagen, i syfte att införa en förenklad administration och bespara fordonsägarna onödiga olägenheter, med ändring av departementschefens förslag beslutar att det av bilskatteutredningen föreslagna skatteviktsbegreppet skall tillämpas även på personbilar.

I detta sammanhang behandlar utskottet också de vid riksdagens början väckta motionerna

1973: 12 av herr Levin (fp) vari hemställs

att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om tillämpningsföreskrifter av sådant innehåll att fordonsägare inte tillfogas obilliga förluster i samband med övergången till kilometerskatt;

1973: 67 av herr Börjesson i Falköping (c) vari hemställs

att riksdagen snarast beslutar om att bestämmelserna om befrielse från automobilskatt för personbil, som ägs av höggradigt invaliderad person, utvidgas att omfatta även de handikappade personer som inte för sitt förvärvsarbete eller sin utbildning behöver fordonet, t. ex. handikappade husmödrar m. fl.;

1973: 249 av herr Jonasson m. fl. (c) vari hemställs

att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en översyn av bestämmelserna beträffande handikappades rätt till befrielse från fordonsskatt i enlighet med vad som anförts i motionen;

1973: 256 av herr Olsson i Edane m. fl. (s) vari hemställs

att riksdagen beslutar att hos Kungl. Maj:t begära att den nya kilometerkatteförordningen, som skall träda i kraft 1974 och som innebär att alla dieseldrivna transportfordon i Sverige skall erlägga kilometeravgift, även skall gälla utländska fordon som trafikerar svenska vägar.

Utskottet

I enlighet med 1971 års riksdags principbeslut om övergång till kilometerbeskattning av brännoljedrivna motorfordon redovisas i propositionen de åtgärder som erfordras för genomförandet av denna reform. Vidare behandlas andra med övergången sammanhängande problem, bl. a. rörande den internationella trafiken. Förslagen i propositionen bygger till huvudsaklig del på bilskatteutredningens slutbetänkande (SOU 1972: 42) Vägtrafikbeskattningen.

Om man ser tillbaka på den utveckling som lett fram till kilometerskattens förverkligande kan det konstateras att riktlinjerna för en reform av denna art fastlagts vid riksdagsbehandlingen av olika frågor rörande vägtrafikbeskattningen. Dessa riktlinjer innebär att såväl brännoljeskatt som fordonsskatt bör — åtminstone när det gäller den tunga trafiken — ersättas med kilometerskatt. När skatteutskottet vid 1971 års riksdag behandlade propositionen med förslag om principbeslut beträffande kilometerskatten anslöt utskottet sig till bevillningsutskottets tidigare uttalande uppfattning, att alla ansträngningar borde göras för att anknyta vägtrafikbeskattningen till det faktiska utnyttjandet av vägnätet. Detta av riksdagen godkända uttalande måste uppenbarligen innebära ett krav på avveckling av fordonsskatten för den tunga trafiken, eftersom fordonsskatten inte anknyter till vägutnyttjandet. Utskottet vill inledningsvis konstatera att dessa principiella ställningstaganden är väl förenliga med de i propositionen framlagda förslagen. Departementschefen vill emellertid i motsats till utredningen inte nu fixera någon tidpunkt för övergång till en fullständig kilometerskatt för brännoljedrivna motorfordon och släpvagnar. Detta motiveras främst med att man bör ha vissa erfarenheter av kilometerskattesystemet innan även fordonsskatten ersätts med kilometerskatt. Departementschefen förordar därför att kombinationen fordons- och kilometerskatt tillämpas under några år. Utskottet delar departementschefens uppfattning om behovet av en lämplig prövotid.

Det övervägande antalet motioner som utskottet behandlar i detta sammanhang innehåller yrkanden som syftar till praktiska förbättringar av kilometerskattesystemet och utskottet kan i vissa fall åtminstone delvis instämma i motionärernas uppfattning. Utskottet har emellertid inte funnit tillräcklig anledning att nu föreslå andra författningstekniska lösningar än som förordas i propositionen. Utskottet vill således i princip tillsyrka propositionen men förordar att vissa frågor som tagits upp i motionerna omprövas i ett senare sammanhang.

Gasolskatten

Det i motionen 1973: 1937 framförda kravet på skattebefrielse för gasol avser utskottet inte att ta upp till närmare behandling i detta betänkande, eftersom riksdagen nyligen på utskottets hemställan avvisat ett motsvarande yrkande. Utskottet hänvisar i denna fråga till sitt betänkande 1973: 28 och avstyrker således motionen.

