

## Regeringens proposition

1978/79: 94

om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601), m. m.;

beslutad den 8 februari 1979.

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

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

INGEMAR MUNDEBO

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås bl. a. olika åtgärder för att förenkla hanteringen av kilometerskatten för fordonsägare och myndigheter. Förslagen innebär i huvudsak följande.

Antalet ordinarie avstämplingar och uppbördstillfällen föreslås minskas från fyra till tre per år. Även andra begränsningar av avstämplingsskyldigheten föreslås.

Vidare föreslås begränsningar i det brukandeförbud som inträder när kilometerskatt inte har betalats eller när kilometerräknarapparaturen är behäftad med fel. Brukandeförbud på grund av att stämpelkort inte har lämnats skall inte längre inträda.

Systemet med förseningsavgift föreslås förenklat så att avgift skall tas ut endast vid upprepad försummelse att lämna avstämplingskort i rätt tid eller när försummelsen avser uppgift som särskilt har avkrävts fordonsägaren.

Den tidsfrist om tre dagar som f. n. gäller för reparation av kilometerräknarapparatur skall enligt förslaget kunna förlängas av länsstyrelse. Motsvarande tidsfrist för besiktning efter reparation föreslås generellt förlängas från tre till tio dagar.

Straffansvar föreslås inträda vid oaktsamt brukande av kilometerskattepliktigt fordon, vars kilometerräknarapparatur har utsatts för manipulation.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 augusti 1979.

## 1 Förslag till

### Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Härigenom föreskrivs att 9, 12, 16–18, 21, 27, 28, 31 och 33 §§ vägtrafikskattelagen (1973: 601)<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

#### Nuvarande lydelse

#### Föreslagen lydelse

##### 9 §<sup>2</sup>

Skatt beräknas för varje fordon för en sammanhängande tid av tolv kalendermånader (skatteår) eller för var och en av *fyra* delar av helt skatteår (skatteperioder).

Skatt beräknas för varje fordon för en sammanhängande tid av tolv kalendermånader (skatteår) eller för var och en av *tre* 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 regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

##### 12 §<sup>3</sup>

Fordonsskatt utgår för skatteår enligt bilaga 1 till denna lag. Skatten utgår för skatteperiod med en *fjärdedel*, för kalendermånad med en tolfedel och för dag med 1/360 av skatten för helt år. Överstiger fordonsskatten för ett fordon 1 500 kronor för helt år utgår fordonsskatt för skatteperiod.

Fordonsskatt utgår för skatteår enligt bilaga 1 till denna lag. Skatten utgår för skatteperiod med en *tredjedel*, för kalendermånad med en tolfedel och för dag med 1/360 av skatten för helt år. Överstiger fordonsskatten för ett fordon 1 500 kronor för helt år utgår fordonsskatt för skatteperiod.

Förcligger skatteplikt för fordon under del av kalendermånad, utgår fordonsskatt för hela månaden. Vad nu sagts gäller dock icke i fråga om fordon, för vilket fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för helt skatteår, för den kalendermånad under vilken skatteplikt första gången inträder för fordonet eller skatteplikt upphör av annan anledning än avställning. Har sådant fordon varit avställt avräknas eller återbetalas fordonsskatt för avställningstiden om denna omfattat minst 15 dagar eller om fordonet övergått till ny ägare under avställningstiden.

Fordonsskatt *erlägges* före ingången av skatteår eller skatteperiod. Regeringen får medge undantag härifrån för grupp av fordon.

Fordonsskatt *erläggs* före ingången av skatteår eller skatteperiod. Regeringen *eller myndighet som regeringen bestämmer* får medge undantag härifrån för grupp av fordon.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av lagens rubrik 1974: 869.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1974: 869.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1978: 118.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

16 §<sup>4</sup>

Skattepliktigt fordon får ej brukas, om till betalning förfallen fordonsskatt ej erlagts. Detta gäller ej i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret eller ej heller i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 §.

Skattepliktigt fordon får ej brukas, om till betalning förfallen fordonsskatt ej erlagts. Detta gäller ej i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och ej heller i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 §.

*Har fordon sålts vid exekutiv försäljning får det brukas av den nye ägaren utan hinder av att fordonsskatt, för vilken tidigare ägare är skattskyldig, inte har erlagts. Föreligger annars särskilda skäl får riksskatteverket medge att visst fordon får brukas utan hinder av första stycket.*

17 §<sup>5</sup>

Kilometerskattepliktigt fordon skall vara försedd med särskild, godkänd räknare för registrering av fordonets körsträcka och tillhörande anordningar för dess funktion (kilometerräknarapparat). Apparaturen skall vara plomberad. Kilometerskattepliktig personbil som användes utom riket skall vidare vara försedd med särskilt märke, som visar att fordonet är kilometerskattepliktigt. Regeringen får medge undantag från skyldighet att förse personbil med sådant märke.

Kilometerskattepliktigt fordon skall vara försedd med särskild, godkänd räknare för registrering av fordonets körsträcka och tillhörande anordningar för dess funktion (kilometerräknarapparat). Apparaturen skall vara plomberad. Kilometerskattepliktig personbil som används utom riket skall vidare vara försedd med särskilt märke, som visar att fordonet är kilometerskattepliktigt. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från skyldighet att förse personbil med sådant märke.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om godkännande, montering, plombering, reparation, kontroll och liknande åtgärd som har avseende på kilometerräknarapparat samt om märke som avses i första stycket.

*Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får efter ansökan medge att kilometerskattepliktigt fordon inte behöver vara försedd med kilometerräknarapparat.*

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1975: 276.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1974: 869 (jfr 1974: 873).

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

18 §<sup>6</sup>

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

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

Skattskyldig skall för varje skatteperiod lämna uppgift till ledning för fastställande av skatt. Sådan uppgift skall lämnas även i annat fall, i den mån regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordnar därom. Kilometerskatt *erlägges* i efterhand för skatteperiod. Regeringen får medge undantag härifrån för grupp av fordon.

Skattskyldig skall för varje skatteperiod lämna uppgift till ledning för *beräkning* av skatt. *Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag härifrån.* Uppgift till ledning för *beräkning av skatt* skall lämnas även i annat fall, i den mån regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordnar därom. Kilometerskatt *erläggs* i efterhand för skatteperiod. Regeringen *eller myndighet som regeringen bestämmer* får medge undantag härifrån för grupp av fordon.

21 §<sup>7</sup>

Kilometerskattepliktigt fordon får ej brukas

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

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

3. om till betalning förfallen kilometerskatt ej erlagts.

Vad som sägs i första stycket under 3 gäller ej i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och ej heller i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts ge-

1. om det inte är försett med kilometerräknarapparat av godkänt slag som är plomberad och godkänd vid besiktning samt fungerar tillfredsställande,

2. om till betalning förfallen kilometerskatt ej erlagts.

*Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge att fordon, utan hinder av första stycket 1, får brukas i avvaktan på reparation eller besiktning av kilometerräknarapparat.*

*Vad som sägs i första stycket 1 gäller ej i fall som avses i 17 § tredje stycket.*

Vad som sägs i första stycket 2 gäller ej i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och ej heller i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom

<sup>6</sup> Senaste lydelse 1974: 869.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 1975: 276.

## Nuvarande lydelse

nom beslut om efterbeskattning enligt 24 eller 25 §.

## Föreslagen lydelse

beslut om efterbeskattning enligt 24 eller 25 §. *Har fordon sålts vid exekutiv försäljning får det brukas av den nye ägaren utan hinder av att kilometerskatt, för vilken tidigare ägare är skattskyldig, inte har erlagts. Föreligger annars särskilda skäl får riksskatteverket medge att visst fordon får brukas utan hinder av första stycket 2.*

27 §<sup>8</sup>

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

Har skattskyldig i mål om skatt skriftligen lämnat uppgift som befinnes oriktig, påförs honom skattetillägg med tjugo procent av den skatt som ej skulle ha påförts, om den oriktiga uppgiften godtagits. Skattetillägg utgår dock ej, om uppgiften ej prövats med hänsyn till att besvären kommit in för sent.

I fråga om skattetillägg skall 37 d och 37 f–37 h §§ lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning tillämpas. Uppgår skattetillägg eller sammanlagda beloppet av flera samtidigt till fastställelse föreliggande skattetillägg ej till 50 kronor, påförs ej tillägg.

I fråga om skattetillägg skall 37 d och 37 f §§, 37 g § *andra stycket samt 37 h §* lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning tillämpas. Uppgår skattetillägg eller sammanlagda beloppet av flera samtidigt till fastställelse föreliggande skattetillägg ej till 50 kronor, påförs ej tillägg.

Fråga om skattetillägg prövas av beskattningsmyndigheten. Fråga om skattetillägg på grund av oriktig uppgift i mål om skatt prövas dock av kammarrätten på talan av allmänt ombud. Sådan talan får föras, om den oriktiga uppgiften ej har godtagits efter prövning i sak eller ej prövats i målet, och skall väckas inom ett år från utgången av den månad då dom eller slutligt beslut i målet vunnit laga kraft.