Kilometerskatt i stället för fordonsskatt

Flertalet av motionerna i övrigt behandlar mera detaljbetonade frågor utom motionen 1973: 1965 som tar upp principerna för kilometerskattens framtida utformning. I sak finns det ingen väsentlig motsättning mellan förslagen i propositionen och motionärens yrkande. Motionären förordar en övergång till fullständig kilometerskatt från och med

1976, medan departementschefen, som tidigare nämnts, anser att fordonsskatten bör bestå åtminstone några år till. Det är således närmast en fråga om takten för den fortsatta reformverksamheten.

Utskottet har funnit att de uppgifter som statsmakterna redan tagit på sig i samband med ny trafiklagstiftning, ny bilregistrering och en ny kilometerbeskattning är så arbets- och tidskrävande att det finns anledning att såvitt möjligt samordna de ytterligare ändringar i fråga om vägtrafikbeskattningen som kan visa sig nödvändiga med de olika etapperna i den pågående omläggningen av fordonsbeskattningen. Även om utskottet till vissa delar kan instämma i vad motionären anför i fråga om värdet av en fullständig övergång till kilometerskatt, talar försiktigheten för att en sådan åtgärd bör anstå till en senare tidpunkt. Den i motionen behandlade frågan om mängdrabatt, som torde vara direkt avhängig av förslaget om kilometerskatt, torde också böra anstå tills det blir aktuellt att avlösa fordonsskatten med kilometerskatt. Den fasta fordonsskatten innebär i sig en mängdrabatt, eftersom skatten per körd mil minskar i takt med att den sammanlagda körsträckan ökar. Med det anförda avstyrker utskottet motionen 1973: 1965 och tillstyrker propositionen i denna del.

Handikappades befrielse från vägtrafikskatt

I två vid riksdagens början väckta motioner behandlas frågan om skattelättnader för handikappad, som behöver använda motorfordon. I motionen 1973: 67 begärs att de nuvarande skattelättnaderna, som i huvudsak gäller handikappade som behöver bil i samband med förvärvsarbete eller utbildning, skall utsträckas att gälla alla handikappade som kan behöva bil. Som exempel anføres att en handikappad husmor kan ha behov av bil för sin verksamhet. Ett liknande yrkande framförs i motionen 1973: 249 som går ut på att skattebefrielsen bör knytas till handikappet och inte till ändamålen för bilens användning.

Bilskatteutredningen har förordat det av handikapputredningen i betänkandet (SOU 1970: 64) Bättre socialtjänst för handikappade framförda förslaget att ersätta nu utgående skattebefrielse med direkta bidrag till de handikappade. I de fall den utbyggda färdtjänst för handikappade som handikappsutredningen förordar inte tillgodoser den handikappades transportbehov föreslår utredningen att stat och kommun efter behovsprövning gemensamt bidrar till kostnaderna för inköp av bil.

I propositionen tas inte handikapputredningens förslag upp till närmare granskning, men departementschefen konstaterar att behovet av skattebefrielse alltså är motiverat och föreslår vissa förenklingar för att undanröja de praktiska svårigheter i fråga om bl. a. ansökningsförfarandet som utredningen påvisat. I övrigt föreslås omfattningen av skattebefrielsen vara oförändrad.

Motionerna kan alltså bli tillgodosedda på annat sätt än genom skattebefrielse om de fortsatta överbägandena som ankommer på kommunalekonomiska utredningen leder till att handikapputredningens förslag förverkligas. Frågan blir i så fall en anslagsfråga som faller utanför skatteutskottets kompetensområde.

Utskottet har visserligen under senare år konsekvent hävdad att behov av detta slag i första hand skall tillgodoses genom direkta bidrag och inte genom lättnader vid beskattningen. Men då det skulle framstå som en orimlig åtgärd att beröva de handikappade de nuvarande skatteförmånerna utan att de tillförsäkras en däremot svarande kompensation tillstyrker utskottet departementschefens förslag, som innebär väsentliga förenklingar för de handikappades del. Utskottet är alltså inte berett att förorda en utökad skattebefrielse för de handikappade utan anser att de fortsatta ansträngningarna bör inriktas på att såvitt möjligt ersätta skattelättnaderna med bidrag. Till följd härav avstyrker utskottet bifall till motionerna 1973: 67 och 1973: 249.

Skattevikten för personbilar

Bilskatteutredningen har i sitt betänkande tagit upp frågan om hur skattevikten skall bestämmas för bl. a. personbilarna och därvid förordat i princip samma regler som för lastbilarna, dvs. att skattevikten skall vara lika med totalvikten. Enligt utredningens förslag skall vid beräkning av totalvikt för personbilar till tjänstevikten läggas en schablonmässigt beräknad vikt — 70 kg — för varje passagerare som bilen får ta och en lastvikt på 10 kg per passagerare. Fördelen med totalviktsbestämningen ligger främst i att därigenom skapas en marginal, inom vilken begränsade ändringar kan genomföras utan att beskattningen eller möjligheten att ta ut kostnadsansvaret påverkas. Om bilen exempelvis förses med dragkrok eller extra strålkastare måste inte som vid tjänsteviktsbeskattningen skatten nödvändigtvis justeras, utan vikten av den tillkommande detaljen anses reducera lastvikten. Departementschefen avvisar emellertid förslaget om totalviktsbeskattning med hänvisning till att denna fråga inte har något omedelbart samband med övergången till kilometerbeskattning.

I motionen 1973: 1966 yrkas att bilskatteutredningens förslag skall genomföras på denna punkt. Motionären åberopar bl. a. att inte mindre än 20 000 skattejusteringar görs per år på grund av tillkommande tillbehör med allt vad detta innebär av besvär för myndigheter och enskilda. Från statsfinansiell synpunkt är frågan utan betydelse.

Det är givetvis riktigt som departementschefen anför att frågan inte har någon betydelse för kilometerskattereformen. Man kan emellertid inte bortse från att utredningens förslag är förenat med vissa praktiska fördelar. Utskottet anser därför att frågan om skattevikten för personbilar bör kunna tas upp till förnyad prövning. Med hänvisning till vad ut-

skottet tidigare anfört om takten i det fortsatta reformarbetet bör förslag om ny skattevikt för personbilar kunna läggas fram och genomföras samtidigt med den tredje etappen i fordonsskatteformen och således gälla från och med 1975. Med det anförda anser utskottet motiönen 1973: 1966 besvarad.

Dieseldrivna personbilar

Frågan om beskattningen av de dieseldrivna personbilarna hör inte till de större problemen i det aktuella sammanhanget, eftersom dieselbilarna utgör en förhållandevis liten del av personbilsbeståndet. På grund av förbättringar av den tekniska konstruktionen men framför allt på grund av att bränslebeskattningen varit väsentligt gynnsammare än bensinbeskattningen har de dieseldrivna personbilarna ökat starkt under senare tid. Under perioden 1962—1971 ökade de dieseldrivna personbilarna från 9 000 till 66 000.

Departementschefen konstaterar att det nuvarande systemet inte erbjuder möjligheter att åstadkomma större likhet i beskattningen mellan bensin- och bränsledrivna personbilar men att övergången till kilometerskatt skapar bättre förutsättningar för en mer likvärdig beskattning av personbilarna. Han avser därför att pröva frågan hur en sådan ändring skall kunna genomföras inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag för personbilarna.

Utskottet, som i andra sammanhang haft anledning att påpeka de skattefavourer som bränsledrivna personbilar åtnjuter, finner detta förslag väl motiverat. Enligt utskottets mening behöver en sådan åtgärd emellertid inte nödvändigtvis ske inom ramen för ett oförändrat skatteuttag. Denna princip hade visserligen bilskatteutredningen att tillämpa vid sitt utredningsuppdrag i fråga om de till vägväsendet specialdestinerade skatterna, men eftersom de avsedda skattefavourerna i hög grad också är knutna till de drivmedelsskatter som inte ingår i automobilskattemedlen, bör en uppjustering av kilometerskatten för personbilar kunna göras utan en däremot svarande sänkning av fordonsskatten för bensindrivna personbilar. En sådan sänkning, som skulle få ytterst obetydliga effekter för de bensindrivna personbilarna, synes vara den enda framkomliga vägen om man vill ha ett oförändrat totaluttag för personbilarna. Utskottet förutsätter att också den här föreslagna omläggningen lämpligen kan genomföras från och med 1975.

Departementschefen förordar i det avsnitt som gäller den internationella trafiken och som utskottet återkommer till senare en särskild behandling av bränsledrivna personbilar i ett annat avseende. Bilskatteutredningen föreslog att alla kilometerskattepliktiga motorfordon som brukas utomlands fr. o. m. 1974 skulle kunna få återbetalning av fordonsskatt och avräkning av kilometerskatt genom ett särskilt avstämpningsförfarande och genom utnyttjande av det datamaskinella debite-

ringssystemet. Departementschefen godtar detta förslag utom i vad det gäller personbilar. Motiveringen för detta undantag är att det här i många fall gäller privata resor, att skatten är låg och att det kan uppstå kontrollsvårigheter.

Med anledning härav yrkas i motionen 1973: 1935 att utredningens förslag skall genomföras. Motionärerna anser inte att det föreligger kontrollsvårigheter och kan inte heller acceptera att man denna väg infört en form av turistskatt som bara drabbar en liten kategori bilägare.