28 §<sup>9</sup>

*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 vederbörlig uppgift för skatteperiod om körsträcka för kilometerskattepliktigt fordon inte kommit in inom föreskriven tid skall erinran om uppgiftsskyldigheten och om förseningsavgift sändas till den som ägde fordonet vid utgången av skatteperioden, om ej annat följer av andra stycket.*

<sup>8</sup> Senaste lydelse 1978:199.

<sup>9</sup> Senaste lydelse 1978:199.

## Nuvarande lydelse

Har i fall som avses i första stycket ägaren *anmanats att lämna uppgift men ej efterkommit anmaningen inom tid som föreskrivits i denna eller underlåtit att inom föreskriven tid lämna uppgift om fordonets körsträcka vid minst ett av de tre närmast föregående uppbordestillfällena, bestäms förseningsavgiften till 200 kronor.*

Fråga om förseningsavgift prövas av beskattningsmyndigheten. I fråga om förseningsavgift skall 37 f § första och tredje styckena, 37 g § *andra stycket* samt 37 h § lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning tillämpas. Utöver vad som föreskrivs i nämnda 37 f § första stycket gäller att förseningsavgifter avseende samma fordonsägare för en och samma skatteperiod får nedsättas till 500 kronor eller, i fall som avses i *andra stycket*, 1 000 kronor.

## Föreslagen lydelse

Har i fall som avses i första stycket ägaren underlåtit att inom föreskriven tid lämna uppgift *för skatteperiod* om fordonets körsträcka för minst *en* av de tre närmast föregående *skatteperioderna påför beskattningsmyndigheten ägaren förseningsavgift. Detsamma gäller om ägaren har anmanats att lämna uppgift om körsträcka men ej efterkommit anmaningen inom tid som har föreskrivits i denna.*

*Förseningsavgift enligt andra stycket utgår med 100 kronor. Avgiften bestäms dock till 200 kronor om förseningsavgift har påförts för minst en av de tre närmast föregående skatteperioderna eller om förseningen avser uppgift som ägaren har anmanats att lämna.*

Fråga om förseningsavgift prövas av beskattningsmyndigheten. I fråga om förseningsavgift skall 37 f § första och tredje styckena samt 37 h § lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning tillämpas. Utöver vad som föreskrivs i nämnda 37 f § första stycket gäller att förseningsavgifter avseende samma fordonsägare för en och samma skatteperiod får nedsättas till 500 kronor eller, i fall som avses i *tredje stycket andra meningen*, 1 000 kronor.

31 §<sup>10</sup>

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.

Mot beslut som avses i 23–27 §§, 28 § *andra eller tredje stycket* eller 40 § eller som avser rättelse eller utdömande av vite får skattskyldig och allmänt ombud föra talan genom besvär hos kammarrätt.

*Mot beslut enligt 16 § andra stycket andra meningen eller 21 § fjärde stycket tredje meningen får skattskyldig föra talan genom besvär hos regeringen.*

<sup>10</sup> Senaste lydelse 1974: 863.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

Bestämmelserna i 40 och 45 §§ lagen (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.

33 §<sup>11</sup>

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

Den som uppsåtligen *vidtar* åtgärd med kilometerräknarapparat på fordon så att körsträcka som skall ligga till grund för beräkning av kilometerskatt för fordonet ej registreras eller registreras för lågt *döms*, om förfarandet ej utgör ett led i gärning som är belagd med strängare straff enligt skattebrottslagen (1971: 69), till böter eller fängelse i högst sex månader. *Till samma straff döms den som av grov oaktsamhet brukar fordon, på vars kilometerräknarapparat har vidtagits åtgärd som nu sagts.*

1. Denna lag träder i kraft den 1 augusti 1979.

2. De nya bestämmelserna i 9 och 12 §§ tillämpas i fråga om fordonskatt för skatteår som börjar den 1 september 1979 eller senare och i fråga om kilometerskatt för skatteår som börjar den 1 juli 1979 eller senare. Regeringen får i samband med ikraftträdandet förordna att skatteår eller skatteperiod skall omfatta annan tid än som anges i 9 § samt att fordonskatt för sådant skatteår eller sådan skatteperiod enligt 12 § skall jämkas i motsvarande mån.

3. De nya bestämmelserna i 28 och 31 §§ tillämpas i fråga om skatteår eller skatteperiod som går till ända efter ikraftträdandet.

4. I övrigt tillämpas äldre bestämmelser i fråga om förhållande som hänför sig till tid före ikraftträdandet.

<sup>11</sup> Senaste lydelse 1976: 337.

## 2 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon

Härigenom föreskrivs att 13 § lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon skall ha nedan angivna lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 13 §

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

*Utbetalning enligt första stycket får ej göras om den som är upptagen i bilregistret som fordonets ägare innehar detta med nyttjanderätt under viss tid.*

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

---

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

BUDGETDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1979-02-08

**Närvarande:** statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Huss, Rohde, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, De Geer, Blix, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam

**Föredragande:** statsrådet Mundebo

### Proposition om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601), m. m.

---

## 1 Inledning

Kilometerskattesystemet har varit i kraft sedan den 1 januari 1974. Ursprungligen utgick skatten endast för fordon inrättade för drift med annat drivmedel än bensin eller gasol. Den 1 juni 1976 utvidgades kilometerskatten till att omfatta även släpvagnar som dras av kilometerskattepliktigt motorfordon och har en skattevikt över 3 000 kg.

De grundläggande bestämmelserna om vägtrafikbeskattningen, varav kilometerskatten är en del, finns i vägtrafikskattelagen (1973: 601, ändrad senast 1978: 199), VSL. Därutöver regleras beskattningen i vägtrafikskatteskattningörelsen (1973: 776, ändrad senast 1978: 331), VSK, kungörelsen (1973: 777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m. m. för fordon som använts utom riket (omtryckt 1976: 768, ändrad senast 1978: 128), ÅVK, lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket (ändrad senast 1978: 119) och i ett flertal andra författningar.

Med stöd av regeringens bemyndigande den 24 mars 1977 uppdrog jag åt en särskild utredare att göra en teknisk översyn av vägtrafikbeskattningen (B 1977: 05). Utredningen antog namnet *vägtrafikskatteutredningen*.<sup>1</sup> Direktiven för utredningen innebar att den skulle göra en översyn av vägtrafikbeskattningens olika delar. Bland de frågor som borde tas upp framhölls bl. a. uppbörden av fordonsskatt och kilometerskatt och en allmän författningsteknisk översyn. Särskilt borde strävas efter förenklingar i beskattningen med beaktande av rimliga krav på att den skall vara effektiv och ge möjligheter till en tillfredsställande kontroll.

<sup>1</sup> Utredningsman departementsrådet Leif Lindstam.

Uppdraget innefattade inte att bedöma t. ex. beskattningens nivå, avvägningen mellan fordonsskatt och kilometerskatt eller en återgång från kilometerskatt till skatt på motorbränsolja.

I ett första delbetänkande Kilometerskatt (Ds B 1978: 5) har utredningen sett över kilometerskattens nuvarande utformning och lagt fram olika reformförslag. Utredningen har därvid sökt utforma regler som medför mindre kostnader och mer begränsat uppgiftslämnande för de skattskyldiga och underlättad administration för myndigheterna.

Utredningens förslag förutsätter ändringar i bl. a. VSL och i tillämpningsföreskrifter, som beslutas av regeringen, t. ex. i VSK. Vidare har utredningen förordat vissa åtgärder, som inte kräver författningsändring.

I fråga om gällande ordning och utredningens förslag torde jag få hänvisa till betänkandet, som bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. Yttranden har avgetts av statens trafiksäkerhetsverk (TSV), riksskatteverket (RSV), riksrevisionsverket (RRV), generaltullstyrelsen, postverket, kilometerskattenämnden (KSN), kammarrätten i Göteborg, samtliga länsstyrelser, skattetilläggsutredningen, delegationen för företagens uppgiftslämnande (DEFU), byråkratiutredningen, AB Svensk bilprovning, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska taxiförbundet, Svenska åkeriförbundet, Åkeriföretagarnas centralförbund och Sveriges bilskrotares riksförbund. RSV har bifogat yttrande av Föreningen Sveriges kronofogdar. Länsstyrelsen i Gotlands län har bifogat yttrande av allmänna ombudet i länet. Länsstyrelserna i Malmöhus och Örebro län har bifogat yttranden av resp. läns åkeriförening.

En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

## 2 Föredragandens överväganden

### 2.1 Allmänna synpunkter på kilometerbeskattningen

Kilometerskattens principiella grundval är att skatt utgår i förhållande till körd vägsträcka. Skattens höjd varierar dessutom med fordonsslag, vikt och axelarrangemang. När denna skatteform infördes år 1974 ersatte den tidigare utgående särskilda skatter på bränsolja. Skattenivån avpassades så att den genomsnittligt skulle ge samma skattebelastning som den slojade bränselbeskattningen.