Som utskottet ovan framhållit åtnjuter de brännoljedrivna personbilarna skatteförmåner jämfört med de bensindrivna. Enligt utskottets mening finns det därför motiv för att tills vidare inte medge skattebefrielse för brännoljedrivna personbilar vid utrikes resa. Om man däremot fr. o. m. 1975 genomför en skärpning av kilometerbeskattningen på det sätt utskottet förutsatt, bortfaller huvudmotivet för att särbehandla dessa bilar vid utrikes resa. Under sådana förutsättningar bör bilskatteutredningens förslag kunna tas upp till förnyad prövning och genomföras samtidigt med den ovan förordade ändringen i beskattningen av dessa bilar. Därigenom skulle yrkandet i motionen 1973: 1935 i huvudsak bli tillgodosett.

Betalningsansvaret för vägtrafikskatten

Huvudregeln i fråga om betalningsansvaret för såväl fordonsskatt som kilometerskatt är att skattepliktigt fordon inte får användas om till betalning förfallen skatt för innevarande och närmast föregående skatteår inte erlagts. Det är alltså fordonets registrerade ägare som skall svara för skatten. Utredningen hade föreslagit det undantaget från denna regel att ny ägare av fordon inte skall ansvara för skatt som den gamle ägaren skall betala efter ägarbytet. Departementschefen förordar emellertid att undantaget bara skall avse skatt som fastställts genom efterbeskattning och som skulle ha betalats av den gamle ägaren. Han motiverar detta med att skatteindrivningen kan väntas bli väsentligt effektivare än f. n. genom det nya bilregistersystemet.

Med anledning av denna ändring av utredningens förslag yrkas i motionen 1973: 1934 att bestämmelsen skall få den av utredningen föreslagna lydelsen. Motionären åberopar att en ny ägare inte kan gardera sig mot förekomsten av skatteskulder som förfaller till betalning först efter överlåtelsen.

Utskottet vill för sin del framhålla att köparen i köpeavtalet bör gardera sig mot betalningsansvaret för skatt som belöper på den tid fordonet innehafvs av den förre ägaren. Om så sker löper köparen normalt ingen risk att bli avkrävd skatt som åvilar den förre ägaren. Det kan emellertid i enstaka fall inträffa att ett fordon säljs under en förfallomånad och att köparen trots att han garderat sig genom en sådan bestämmelse i avtalet ändå blir krävd på skatt genom att säljaren råkat

i obestånd och inte kunnat fullgöra sina åtaganden. I ett sådant läge kan det framstå som oskäligt att den nye ägaren skall behöva erlägga skatten. Utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t med stöd av dispensbestämmelserna i vägtrafikskatteförordningen kan medge befrielse från skatten om den nye köparen i sådant fall kan visa att den tidigare ägaren enligt köpeavtalet åtagit sig betalningsansvaret härför. Med det anförda har utskottet besvarat motionen 1973: 1934.

Inbetalning av automobilskatt vid nyregistrering av fordon

I propositionen redovisas en framställning från Motorbranschens riksförbund som påtalat att systemet med betalning av automobilskatten genom lösen av postförskotts försändelse, som sänds ut först sedan registrering skett, medför att viss tid förflyter innan ett nytt fordon kan brukas. Bilregisternämnden har i yttrande över framställningen förordat att fordon får brukas mellan registreringstillfället och betalningen av skatten. Departementschefen avvisar framställningen och hänvisar bl. a. till möjligheterna att betala skatten genom insättning på särskilt postgirokonto. Han anser vidare att det finns möjlighet att om problemet kvarstår rätta till det i samband med utfärdandet av kungörelse rörande uppbörden av vägtrafikskatt.

De av motorbranschen åberopade synpunkterna anförs också i motionen 1973: 1936 vari motionärerna begär att Kungl. Maj:t lägger fram förslag om att förregistrerade, avställda bilar skall få användas i avvaktan på den slutliga registreringen.

Utskottet är i likhet med departementschefen medvetet om att det förekommit vissa initialsvårigheter i samband med införandet av den nya bilregistreringen. Det får emellertid förutsättas att dessa svårigheter är av övergående natur och att väntetiderna kan förkortas avsevärt. Det finns också möjligheter att i väsentliga hänseenden rätta till förhållandena då den nya lagstiftningen träder i kraft. Enligt förslaget till vägtrafikskatteförordning gäller nyttjandeförbud för skattepliktiga fordon om till betalning förfallen skatt inte erlagts. Avsikten är emellertid att nyregistrerade fordon skall kunna användas omedelbart efter registreringen. Enligt i administrativ ordning utfärdade bestämmelser skall nämligen skatten inte förfalla till betalning förrän viss kortare tid efter registreringen. Härigenom torde motionärernas yrkande bli i huvudsak tillgodosett. Vissa kvarstående problem kan möjligen föreligga i fråga om nyregistreringar under den återstående delen av detta år, men i dessa fall finns alltså möjligheten att utnyttja inbetalning över särskilt postgirokonto.

Internationell trafik

Ett av de viktigare avsnitten i bilskatteutredningens betänkande och i propositionen behandlar den internationella trafiken, som erbjuder åt-

skilliga problem i beskattningshänseende. Utskottet har redan berört frågan om skatteavlyftning vid utlandsresa med dieseldriven personbil.

De väsentligaste frågorna i detta sammanhang gäller den yrkesmässiga trafikens problem på grund av de beskattningsregler som tillämpas i andra länder, bl. a. Västtyskland och Norge.

Utredningen föreslog att en schabloniserad dagskatt, kallad dagskatt II, skulle tas ut av brännoljedrivna motorfordon från sådana länder i vilka svenska fordon inte åtnjuter skattefrihet. Departementschefen förordar i stället att skatten skall utgå efter den beräknade körsträckan här i landet, dock med skattefrihet för kortare sträckor, förslagsvis högst fem mil. Dagskatten är emellertid avsedd att svara endast mot kilometerskatten, vilket skulle innebära att de norska fordonen i Sverige inte kommer att belastas med någon motsvarighet till fordonsskatten. I syfte att uppnå konkurrensneutralitet förordar departementschefen att förhandlingar tas upp med Norge för att åstadkomma en snar lösning av frågan. Med anledning härav begärs ett bemyndigande för Kungl. Maj:t att redan under 1973 införa skatt på norska lastbilar och släpvagnar som körs i Sverige.

Frågan om den norska konkurrensen på transportområdet har uppmärksammats i två motioner. I den vid riksdagens början väckta motionen 1973: 256 begärs att kilometerskatt skall utgå för utländska fordon. Motionärerna hänvisar till att transporter på svenska fordon inom vissa gränsområden under senare tid minskat på ett oroväckande sätt och anser att skälet härtill främst är att de svenska åkarna inte kan konkurrera med de norska på lika villkor. I motionen 1973: 1924 påpekas att de norska reglerna medger skattefrihet endast för sträckor under tre mil. Med hänsyn härtill anser motionärerna, som begär ett uttalande om att de planerade svensk-norska förhandlingarna bör syfta till full konkurrensneutralitet, att den skattefria körningen inom Sverige bör begränsas på motsvarande sätt.

Utskottet, som tidigare uttalat oro för problemen med den svensk-norska gränstrafiken, finner det angeläget att en snar lösning kommer till stånd. Utskottet vill även understryka att strävandena därvid bör vara att såvitt möjligt uppnå full konkurrensneutralitet.

Departementschefen anser att de väsentligaste olägenheterna skulle kunna undanröjas genom införande av den modifierade dagskatt II han förordar. Det är emellertid som framgår av propositionen knappast möjligt att så länge Sverige biträder 1956 års trafikkonventioner få till stånd en beskattning av de norska transporter som helt svarar mot den svenska fordonsskatten. Utskottet förutsätter därför att Kungl. Maj:t också prövar möjligheten att frånträda dessa konventioner och att ersätta dem med bilaterala trafikbeskattningsavtal, om förhandlingarna med Norge inte ger ett tillfredsställande resultat.

Det råder alltså inte några delade meningar om att de kommande för-

handlingarna syftar till att såvitt möjligt skapa full konkurrensneutralitet. Huruvida de korta sträckor, som skall undantas från beskattning, skall begränsas till fem eller tre mil eller annan lämplig sådan sträcka bör även kunna fastställas förhandlingsvägen. Utskottet tolkar departementschefens uttalande om en sträcka under fem mil närmast som den längsta sträcka som bör kunna komma i fråga när det gäller skattefrihet och inte som ett erbjudande som skulle vara bindande för förhandlingarna. Med det anförda torde även motionerna 1973: 256 och 1973: 1924 kunna anses besvarade.

Kilometerräknarapparaturen

Utskottet behandlar vidare en fråga som närmast hänger samman med föregående års höstriktdags beslut angående bestridandet av kostnaderna för kilometerräknarapparaturen. Detta beslut innebar att fordonsägarna i princip skulle svara för dessa kostnader. Frågan om med vilket belopp staten i vissa fall i samband med övergången till kilometer-skatt skall återbetala sådana kostnader behandlas i propositionen, men på denna punkt har inte några invändningar rests.