Övergången till kilometerskatt skedde av främst två skäl. Bränselbeskattningen orsakade stora kontrollproblem. Genom olika skatteundrandragande åtgärder kunde den tekniskt sett likvärdiga men väsentligt lägre beskattade eldningsoljan användas i stället för motorbränsolja för drift av motorfordon. Vidare ansågs kilometerskatt vara en lämpligare skatteform

än drivmedelsskatt när det gällde att tillgodose den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen, som fastslogs genom statsmakternas trafikpolitiska beslut år 1963.

I praktiken är kilometerskattesystemet uppbyggt på följande sätt. I varje kilometerskattepliktigt fordon skall en stämplande kilometerräknare vara inmonterad. I räknaren registreras fortlöpande den tillryggalagda vägsträckan. Fyra gånger om året skall fordonets ägare göra en avstämpling av kilometerräknaren på särskild blankett som sänds in till TSV. En skatteperiod omfattar alltså i princip tre månader. Perioderna bestäms av slutsiffran i fordonets registreringsnummer och är avpassade så att en anknytning finns till fordonets kontrollmärke.

På grundval av avstämplingskortet beräknas och debiteras skatt genom automatisk databehandling utan att något formellt beslut meddelas. Vill fordonsägaren invända mot skattens beräkning kan han påkalla beslut i skattefrågan.

Särskilda föreskrifter finns för att säkerställa att varje skattskyldig fullgör sin uppgifts- och betalningsskyldighet. Åsidosätts dessa skyldigheter får fordonet inte användas. Vidare gäller att efterbeskattning kan ske samt att skattetillägg och förseningsavgift kan tas ut.

Vidare finns särskilda regler om hur kilometerräknarapparaturen skall vara beskaffad och vad fordonsägaren har att iaktta om den inte fungerar tillfredsställande.

Av det sagda framgår att kilometerskattesystemet ställer stora krav på såväl myndigheter som enskilda. Från skilda håll har kritik riktats mot systemet. Denna kritik tar främst sikte på "krånglet" i hanteringen och den omfattande regleringen, som tillkommit i kontrollsyfte. Vidare har gjorts gällande att systemet förorsakar enskilda fordonsägare orimligt höga kostnader och att även det allmännas kostnader för administrationen och skatteuppbörden är alltför höga. Från olika håll har dessutom påpekats att systemet är känsligt för fusk, att kilometerräknarna alltför lätt kan manipuleras och att det förekommer ett oacceptabelt stort skattesvinn.

Till dessa problem kan läggas ett som KSN tagit upp i sitt remissyttrande. En av de större europeiska tillverkarna av dieselpersonbilar har långt framskridna planer på införande av elektroniska hastighetsmätare. Realiseras dessa planer kommer en vajerdriven räknare av nuvarande typ inte att kunna användas i dessa fordon utan att fordonens normala utförande ändras. Hittills gjorda undersökningar har visat att det kan bli svårt att konstruera en elektronisk kilometerräknare för dessa fordon som är säkert mot manipulationer.

Flera av remissinstanserna menar att nackdelarna med kilometerskattesystemet är så stora att det bör ersättas med en annan beskattningsform. Genomgående förordas därvid en återgång till skatt på motorbränsle. Kontrollen av att otillåtet bränsle inte används skulle bygga på att detta försågs med ett ämne som kan spåras vid ett enkelt prov. Från flera håll

görs det gällande att ett sådant system praktiseras i Finland med gott resultat.

I anledning av den nu redovisade kritiken mot kilometerskattesystemet som sådant vill jag framhålla följande. För de brännoljedrivna personbilarna, lastbilarna och bussarna och de nu skattepliktiga släpvagnarna är det enligt min mening principiellt riktigt att direkt lägga körsträckan till grund för beskattningen. Vidare ger kilometerskatten i motsats till brännoljeskatten möjlighet att anpassa beskattningen efter fordonens axelarrangemang och vikt. I den framförda kritiken mot kilometerskatten syns dessa förhållanden inte ha beaktats.

Vad jag nu har anfört hindrar självfallet inte att kritiken kan vara helt eller delvis befogad. För att undersöka om så är fallet har regeringen genom beslut den 1 februari 1979 gett vägtrafikskatteutredningen i uppdrag att göra en allsidig utvärdering av kilometerskattesystemet (Dir. 1979: 9). Med utgångspunkt i att de brännoljedrivna fordonen och deras släpvagnar skall beskattas i ungefär samma utsträckning som f. n. kan frågan om att slopa kilometerskatten, om detta skulle visa sig önskvärt, inte avgöras förrän ev. alternativa beskattningsformer också har bedömts. Utredningens utvidgade uppdrag omfattar även att göra en sådan bedömning.

Jag vill också framhålla att regeringen genom beslut den 1 februari 1979 har gett i uppdrag åt KSN att initiera och leda arbetet med att utveckla en ny kilometerräknare, t. ex. för navmontering, som kan användas för i stort sett alla kilometerskattepliktiga fordon. En mycket drift- och manipulationssäker kilometerräknare kan göra det möjligt att vidta väsentliga förändringar av kilometerskattesystemet. Innan ställning tas till en ev. avveckling av kilometerskatten bör därför möjligheterna att utveckla en sådan räknare kunna överblickas.

Kostnaderna som är förenade med utredningsarbetet bör under innevarande budgetår få bestridas från åttonde huvudtitelns förslagsanslag Kilometerbeskattning. Jag inbegriper däri kostnader för att utforma och prova försöksmodeller av räknardetaljer o. dyl. För nästa budgetår bör kostnaderna belasta förslagsanslaget Riksskatteverket, eftersom verket då övertar KSN:s kvarvarande arbetsuppgifter.

Enligt min mening bör kilometerskattesystemet behållas i vart fall till dess förutsättningarna för dess avskaffande har klarlagts.

I avvaktan på att resultatet av de nu angivna åtgärderna föreligger bör de möjligheter till förbättringar av systemet som finns utnyttjas. Jag övergår därför till att behandla de av utredningen framlagda förslagen till ändringar i VSl. m. m. För sammanhangets skull avser jag emellertid också att beröra vissa spörsmål beträffande vilka det ankommer på regeringen att fatta beslut.

## 2.2 Uppgifter till ledning för beräkning av kilometerskatt m. m.

Utredningen har föreslagit två olika åtgärder för att bringa ned uppgiftslämnandet för beräkning av kilometerskatt. Den ena innebär att antalet ordinarie avstämplingar per år minskas från fyra till tre. Därvid har utredningen avvisat tanken på olika schablonmetoder, bl. a. med preliminära skatteinbetalningar i förskott. Den andra innebär att skyldigheten att göra ordinarie avstämpling slopas då annan avstämpling ändå görs under avstämplingsmånaden och denna avstämpling följs av registernotering.

Enligt förslaget skall skatteåret delas in i tre skatteperioder om i princip fyra månader. Vidare skall uppbörd av kilometerskatt och uppbörd av fordonsskatt göras under en och samma uppbördsperiod samt avstämpling i princip, med ovannämnda undantag, göras särskilt för beräkning av kilometerskatt. Att införa en ordning varigenom någon av de ordinarie avstämplingarna alltid skulle ske i samband med den årliga besiktningen hos AB Svensk bilprovning har utredningen inte ansett lämpligt framför allt av det skälet att besiktning kan göras när som helst under en fem månader lång period. Detta skulle kunna leda till stora variationer i körsträckan mellan två ordinarie avstämplingar och därmed också till stora variationer i skattebeloppen mellan olika skatteperioder.

Några remissinstanser har inte velat släppa tanken på att ett system med preliminära förskottsinsbetalningar av skatt vore att föredra. För egen del ansluter jag mig emellertid till utredningens bedömning att denna metod kan komma att skapa minst lika stora svårigheter som den löser. Jag menar liksom utredningen att det nuvarande sambandet mellan avstämpling och uppbörd bör behållas vid samtliga ordinarie uppbördstillfällen.

Vad det då gäller att överväga är huruvida antalet sådana avstämplingar och uppbördstillfällen kan minskas. Denna tanke har genomgående vunnit gehör hos remissinstanserna. De har även till den allt övervägande delen godtagit att antalet bestäms till tre per år. Själv finner jag utredningens förslag välgrundat. De betänkligheter som i några fall redovisas – bl. a. ökad risk för restföring av skatt och för att brister i apparaturen inte upptäcks – är inte av sådan styrka att de motväger de uppenbara fördelarna, främst den avsevärda minskningen av stämpelkortshanteringen, som står att vinna med den föreslagna ordningen. Jag anser därför att denna reform bör genomföras på det sätt utredningen föreslagit.

Reformen kräver ändringar i 9 § första stycket och 12 § första stycket VSL.

Även förslaget att slopa kravet på ordinarie avstämpling när viss annan avstämpling har gjorts under avstämplingsmånaden innebär förenklingar och bör genomföras. Detta bör i enlighet med utredningens förslag ske genom ett tillägg till 18 § andra stycket VSL. Där bör anges att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från skyldigheten att göra ordinarie avstämpling. Erforderliga föreskrifter i detta hänseende bör tas in i VSK.

Utredningen har utförligt behandlat frågan om att införa möjlighet till avstämpling och skattedebitering vid ägarbyte (avsnitt 4.2.3 i betänkandet). Utredningen har funnit att en sådan möjlighet inte bör införas. Jag delar denna uppfattning.

### 2.3 Brukandeförbud

Brukandeförbud inträder om fordonsskatt eller kilometerskatt, som har förfallit till betalning, inte har betalats. Om skatten avser tid före det närmast föregående skatteåret eller om skatten har påförts en tidigare ägare av fordonet genom efterbeskattning är dock den obetalda skatten inte hinder mot brukande.

I fråga om kilometerskattepliktiga fordon inträder brukandeförbud även om meddelade föreskrifter i fråga om kilometerräknarapparat inte har iakttagits eller om föreskriven uppgift för beräkning av kilometerskatt inte har lämnats.

Enligt utredningsförslaget skall bestämmelserna om brukandeförbud för kilometerskattepliktiga fordon på grund av uppgiftsförsummelse slopas. Kilometerskattepliktigt fordon skall inte få brukas om det inte är försett med kilometerräknarapparat av godkänt slag som är plomberad och godkänd vid besiktning och fungerar tillfredsställande. Vidare föreslås inskränkningar i brukandeförbudet på grund av obetald fordonsskatt och kilometerskatt.

Utredningens förslag till lättnader i bestämmelserna om brukandeförbud har allmänt mottagits positivt av remissinstanserna. I fråga om enskildheter i förslaget har dock vissa kritiska synpunkter förts fram.

För egen del anser jag, liksom utredningen och en med något undantag enhällig remissopinion, att brukandeförbud för kilometerskattepliktigt fordon inte bör inträda därför att föreskriven uppgift för beräkning av kilometerskatt ej har lämnats. Brukandeförbud på grund av att apparaturen inte är i överensstämmelse med meddelade föreskrifter bör inträda endast när fråga är om ett mer grundläggande fel. Den förra brukandeförbudsgrunden bör därför slopas och den senare ändras i enlighet med vad utredningen föreslagit.

När det gäller brukandeförbud på grund av obetalda vägtrafikskatter finns det anledning att närmare gå in på utredningsförslaget. Enligt detta skall brukandeförbud som har inträtt för visst fordon på denna grund automatiskt upphävas för ny ägare till fordonet om förvärvet sker vid exekutiv auktion. Vidare har föreslagits att ett på samma grund inträtt brukandeförbud skall kunna upphävas efter myndighetsprövning, om särskilda skäl föreligger. Utredningen har uttalat att sådana skäl torde föreligga bl. a. när konkursförvaltare säljer fordon från konkursbo, antingen på offentlig auktion eller under hand.

Utredningen har pekat på att den föreslagna ordningen skulle medföra

att obetald skatt som har förfallit till betalning före förvärvet inte skulle utgöra hinder för den nye ägaren att använda fordonet, vilket däremot skulle vara fallet om den obetalda skatten har förfallit till betalning efter förvärvet. Detta innebär bl. a. att den nye ägaren kan bli tvungen att betala kilometerskatt som förfaller till betalning efter förvärvet men som avser en tidigare ägares användning av fordonet. Däremot kan han slippa betala fordonsskatt som har debiterats tidigare ägare men som helt eller delvis hänför sig till tid efter förvärvet. Enligt utredningens uppfattning talar praktiska skäl för en sådan ordning. En expert i utredningen anser dock att reglerna om hävande av brukandeförbud vid sådana förvärv bör utformas så att den nye ägaren skall betala fordonsskatt till den del denna hänför sig till tid efter förvärvet, för att brukandeförbud inte skall inträda, men att det å andra sidan inte skall krävas att han betalar kilometerskatt för körning före förvärvsdagen.

Utredningen har vidare uttalat att brukandeförbud bör kunna hävas även när konkursbo fortsätter konkursgäldenärs verksamhet under viss tid eller när skatt har restförts och överlämnats för indrivning och den skattskyldige har träffat avtal med kronofogdemyndigheten om en avbetalningsplan för skatten. Utredningen har framhållit att möjligheten för den skattskyldige att betala skatteskulden kan ligga i att han t. ex. kan fullfölja ett kontrakt om transporter eller i att fordonet allmänt används i rörelsen och därigenom ger intäkter. Brukandeförbudet bör i sådana fall kunna hävas åtminstone temporärt. I förekommande fall bör ett sådant medgivande kunna återkallas.

Däremot har inte utredningen ansett att brukandeförbud bör kunna hävas endast på den grunden att köparen inte känt till den obetalda skatten. Även när fordon, som har sålts med förbehåll om återtaganderätt, återtas av säljaren har utredningen menat att skatteskuld som har uppkommit under köparens innehav av fordonet skall vara betald för att fordonet skall få användas. Utredningen har i sistnämnda fall pekat på bestämmelserna om "positivt restvärde" i lagen (1978: 599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m. fl. och i konsumentkreditlagen (1977: 981).

Utredningen har föreslagit att det skall ankomma på RSV att pröva hävande av brukandeförbud och att besvär skall kunna föras hos regeringen.

De föreslagna ändringarna har överlag mottagits positivt av remissinstanserna. RSV och några andra remissinstanser har dock förordat att brukandeförbudet skall hävas automatiskt även i konkursfallen. Vidare har RSV och ett par länsstyrelser ställt sig bakom det särskilda yttrandet av en av experterna. Företrädare för bilhandeln har kritiserat utredningens uppfattning i fråga om återtagna fordon. Slutligen har RSV och någon länsstyrelse förordat att prövningen av om brukandeförbud skall hävas bör anförtros åt länsstyrelserna.

För egen del vill jag framhålla följande. Jag instämmer i utredningens bedömning att brukandeförbud på grund av obetalda vägtrafikskatter kommit

att inträffa i vissa fall som inneburit påtagliga olägenheter. Det är därför befogat att genomföra vissa lättnader i bestämmelserna. Jag anser i likhet med utredningen, att övervägande skäl talar för att fordon som säljs på exekutiv auktion automatiskt bör befrias från brukandeförbud. Även när särskilda skäl i övrigt föreligger bör brukandeförbudet kunna hävas. Detta bör, i enlighet med utredningens förslag, kunna ske t. ex. vid försäljning från konkursbo, fortsättande av konkursgäldenärs rörelse samt i vissa fall då skuld som avser vägtrafikskatt avbetalas enligt överenskommelse med kronofogdemyndighet. Några remissinstanser har hänvisat till att denna möjlighet i viss mån kan öppna vägen för skatteundandragande åtgärder och förordat att brukandeförbudet i nu avsedda fall bör hävas först efter prövning av myndighet. Jag delar denna uppfattning. I likhet med utredningen anser jag att prövningen, med hänsyn bl. a. till vikten av en enhetlig rättstillämpning, till dess närmare erfarenheter vunnits bör göras av RSV. Mot beslut som RSV meddelar i sådan fråga bör talan kunna föras genom besvär hos regeringen.

Jag delar även utredningens uppfattning att en ny ägare, som förvärvar ett fordon under ovan angivna förutsättningar, måste betala skatt, för vilken han själv är skattskyldig men inte annan skatt, för att fordonet skall få användas.

Utöver nu behandlade frågor, vilka kräver lagändring, bör vissa ändringar i förenklande syfte göras i VSK. Vidare finns, i enlighet med vad utredningen har uttalat, möjlighet att genomföra förbättringar i administrativt hänseende.

#### 2.4 Förseningsavgift

Utredningen har föreslagit att systemet med förseningsavgift, som gäller vid lämnande av körlängdsuppgift för kilometerskatt, skall utformas på i huvudsak följande sätt. Förseningsavgift skall utgå endast i de fall dubbel avgift påförs enligt nu gällande bestämmelser. En enstaka förseelse skall endast medföra erinran om uppgiftsskyldigheten. Vid upprepad förseelse för samma fordon skall enkel avgift, 100 kronor, påföras. Har enkel avgift påförts och upprepas underlåtenheten ännu en gång under någon av de tre närmast följande skatteperioderna skall dubbel avgift, 200 kronor, påföras. Förseningsavgift i nu nämnda fall skall utgå endast när underlåtenheten avser ordinarie avstämpling. Underlåtenhet att efterkomma anmaning att lämna uppgift skall medföra dubbel avgift, 200 kronor. Vid ifrågasatt eftergift av avgift skall även ursäktligheten vid den förseelse som endast medfört erinran kunna prövas.

En klar majoritet av remissinstanserna har i princip godtagit utredningens förslag. Den närmare utformningen av de nya reglerna har dock rönt en viss kritik. Det gäller främst frågan huruvida ursäktlighet vid en första gångsförsummelse, som endast föranleder erinran, skall kunna prövas när

eftergift av förseningsavgift övervägs efter ytterligare en försummelse att lämna uppgift. Till dem som motsätter sig förslaget i denna del hör skatte-tilläggsutredningen, kammarrätten i Göteborg och tio länsstyrelser. Skatte-tilläggsutredningen har föreslagit att en erinran i stället skall kunna prövas om detta yrkas inom kortare tid, t. ex. tio dagar.