I den vid riksdagens början väckta motionen 1973: 12 hemställs att riksdagen begär sådana tillämpningsföreskrifter att fordonsägare inte tillfogas förluster på grund av bristande funktionsduglighet hos kilometerräknarapparaturen. Motionären syftar främst på det fallet att räknarapparaturen efter kort tid måste bytas ut på grund av fabrikationsfel. Utskottet vill med anledning härav framhålla att i det avsedda fallet föreligger möjligheter för köparen att i vanlig ordning kräva ersättning från leverantören för de förluster han åsamkas genom att apparaturen inte uppfyller de krav som fastställts. Vidare kan Kungl. Maj:t dispensvägen medge befrielse från den fordonsskatt som på grund av sådana omständigheter kommit att utgå med för högt belopp. Det finns också anledning förutsätta att kilometerskattenämnden noga följer frågan om apparaturens tillförlitlighet och föreslår de åtgärder som kan betingas av sådana omständigheter som motionären anför. Utskottet förutsätter alltså att motionärens önskemål skall kunna tillgodoses vid den praktiska tillämpningen av kilometerskattesystemet och anser härmed motionen besvarad.

Skattefrihet för lättviktsmotorcyklar

Utskottet vill slutligen erinra om en detalj som närmast berör ikraftträdandebestämmelserna för den nya lagstiftningen. I samband med ikraftträdandet av tidigare beskattningsregler för motorcyklar har undantag från fordonsskatt för s. k. lättviktsmotorcyklar meddelats i övergångsbestämmelserna. I och med att automobilskatteförordningen nu upphävs i sin helhet kommer de tidigare gällande övergångsbestämmelserna inte att få fortsatt giltighet. Avsikten har inte varit att nu beskatta

det förhållandevis blygsamma antalet kvarvarande lättviktsmotorcyklar, och utskottet förutsätter därför att Kungl. Maj:t med stöd av dispensreglerna i vägtrafikskatteförordningen meddelar bestämmelser om fortsatt skattebefrielse för dessa motorfordon.

Mot de delar av propositionen som utskottet inte tagit upp till särskild behandling har utskottet inte funnit anledning till erinran.

Utskottet hemställer

- A. att riksdagen med bifall till propositionen 1973: 94 antar de vid propositionen fogade förslagen till
1. vägtrafikskatteförordning,
 2. förordning om särskild vägtrafikskatt,
 3. förordning om ändring i förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt,
 4. förordning om ändring i förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen,
 5. lag om ändring i skattebrottslagen (1971: 69),
 6. lag om ändring i lagen (1971: 1972) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.;
- B. att riksdagen godkänner vad i propositionen förordas i fråga om beskattning under år 1973 av viss internationell trafik och beträffande kompensation för kostnader för installation av kilometerräknarapparatur i vissa fall;
- C. att riksdagen avslår
1. motionen 1973: 12
 2. motionen 1973: 67
 3. motionen 1973: 249
 4. motionen 1973: 256
 5. motionen 1973: 1924
 6. motionen 1973: 1934
 7. motionen 1973: 1935
 8. motionen 1973: 1936
 9. motionen 1973: 1937
 10. motionen 1973: 1965
 11. motionen 1973: 1966,
- i den mån motionerna inte kan anses besvarade genom vad utskottet anfört.

Stockholm den 22 maj 1973

På skatteutskottets vägnar

ERIK BRANDT

Närvarande: herrar Brandt (s), Engkvist (s), fru Holmqvist (s), herrar Kristenson (s), Josefson i Arrie (c), Larsson i Umeå (fp), Carlstein (s), Wikner (s), Stadling (s), Westberg i Hofors (s), Olof Johansson i Stockholm (c), Levin (fp), Lothigijs (m), Björk i Gävle (c) och Söderström (m).

Reservationer

Beträffande kilometerskatt i stället för fordonsskatt

1. av herrar Larsson i Umeå (fp) och Levin (fp) som ansett

dels att utskottet i sista meningen i andra stycket av yttrandet inte bort uttala sin anslutning till departementschefens uttalande om behovet av en prövotid utan i stället under ovan angivna rubrik på s. 22 bort uttala följande:

Bilskatteutredningen har övertygande visat att en övergång till fullständig kilometerskatt är en betydelsefull åtgärd om man på ett rättvist och konsekvent sätt vill genomföra kostnadsansvarighetsprincipen, särskilt vid beskattningen av den tunga trafiken. Utredningen har också utarbetat detaljerade förslag för genomförande av en sådan reform fr. o. m. 1975. Departementschefen vill emellertid bara gå med på att brännoljeskatten ersätts av kilometerskatt fr. o. m. 1974 och förordar att frågan i övrigt skjuts på framtiden.