För egen del har jag gjort följande bedömning. Utredningen har visat att det föreligger ett uppenbart behov av omformning av reglerna om förseningsavgift. Utredningen har också klarlagt att de flesta förseningar vid uppgiftslämnande är av engångskaraktär. Den av utredningen föreslagna konstruktionen av förseningsavgiftsinstitutet innebär visserligen en avvikelse från vad som gäller vid bristande uppgiftslämnande vid övrig beskattning. Med hänsyn till de speciella förhållandena på kilometerskatteområdet bör dock en sådan avvikelse inte inge några betänkligheter. Förslaget innebär påtagliga administrativa fördelar, bl. a. genom att en stor mängd förseningsavgiftsärenden kan beräknas bortfalla. Det bör därför genomföras. Avgift bör alltså utgå vid upprepad försening i samband med ordinarie uppbörd och vid försummelse att i tid lämna uppgift som särskilt avkrävt fordonsägaren. De av utredningen föreslagna avgiftsbeloppen är desamma som nu tillämpas. Jag biträder förslaget även i denna del.

När det gäller omfattningen av en eftergiftsprövning då det övervägs att påföra avgift på grund av upprepad uppgiftsförsummelse, vill jag framhålla följande. Utredningen har som nämnts visat att de flesta förseningar av ifrågavarande slag är engångsförsummelse och att den föreslagna ordningen kan antas komma att medföra ett betydande bortfall av förseningsavgiftsärenden. Följaktligen bör, om den föreslagna ordningen genomförs, även ärenden angående ifrågasatt eftergift minska avsevärt i omfattning. Under sådana förhållanden anser jag inte att arbetssituationen vid länsstyrelserna utgör något bärande skäl mot att låta prövningen av eftergift omfatta även omständigheterna vid den försummelse som föranlett erinran. För de skattskyldiga kan det te sig stötande att den som kommer i fråga för avgiftspåföring på grund av upprepad uppgiftsförsummelse skall kunna påräkna eftergift om ursäktlighet föreligger för den senaste försummelsen men inte om endast den tidigare varit ursäktlig. Därtill kommer att en skattskyldig inte torde kunna fränkännas rätten att i ett avgiftsärende åberopa att en erinran, som han har erhållit vid ett tidigare tillfälle, varit obefogad av andra skäl än ursäktlighet, t. ex. därför att han inte varit skyldig att lämna uppgift. En ordning som innebär att olika invändningar mot en avgiftspåföring i processuellt hänseende behandlas olika är enligt min mening inte lämplig.

Av det sagda framgår att jag biträder utredningens uppfattning att prövning av fråga om eftergift av förseningsavgift skall kunna omfatta även närmast föregående försummelse, om denna endast har lett till erinran. Vid detta förhållande bör författningstexten till 28 § utformas i enlighet med utredningens förslag. Jag vill i detta sammanhang också betona vikten av att

de skattskyldiga får tillräcklig information om gällande bestämmelser när en erinran skickas ut.

## 2.5 Åtgärder vid fel på apparaturen m. m.

Utredningen har föreslagit vissa lättnader för fordonsägarna vid reparation och besiktning av kilometerräknarapparatur. Enligt förslaget skall en möjlighet införas för länsstyrelserna att medge förlängning av den treda-dagsfrist, räknat från dagen då ett fel på apparaturen har upptäckts, som nu gäller för reparationen. Vidare skall besiktningsfristen, räknat från dagen för reparation, förlängas från nuvarande tre till tio dagar. Förslaget innebär att det i 21 § VSL bör anges att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge att fordon får brukas i avvaktan på reparation eller besiktning av apparaturen, oavsett vad som annars gäller i fråga om brukandeförbud för fordon som saknar kilometerräknarapparatur eller vars apparatur är bristfällig. Enligt utredningens förslag skall prövningen av reparationsfristen göras av beskattningsmyndigheten, dvs. av länsstyrelsen.

Remissinstanserna har genomgående hälsat med tillfredsställelse att bestämmelserna om reparationsfrist och besiktningsfrist mjukas upp. Jag finner också övervägande skäl tala för att lättnader i berörda hänseenden genomförs. Endast på ett par punkter vill jag kommentera utredningsförslaget.

En del länsstyrelser har gett uttryck åt en viss osäkerhet beträffande ansöknings- och beslutsförfarandet samt inriktningen och omfattningen av den prövning som skall göras, då en förlängning av reparationsfristen begärs. Jag vill härvidlag understryka att, för att inte förtjänsten med dispensinstitutet skall ominstetgöras genom att brukandeförbud hinner inträda innan beslut föreligger, beslutsprocessen måste kunna ske snabbt och utan alltför stor vidlyftighet. Ansökningsförfarandet bör inte med nödvändighet behöva vara skriftligt. Detta får dock inte hindra att tillämpningen blir restriktiv. Det skall ha visats att särskilda skäl föreligger för att förlängning skall kunna medges. Ett exempel härpå, som utredningen också framhåller, är bristande tillgång till reservdelar. Jag anser däremot inte att fordonsägarens personliga förhållanden normalt skall kunna utgöra skäl för förlängning av tidsfristen. I övrigt förutsätter jag att RSV utfärdar erforderliga anvisningar på detta område för att säkerställa en likformig tillämpning av bestämmelserna i alla län.

Den av utredningen föreslagna möjligheten att anföra besvär över beskattningsmyndighetens beslut i fråga om reparationsfristen finner jag ej skäl att genomföra. Det är ytterst tveksamt om fordonsägarna skulle vara betjänta av en sådan besvärsmöjlighet, eftersom brukandeförbud i normalfallet torde hinna inträda innan besvärsmyndigheten hunnit pröva frågan.

Utredningen har lämnat ytterligare förslag för att stimulera fordonsägare att göra funktionskontroll under ordinarie avstämplingsmånad, som jag

finner välbetänkta. Sålunda bör det vara av värde om de ordinarie avstämplingskortet förses med viss information, för att underlätta en sådan kontroll. Denna fråga faller inom RSV:s kompetensområde och kräver ingen författningsändring.

## 2.6 Särskilda rutiner för vissa skattskyldiga

Utredningen har föreslagit att det skall föreligga en möjlighet att slopa kravet på kilometerräknarapparat för vissa företag med stor fordonspark, som är svåråtkomlig och fördelad på många uppställningsställen, under förutsättning att körsträckan ändå kan beräknas tillförlitligt. Sådana dispensfrågor skall enligt förslaget prövas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Utredningen betonar att möjligheten att ge dispens måste utnyttjas restriktivt.

Fordon, för vilka dispens har medgetts, kommer sålunda inte att omfattas av det brukandeförbud som annars gäller när kilometerräknare inte är installerad. Dispensen skall enligt förslaget kunna omfatta del av fordonspark. Dispensen bör kunna återkallas när förutsättningar för denna förmån inte längre är för handen eller vid missbruk. Vid överlåtelse får särskild avräkning och uppbörd ske. Motsvarande måste gälla även i det fall ett företag med dispens förvärvar ett redan kilometerskattepliktigt fordon.

Åtskilliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran. Länsstyrelsen i Stockholms län har framhållit att fordons körsträckor i vissa fall har beräknats med ledning av fordonsägarens statistik när kilometerräknaren har varit ur funktion under någon del av skatteperioden.

Kritik har emellertid också riktats mot förslaget av en del remissinstanser. Betänkligheterna går i allmänhet ut på att förslaget medför orättvisor och bristande konkurrensneutralitet mellan olika företag, att avgörandena kan bli svåra när det gäller gränsdragningsproblem och att länsstyrelsernas kontrollarbete kan förväntas öka avsevärt.

För egen del vill jag anföra följande. Jag har tidigare framhållit att kilometerskatten i princip måste bygga på en kilometerräknarapparat. Ett avsteg från denna princip kräver starka skäl. Jag vill inte bestrida att vissa fordonsägare, av skäl som utredningen har anfört, kan åsamkas relativt sett mer arbete med kilometerskatten än andra fordonsägare. Samtidigt kan inte uteslutas att det föreslagna dispenssystemet i enlighet med vad vissa remissinstanser har uttalat skulle medföra tillämpningsproblem och risk för ökat kontrollarbete, orättvisa och bristande konkurrensneutralitet. Jag vill också framhålla att systemet skulle ställa mycket stora krav på en fordonsägare som har fått dispens. Misstag eller missbruk skulle kunna leda till att dispensen återkallas och företaget blir skyldigt att åter låta montera kilometerräknarapparat i sina fordon. Med hänsyn till vad jag nu har anfört är jag inte f. n. beredd att godta utredningens förslag på denna punkt.

I vissa andra situationer kan det dock finnas behov av att befria från skyldigheten att förse kilometerskattepliktigt fordon med kilometerräknarapparat. Jag tänker närmast på sådana fall då ett fordon inte alls eller endast med särskilt stora svårigheter kan förses med kilometerräknare och körsträckan ändå kan beräknas tillförlitligt. Enligt gällande ordning får fordonen inte användas i avsaknad av kilometerräknarapparat. De av utredningen föreslagna ändringarna i 17 och 21 §§ VSL är av värde för att göra det möjligt att ändå använda fordonen. Erforderliga föreskrifter för uppörd av kilometerskatt m. m. i nu avsedda fall bör tas in i VSK.

## 2.7 Kilometerskattemärke m. m.

Enligt gällande bestämmelser skall kilometerskattepliktig personbil som används utom riket i vissa fall vara försedd med särskilt märke, s. k. kilometerskattemärke, som visar att fordonet är kilometerskattepliktigt. Denna skyldighet gäller i de fall gränspassering sker till eller från annat land än Norge. Märket tillhandahålls av länsstyrelse och kostar 10 kronor. Bestämmelser härom återfinns i 17 § VSL samt i ÅVK.

Utredningen har övervägt ett slopande av dessa bestämmelser men ansett sig inte böra föreslå en sådan åtgärd, med hänsyn till den funktion märket fyller i kontrollhänseende. Likaså har utredningen avvisat den från ett par håll framförda tanken att märket skulle distribueras för alla kilometerskattepliktiga personbilar, eftersom detta enligt utredningens uppfattning skulle vara en onödig administrativ omgång. Däremot har utredningen föreslagit dels att tullanstalt skall mot en avgift av 25 kronor tillhandahålla kilometerskattemärke vid gränspassering, dels vissa andra ändringar i ÅVK.

Jag delar utredningens bedömning att skyldigheten att förse kilometerskattepliktig personbil med kilometerskattemärke vid användning utom riket bör kvarstå oförändrad. Jag avser att i annat sammanhang föreslå regeringen att besluta om ändringar i ÅVK i huvudsak i enlighet med utredningens förslag. Detta innebär bl. a. att jag f. n. inte är beredd att biträda vid remissbehandlingen framförda förslag om mer långtgående skyldigheter, t. ex. av innebörd att alla brännoljedrivna personbilar obligatoriskt skall förses med särskild markering.

## 2.8 Övriga frågor

Utredningen har föreslagit att regeringens rätt enligt 12 § VSL att medge undantag från skyldigheten att betala fordonsskatt i förskott skall kunna delegeras till myndighet. Sådan delegeringsmöjlighet finns redan i vissa fall i VSL, t. ex. i 9 § tredje stycket och 17 § andra stycket. Förslaget bör genomföras. Motsvarande ändring bör göras i 17 § första stycket VSL.

I 27 § VSL, som innehåller bestämmelser om skattetillägg, finns f. n. i

tredje stycket en hänvisning till 37 g § lagen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning, förfarandelagen.

I 37 g § första stycket förfarandelagen regleras behörigheten för beskattningsmyndigheten att besluta om särskild avgift samt allmänna ombudets rätt att föra talan om skattetillägg. Motsvarande bestämmelser finns i 27 § fjärde stycket VSL. Hänvisningen i 27 § VSL till 37 g § förfarandelagen bör därför begränsas så att den inte omfattar paragrafens första stycke.

I 28 § VSL, som innehåller bestämmelser om förseningsavgift, finns f. n. i tredje stycket en hänvisning till 37 g § andra stycket förfarandelagen, vari det anges att omprövning av avgiftspåföring skall ske även om den skattskyldige framställer yrkande härom efter besvärstidens utgång under förutsättning att beslut om skatten för den beskattningsperiod avgiften avser inte har vunnit laga kraft.

Vissa remissinstanser har kritiserat hänvisningen i 28 § VSL till 37 g § andra stycket förfarandelagen såsom inadekvat. RSV och några länsstyrelser har framhållit att vägtrafikskatt påförs utan att särskilt beslut meddelas. Endast i de fall länsstyrelse fastställer skatten meddelas beslut. Det finns således i regel inte något beslut som har vunnit laga kraft. Detta skulle innebära att beslut om förseningsavgift i regel kunde omprövas hur lång tid som helst efter beslutet.

Liknande synpunkter har framförts av länsstyrelsen i Kopparbergs län, som tillagt bl. a. följande. I de fall skatten har debiterats enligt inkommet avstämplingskort är skattebeloppet i normalfallet helt riktigt beräknat och någon anledning för fordonsägaren att påkalla beslut finns alltså inte. I det fall skatten har debiterats efter skönsmässiga grunder överensstämmer likväl debiterat belopp ofta relativt väl med den skatt som skulle debiterats om uppgift om körsträcka lämnats. Det finns därför som regel inte heller i dessa fall anledning för den skattskyldige att påkalla beslut om fastställelse av kilometerskatten.

Enligt min egen bedömning är denna kritik berättigad. Det finns således anledning att se över hänvisningen till 37 g § andra stycket förfarandelagen i 28 § VSL.

Av förarbetena till den nuvarande lagstiftningen (prop. 1977/78: 136 s. 168 och 186) framgår att syftet med bestämmelserna har varit att minska risken för att skattskyldiga, som ser ett beskattningsbeslut och ett beslut om särskild avgift som ett enda avgörande, lider en rättsförlust därigenom att de överklagar endast det förra beslutet men låter det senare vinna laga kraft. För att undanröja dessa effekter ansågs det befogat att införa bestämmelser som tillåter omprövning även av lagakraftägande beslut om särskild avgift under sådana förhållanden. En bestämmelse av denna innebörd antogs ha mindre betydelse i fråga om förseningsavgift än beträffande skattetillägg.

Genom att förfarandet vid uppbörd av kilometerskatt vid utebliven eller för sent lämnad uppgift präglas av automatik och att ett formellt fastställe-

sebeslut om skatten sällan påkallas föreligger i normalfallet endast ett beslut att överklaga, nämligen beslutet om förseningsavgift. I de fall den skattskyldige påkallar beslut om skatten kan man med fog förutsätta att han är medveten om att detta beslut är ett från avgiftspåföringen åtskilt avgörande. Risken för rättsförluster av tidigare angivet slag torde i dessa fall vara mycket liten.

I de fall en skattskyldig påförs skatt genom efterbeskattning enligt 24 eller 25 § VSL och därjämte förseningsavgift skulle det kunna befaras att han inte gör åtskillnad på besluten vid eventuella besvär. Antalet sådana beslut torde dock vara försumbart.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört bör rätten att i en skatteprocess få ett lagakraftvunnet beslut om förseningsavgift omprövat kunna slopas när det gäller vägtrafikskatt. Jag förordar därför att hänvisningen i 27 § tredje stycket VSL till 37 g § andra stycket förfarandelagen slopas.

En annan fråga jag önskar ta upp i detta sammanhang är ansvarsbestämmelserna vid manipulation av kilometerräknare. Enligt 33 § VSL dömes den som uppsåtligen vidtar åtgärd med kilometerräknarapparat så att körsträcka som skall ligga till grund för beräkning av kilometerskatt för fordonet ej registreras eller registreras för lågt till böter eller fängelse i högst sex månader. Om förfarandet utgör ett led i gärning som är belagd med strängare straff enligt skattebrottslagen tillämpas i stället den lagen. KSN har pekat på bestämmelsen i 33 § VSL i praktiken har kunnat tillämpas endast då gärningsmannen har erkänt brott. Ett bestridande från fordonsinnehavarens sida leder – även i de fall då han påträffas med något verktyg eller dylikt instoppat i räknaren – ofta inte ens till åtal. Innehavaren behöver i regel till grund för sitt bestridande endast åberopa att någon annan måste ha utfört handlingen. Straffansvar bör därför, enligt nämndens uppfattning, kunna inträda även vid vårdslöst förfarande med kilometerräknarapparaturen som medför att denna inte är i föreskrivet skick.

Jag finner i likhet med nämnden att det är angeläget att komma tillrätta med fusk med räknarapparaturen. Jag delar nämndens uppfattning att även vårdslöst förfarande bör kunna leda till straff. Påträffas under körning ett kilometerskattepliktigt fordon med manipulerad räknare, bör en förklaring av föraren eller ägaren att han ej känt till manipulationen alltså inte godtas utan vidare. I sådana fall bör ägaren eller i förekommande fall brukaren kunna fällas till ansvar även om han endast förfarit grovt oaktsamt. Den grova oaktsamheten kan ligga däri att föraren eller ägaren inte har upptäckt t. ex. att ett främmande föremål har placerats i räknaren, varigenom dennas funktion har störts.

Straffbestämmelsen i 33 § VSL bör ändras i enlighet med vad jag nu har anfört.

Slutligen vill jag ta upp en fråga som närmast berör försäljningsskatt på motorfordon men som har anknytning till vägtrafikskatten. Genom förordningen (1978: 458) om ändring i bilregisterkungörelsen (1972: 599) och för-

ordningen (1978: 456) om ändring i fordonskungörelsen (1972: 595), vilka trädde i kraft den 1 januari 1979, har bestämmelserna i nämnda kungörelser om ägare av fordon gjorts tillämpliga på den som innehar fordon med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år. På grund av lydelsen av 1 § VSL medför ändringarna att den som innehar fordon med sådan nyttjanderätt anses som fordonets ägare också i fråga om vägtrafikskatt. Därför kan t. ex. bestämmelserna om befrielse från skatteplikt i 40 § VSL bli tillämpliga också på fordon som innehas med sådan nyttjanderätt.