Skatteutskottet liksom tidigare bevillningsutskottet har i olika sammanhang, som framgår av vad utskottet inledningsvis anfört, bestämt uttalat sig för att såväl brännoljeskatt som fordonsskatt bör ersättas med kilometerskatt. Utskottet, som inte finner anledning frånträda denna uppfattning, ansluter sig därför till det förslag som framförs i motionen 1973: 1965 om att riksdagen nu bör fatta principbeslut om att ersätta även fordonsskatten för brännoljedrivna motorfordon med kilometerskatt fr. o. m. 1976. Härigenom skulle man få två års erfarenheter av kilometerskattesystemet att bygga på innan den slutliga utbyggnaden verkställs. Utskottet delar också den i motionen framförda uppfattningen att denna reform bör kompletteras med förslag om en successivt nedtrappad mängdrabatt i enlighet med något av de alternativ som bilskatteutredningen utarbetat. Härigenom skulle övergången för de fordon som har det intensivaste vägutnyttjandet och för vilka en renodlad kilometerskatt skulle innebära en chockhöjning på lämpligt sätt kunna mildras.

dels att utskottet under punkterna A och C 10 bort hemställa att riksdagen inte godtar propositionen 1973: 94 i vad den innehåller uttalanden om när fordonsskatten för brännoljedrivna motorfordon bör ersättas med kilometerskatt utan med bifall till motionen 1973: 1965 beslutar att fordonsskatten för bränn-

oljedrivna motorfordon ersätts med kilometerskatt fr. o. m. 1976 och hemställer att Kungl. Maj:t framlägger förslag för genomförande av denna reform, som bör kompletteras med regler om mängdrabatt i enlighet med vad utskottet ovan anfört.

Skattevikten för personbilar

2. av herrar Larsson i Umeå (fp), Levin (fp), Lothigiuss (m) och Söderström (m) som ansett

dels att sista stycket under denna rubrik i utskottets yttrande på s. 23—24 bort ha följande lydelse:

Departementschefens invändningar mot den föreslagna övergången till totalvikt synes inte vara sakligt grundade. Med hänsyn till de påtagliga praktiska fördelar som utredningens förslag innebär finner utskottet det angeläget att skattevikten för personbilar bestäms efter totalvikten redan från och med den nu föreslagna lagstiftningens ikraftträdande. Med det anförda tillstyrker utskottet bifall till motionen 1973: 1966.

dels att utskottet under punkterna A 1, A 2 och C 11 såvitt avser 5 § förordningen om vägtrafikskatt, bilagorna till denna förordning samt bilagan till förordningen om särskild vägtrafikskatt bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1973: 1966 och i anledning av propositionen 1973: 94 antar de vid propositionen fogade förslagen med de ändringar

1. att 5 § förordningen om vägtrafikskatt samt bilagorna till denna förordning erhåller följande såsom *reservanternas förslag* betecknade lydelse:

Utskottets förslag

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

personbil, motorcykel, tjänstevikten
traktor eller motorredskap

Reservanternas förslag

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

personbil *totalvikten*
motorcykel, traktor *tjänstevikten*
eller motorredskap

Reservanternas förslag

Bilaga 1 till vägtrafikskatteförordningen (1973: 000)

Fordonsskatt

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
B Personbilar	0—1 300	165	0
	1 301—	207	42

Bilaga 2 till vägtrafikskatteförordningen (1973: 000)

Kilometerskatt

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0—1 300	19,3	0
	1 301—	20,1	0,8

2. att bilagan till förordningen om särskild vägtrafikskatt erhåller följande såsom *reservanternas förslag* betecknade lydelse:

Reservanternas förslag

Bilaga till förordningen (1973: 000) om särskild vägtrafikskatt

Särskild fordonsskatt

Särskild kilometerskatt

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0—1 300	8,1	0
	1 301—	8,4	0,3

Betalningsansvaret för vägtrafikskatten

3. av herrar Larsson i Umeå (fp) och Levin (fp) som ansett

dels att sista stycket under denna rubrik i utskottets yttrande på s. 25—26 bort ha följande lydelse:

Departementschefens motiv för att skärpa ägaransvaret till att även avse skatt som i princip åvilar tidigare ägare av fordonet är uppenbarligen endast motiverat av rent fiskaliska synpunkter. Enligt utskottets mening har rättssäkerhetssynpunkterna därigenom kommit att åsidosättas. Om avtal träffas mellan köpare och säljare av en bil att säljaren till fullo skall betala den skatt som belöper på tid då han varit ägare till fordonet och säljaren inte fullgör sina åtaganden får köparen inte nyttja fordonet innan skatten erlagts. Kungl. Maj:t kan med stöd av dispensreglerna efterskänka skatten i ett sådant fall, men behandlingen av ett sådant ärende tar sannolikt åtskilliga veckors tid, och fram till dess att befrielse meddelats måste alltså köparen om han kan betala ligga ute med skatten men om han inte kan betala får han helt avstå från att använda fordonet, som kan vara hans enda utkomstmöjlighet. Enligt utskottets mening måste sådana konsekvenser av lagstiftningen anses stötande för rättskänslan, och utskottet finner därför övervägande skäl tala för att den av bilskatteutredningen och motionären i motionen 1973: 1934 föreslagna lydelsen av här avsedda bestämmelser bör ersätta förslaget i propositionen på denna punkt.