Enligt 13 § lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon, LFM, skall riksskatteverket till fordonets ägare betala ut ett belopp som svarar mot försäljningsskatten på fordonet, om länsstyrelse enligt 40 § VSL har medgett befrielse från skatteplikt för fordonet i samband med att det registrerats eller, om det avställts vid registreringen, när avställningen upphört. Om någon, efter utgången av år 1978, blir innehavare av fordon med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år och detta sker i samband med registreringen eller, om fordonet avställts vid registreringen, när avställningen upphör, kan beloppet enligt gällande bestämmelser få betalas ut till innehavaren trots att inte denne utan uthyraren har betalat försäljningsskatt för fordonet. Detta är enligt min mening inte lämpligt.

Författningsmässigt bör detta förhållande rättas till genom att ett nytt andra stycke förs in i 13 § LFM mellan första och nuvarande andra styckena, enligt vilket utbetalning enligt första stycket ej får göras om den som är upptagen i bilregistret som fordonets ägare innehar detta med nyttjanderätt under viss tid.

## 2.9 Ikraftträdande

De nya bestämmelserna i VSL bör i princip träda i kraft den 1 augusti 1979. Härigenom erhåller berörda myndigheter erforderlig tid för information, dataprogrammering och liknande. Det ankommer på regeringen att meddela de föreskrifter som behövs för en övergång från fyra till tre skatteperioder per skatteår.

## 3 Hemställan

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

att antaga inom budgetdepartementet upprättade förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601)

2. lag om ändring i lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon.

#### **4 Beslut**

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



**BUDGET-  
DEPARTEMENTET**

*Bilaga 1*

# **ÖVERSYN AV VÄGTRAFIK- BESKATTNINGEN**

**DEL 1  
Kilometerskatt**

**Betänkande av  
vägtrafikskatteutredningen**

**Ds B 1978:5**



Till Statsrådet och chefen  
för budgetdepartementet

Enligt regeringens bemyndigande den 24 mars 1977  
tillkallade chefen för budgetdepartementet den  
15 april 1977 kammarrättsassessorn Leif Lindstam  
att som särskild utredare göra en teknisk översyn  
av vägtrafikbeskattningen (B 1977:05).

Till experter förordnades den 15 april 1977 förste  
byråsekreteraren Sven Bornhager, bitr. skattedirek-  
tören Lennart Carlson, avdelningsdirektören Birger  
Eriksson, byrådirektören Göran Guste och departements-  
sekreteraren Gunnar Skarell.

Utredningen har antagit namnet vägtrafikskatteutred-  
ningen.

Till sekreterare åt utredningen har förordnats byrå-  
direktören Mats Sjöstrand.

Utredningen får härmed lämna sitt delbetänkande  
Översyn av vägtrafikbeskattningen. Del 1. Kilometer-  
skatt.

Särskilt yttrande har avgivits av Carlson.

Stockholm i juli 1978

Leif Lindstam

/Mats Sjöstrand

INNEHÅLL	Sid.
FÖRKORTNINGAR	30
SAMMÄNFATTNING	31
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	34
1 UTREDNINGENS ARBETE	64
1.1 Direktiven	64
1.2 Arbetets uppläggning	64
2 GÄLLANDE BESTÄMMELSER M.M.	66
2.1 Skattepliktiga fordon	70
2.2 Skattskyldighet	70
2.3 Kilometerräknarapparat	71
2.3.1 Montering m.m.	72
2.3.2 Besiktning	73
2.3.3 Kontroll m.m.	75
2.4 Skatteår och skatteperioder m.m. för vägtrafikskatt	77
2.5 Uppgift till ledning för beräkning av kilometerskatt	78
2.6 Uppbörd m.m. av kilometerskatt	80
2.7 Fastställelse av skatt, efterbeskattning m.m.	82
2.8 Förseningsavgift	83
2.9 Brukandeförbud	85
2.10 Skattekontroll	86
2.11 Utlandstrafik och kilometerskattemärke	87
2.12 Straffbestämmelser	88
3 ERFARENHETER AV OCH KRITIK MOT KILOMETERSKATTESYSTEMET M.M.	90
3.1 Myndigheternas verksamhet och erfarenheter av be- skattningen	90
3.1.1 Länsstyrelserna	90
3.1.2 RSV	95
3.1.3 TSV	97
3.1.4 KSN	97
3.1.5 Tullverket	100
3.2 De skattskyldigas erfarenheter av beskattningen	101
3.3 Kritik mot kilometerskattesystemet	103
3.3.1 RRV:s revisionsrapport	103
3.3.2 TSV:s promemoria	105

	Sid.
4 ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG	109
4.1 Kilometerräknarapparaturen	110
4.2 Uppgifter till ledning för beräkning av kilometer- skatt, m.m.	112
4.2.1 Sambandet mellan avstämpling och uppbörd	113
4.2.2 Antalet ordinarie avstämplingar per år	116
4.2.3 Avstämpling vid ägarbyte	124
4.2.4 Undantag från skyldigheten att göra ordina- rie avstämpling	129
4.3 Uppbörd m.m. av vägtrafikskatt	133
4.3.1 Skatteperioder m.m. för vägtrafikskatt	133
4.3.2 Förfallodagar vid ordinarie uppbörd av väg- trafikskatt	138
4.3.3 Senaste dag för utsändning av skattekrav vid ordinarie uppbörd	140
4.4 Brukandeförbud	141
4.5 Förseningsavgift	152
4.5.1 Påföringsgrunder m.m.	153
4.5.2 Tillämpningen av gällande bestämmelser om eftergift av avgift m.m.	157
4.6 Övriga frågor	158
4.6.1 Funktionskontroll m.m.	158
4.6.2 Särskilda rutiner för vissa skattskyldiga	164
4.6.3 Kilometerskattmärket m.m.	167
4.6.4 Plombering och myndighetskontroll av kilo- meterräknarapparat	173
5 SPECIALMOTIVERING	177
SÄRSKILT YTTRANDE	188
BILAGOR	189

## FÖRKORTNINGAR

ASB	Aktiebolaget Svensk Bilprovning
FFL	lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning
GTS	generaltullstyrelsen
KSN	kilometerskattenämnden
LU	lagutskottets betänkande
prop.	proposition
rskr	riksdagens skrivelse
RRV	riksrevisionsverket
RSV	riksskatteverket
SkU	skatteutskottets betänkande
TSV	statens trafiksäkerhetsverk
VSK	vägtrafikskattekungörelsen (1973:776)
VSL	vägtrafikskattelagen (1973:601)
ÅVK	kungörelsen (1973:777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m.m. för fordon som använts utom riket

## SAMMANFATTNING

Vårt uppdrag är att göra en teknisk översyn av vägtrafikskattningen.

Vi har börjat vårt arbete med en översyn av kilometerbeskattningen. Vi har utgått från att kilometerskatten skall finnas kvar för alla fordon som nu är kilometerskattepliktiga och att alla sådana fordon i princip skall vara försedda med särskild kilometerräknarapparat. Från denna utgångspunkt har vi undersökt möjligheterna att förenkla beskattningen.

Förenklingar kan iakttagas bl.a. genom att uppgiftslämnandet begränsas. Vi föreslår att antalet skatteperioder för kilometerskatt och fordonsskatt minskas från fyra till tre per år. Härigenom minskar antalet ordinarie avstämplingar och uppbördstillfällen till tre per år.

Vi föreslår också att ordinarie avstämpling inte skall behöva göras om viss annan avstämpling har gjorts under avstämplingsmånaden, t.ex. avstämpling i samband med besiktning av räknarapparat hos AB Svensk Bilprovning eller avstämpling i samband med gränspassering.

Skatteperioderna för fordonsskatt och kilometerskatt föreslås ändrade för samtliga fordon till följd av att skatteåret delas in i tre i stället för fyra delar. Vi föreslår däremot med ett undantag ingen ändring beträffande skatteåren. För fordon med slutsiffra 5 i registreringsnumret föreslår vi emellertid att skatteåren ändras för att uppörd av vägtrafikskatt skall göras under september i stället för under augusti.

Brukandeförbud kan nu gälla i ett flertal situationer. Det är enligt vår mening angeläget att brukandeförbud inträder endast när det är befogat och när sanktionen kan antas vara effektiv. Vi föreslår att brukandeförbud skall gälla för kilometerskattepliktigt fordon som inte är försett med kilometerräknarapparat av godkänt slag som är plomberad och

godkänd vid besiktning samt fungerar tillfredsställande. Dessutom skall brukandeförbud, som nu är fallet, i princip införas om till betalning förfallen fordonsskatt eller kilometerskatt inte har betalats. Den nuvarande bestämmelsen om brukandeförbud när föreskriven uppgift till ledning för beräkning av kilometerskatt inte har lämnats föreslås slopad.