dels att utskottet under punkterna A 1 och C 6 såvitt avser 16 och 21 §§ förslaget till vägtrafikskatteförordning bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1973: 1934 och med anledning av propositionen 1973: 94 antar det vid propositionen fogade förslaget med den ändringen att 16 och 21 §§ vägtrafikskatteförordningen erhåller följande såsom *reservanternas förslag* betecknade lydelse:

Utskottets förslag

16 § Skattepliktigt fordon får ej brukas, om till betalning förfallen fordonsskatt ej erlagts för det innevarande och det närmast föregående skatteåret. Detta gäller ej i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 §. Det gäller ej heller i fråga om skatt som åvilar den som innehaft fordon på grund av avbetalningsköp, om fordonet återtages.

Reservanternas förslag

16 § Skattepliktigt fordon får ej brukas, om till betalning förfallen fordonsskatt ej erlagts för det innevarande och det närmast föregående skatteåret. Detta gäller ej i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet om skatten förfallit till betalning efter ägarbytet. Det gäller ej heller i fråga om skatt som åvilar den som innehaft fordon på grund av avbetalningsköp, om fordonet återtages.

*Utskottets förslag**Reservanternas förslag***21 § Kilometerskattepliktigt fordon — — — föregående skatteåret.**

Vad som sägs i första stycket under 3 gäller ej i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 eller 25 §. Det gäller ej heller i fråga om skatt som åvilar den som innehåft fordon på grund av avbetalningsköp, om fordonet återtages.

Vad som sägs i första stycket under 3 gäller ej i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet om skatten förfallit till betalning efter ägarbytet. Det gäller ej heller i fråga om skatt som åvilar den som innehåft fordon på grund av avbetalningsköp, om fordonet återtages.

Dieseldrivna personbilar

4. av herrar Larsson i Umeå (fp), Levin (fp), Lothigius (m) och Söderström (m) som ansett

dels att sista stycket under denna rubrik i utskottets yttrande på s. 25 bort ha följande lydelse:

De av departementschefen åberopade motiven för att inte låta de brännoljedrivna personbilarna åtnjuta samma skattelättnader då de används utanför landets gränser som han föreslår gälla för bussar och lastbilar synes knappast vara bärande. Utskottet medger att det kan vara onödigt att medge avräkning av kilometerskatt och återbäring av fordonsskatt vid sådana kortare resor utomlands med dieseldriven personbil där vinsten för fordonsägaren knappast skulle stå i rimlig proportion till vad åtgärden skulle kosta i fråga om kontroll och administrativt arbete. Det bör likväl vara möjligt att genomföra en ordning som ger ägarna av dieseldrivna personbilar samma rättigheter som föreslås i övrigt för de kilometerskattepliktiga fordonen vid användning utomlands om resan överstiger viss längd, exempelvis 100 mil. Genom en sådan åtgärd skulle de mest stötande effekterna av den dubbelbeskattning som eljest skulle bli fallet kunna elimineras. Den omständigheten att dieseldrivna personbilar är skattegynnade för närvarande utgör enligt utskottets mening inte något motiv för att den del av dessa fordon som används utomlands i stället skall överbeskattas. Utskottet anser alltså att syftet med motionen 1973: 1935 bör tillgodoses.

dels att utskottet under punkterna A och C 8 bort hemställa

att riksdagen icke godkänner propositionen 1973: 94 i vad den innehåller uttalanden som begränsar rätten för ägare av brännoljedrivna personbilar att erhålla lättnader vid beskattningen då fordonet används utomlands utan i stället med anledning av motionen 1973: 1935 uttalar att alla kilometerskattepliktiga fordon bör åtnjuta samma förmåner då de används utomlands men att Kungl. Maj:t av praktiska skäl bör kunna begränsa dessa rättigheter för brännoljedrivna personbilar på sätt utskottet ovan förordat.

Särskilt yttrande

av herrar Josefson i Arric (c), Larsson i Umeå (fp), Olof Johansson i Stockholm (c), Levin (fp), Lothigius (m), Björk i Gävle (c) och Söderström (m):

Utskottet hänvisar i motiveringen för sitt avstyrkande av motionen 1973: 1937 till sitt ställningstagande i betänkandet SkU 1973: 28. I ett särskilt yttrande till detta betänkande underströk vi att vi ej kunde dela utskottets uppfattning att man inte genom skattelindringar borde uppmuntra användningen av mindre miljöfarliga motorbränslen utan ansåg att utredningen rörande kostnaderna för miljövården skulle vara oförhindrad att pröva även sådana lösningar. Vi finner inte skäl att fråntära denna uppfattning.