Vi föreslår vidare vissa inskränkningar av brukandeförbudet på grund av obetald vägtrafikskatt. När ett fordon har sålts vid exekutiv försäljning föreslår vi att den nye ägaren skall få använda det utan hinder av att säljaren inte har erlagt vägtrafikskatt som åvilar honom. Dessutom föreslår vi att brukandeförbudet skall kunna upphävas i andra fall om särskilda skäl föreligger. Beslutanderätten i sådana ärenden bör ankomma på riksskatteverket.

Enligt vår mening gör de speciella förhållanden som gäller för kilometerskatten att särskilda bestämmelser om påföring av förseningsavgift bör gälla på detta skatteområde. En enstaka försummelse att i rätt tid lämna uppgift till ledning för beräkning av kilometerskatt för en skatteperiod bör enligt vår mening föranleda endast en erinran till fordonsägaren om bestämmelserna om uppgiftslämnande och om förseningsavgift. Upprepas ägaren försummelsen för samma fordon inom tre skatteperioder bör förseningsavgift utgå. Avgift bör utgå med dubbel belopp om förseelsen åter upprepas inom tre skatteperioder från den period som en påförd förseningsavgift avser.

Ordinarie stämpelkort skall nu stämplas och postas senast den sista dagen i avstämplingsmånaden. Vi föreslår att denna bestämmelse ändras så att det i stället stadgas att stämpelkort skall ha kommit in till TSV senast den 4 i månaden efter avstämplingsmånaden.

Upptäcks det att kilometerräknarapparaturen i ett fordon inte är i föreskrivet skick får fordonet i regel brukas längst till tredje dagen efter den dag då felet upptäcktes. Vi föreslår att beskattningsmyndigheten får möjlighet att förlänga denna tidsfrist när särskilda skäl föreligger.

Efter det att ett fel på kilometerräknarapparat har avhjälpits, får ett fordon i regel brukas längst till tredje dagen efter den dag då felet avhjälpes. Vi föreslår att denna tidsfrist förlängs till tio dagar.

För vissa skattskyldiga med stor fordonspark, fördelad på flera uppställningsplatser, kan administrationen av kilometerskatten vara förknippad med stora svårigheter. I de fall dessa företag har andra tillförlitliga uppgifter om fordonens körsträckor, som kan ligga till grund för beräkning av kilometerskatt, bör det enligt vår mening finnas möjlighet att ge dispens från skyldigheten att förse fordonen med kilometerräknarapparat. Vi föreslår att särskilda bestämmelser härom införs. Riksskatteverket föreslås få beslutanderätten i dessa ärenden.

Kilometerskattepliktig personbil som skall användas utomlands i annat land än Norge skall vara försedd med ett särskilt märke, s.k. kilometerskattemärke. Detta märke tillhandahålls av länsstyrelserna. Vi föreslår att det - mot en högre avgift - även skall tillhandahållas av tullmyndigheterna.

Utöver de nämnda ändringarna föreslår vi vissa redaktionella och andra mindre ändringar. Vi föreslår också administrativa åtgärder i olika avseenden.

## FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

1 Förslag tillLag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Härigenom föreskrivs att 9, 12, 16-18, 21, 28 och 31 §§ vägtrafikskattelagen (1973:601)<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse9 §<sup>2</sup>

Skatt beräknas för varje fordon för en sammanhängande tid av tolv kalendermånader (skatteår) eller för var och en av fyra delar av helt skatteår (skatteperioder).

Skatt beräknas för varje fordon för en sammanhängande tid av tolv kalendermånader (skatteår) eller för var och en av tre 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 regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

12 §<sup>3</sup>

Fordonsskatt utgår för skatteår enligt bilaga 1 till denna lag. Skatten utgår för skatteperiod med en fjärdedel, för kalendermånad med en tolfte-del och för dag med 1/360 av skatten för helt år.

Fordonsskatt utgår för skatteår enligt bilaga 1 till denna lag. Skatten utgår för skatteperiod med en tredjedel, för kalendermånad med en tolfte-del och för dag med 1/360 av skatten för helt år.

<sup>1</sup>Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:869

<sup>2</sup>Senaste lydelse 1974:869

<sup>3</sup>Senaste lydelse 1978:118

Nuvarande lydelse

Överstiger fordonsskatten för ett fordon 1 500 kronor för helt år utgår fordonsskatt för skatteperiod.

Föreligger skatteplikt för fordon under del av kalendermånad, utgår fordonsskatt för hela månaden. Vad nu sagts gäller dock icke i fråga om fordon, för vilket fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för helt skatteår, för den kalendermånad under vilken skatteplikt första gången inträder för fordonet eller skatteplikt upphör av annan anledning än avställning. Har sådant fordon varit avställt avräknas eller återbetalas fordonsskatt för avställningstiden om denna omfattat minst 15 dagar eller om fordonet övergått till ny ägare under avställningstiden.

Fordonsskatt erlägges före ingången av skatteår eller skatteperiod. Regeringen får medge undantag härifrån för grupp av fordon.

Föreslagen lydelse

Överstiger fordonsskatten för ett fordon 1 500 kronor för helt år utgår fordonsskatt för skatteperiod.

Fordonsskatt erlägges före ingången av skatteår eller skatteperiod. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag härifrån för grupp av fordon.

16 §<sup>4</sup>

Skattepliktigt fordon får ej brukas, om till betalning förfallen fordonsskatt ej erlagts. Detta gäller ej i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret eller ej heller i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 §.

Skattepliktigt fordon får ej brukas, om till betalning förfallen fordonsskatt ej erlagts. Detta gäller ej i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och ej heller i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 §.

<sup>4</sup>Senaste lydelse 1975:276

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

Har fordon sålts vid exekutiv försäljning får det brukas av den nye ägaren utan hinder av att fordons-skatt, för vilken tidigare ägare är skattskyldig, inte har erlagts. Föreligger an-nars särskilda skäl får riks-skatteverket medge att visst fordon får brukas utan hinder av första stycket.

17 §<sup>5</sup>

Kilometerskattepliktigt fordon skall vara försett med särskild, godkänd räknare för registrering av fordonets körsträcka och tillhörande anordningar för dess funktion (kilometerräknarapparat). Apparaturen skall vara plomberad. Kilometerskattepliktig personbil som användes utom riket skall vidare vara försedd med särskilt märke, som visar att fordonet är kilometerskattepliktigt. Regeringen får medge undantag från skyldighet att förse personbil med sådant märke.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om godkännande, montering, plombering, reparation, kontroll och liknande åtgärd som har avseende på kilometerräknarapparat samt om märke som avses i första stycket.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får efter ansökan medge att kilometerskattepliktigt fordon inte behöver vara försett med kilometerräknarapparat.

18 §<sup>6</sup>

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

<sup>5</sup>Senaste lydelse 1974:869

<sup>6</sup>Senaste lydelse 1974:869

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

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

Skattskyldig skall för varje skatteperiod lämna uppgift till ledning för fastställande av skatt. Sådan uppgift skall lämnas även i annat fall, i den mån regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordnar därom. Kilometerskatt erlägges i efterhand för skatteperiod. Regeringen får medge undantag härifrån för grupp av fordon.

Skattskyldig skall för varje skatteperiod lämna uppgift till ledning för beräkning av skatt. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag härifrån. Uppgift till ledning för beräkning av skatt skall lämnas även i annat fall, i den mån regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordnar därom. Kilometerskatt erlägges i efterhand för skatteperiod. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag härifrån för grupp av fordon.

21 §<sup>7</sup>

Kilometerskattepliktigt fordon får ej brukas 1. om de föreskrifter i fråga om kilometerräknarapparat, vilka meddelats i denna lag eller med stöd därav, ej iakttagits,

Kilometerskattepliktigt fordon får ej brukas 1. om det inte är försett med kilometerräknarapparat av godkänt slag som är plomberad och godkänd vid besiktning samt fungerar tillfredsställande,

<sup>7</sup>Senaste lydelse 1975:276.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

2. om föreskriven upp-  
gift för beräkning av  
kilometerskatt ej läm-  
nats,

3. om till betalning för-  
fallen kilometerskatt ej  
erlagts.

2. om till betalning för-  
fallen kilometerskatt ej  
erlagts.

Regeringen eller myndighet  
som regeringen bestämmer  
får medge att fordon, utan  
hinder av första stycket  
1, får brukas i avvaktan på  
reparation eller besiktning  
av kilometerräknarapparat.

Vad som sägs i första  
stycket under 1 gäller ej  
i fall som avses i 17 §  
tredje stycket.

Vad som sägs i första stycket under 3 gäller ej i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och ej heller i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattnings enligt 24 eller 25 §

Vad som sägs i första stycket under 2 gäller ej i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och ej heller i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattnings enligt 24 eller 25 §. Har fordon sålts vid exekutiv försäljning får det brukas av den nye ägaren utan hinder av att kilometerskatt, för

Nuvarande lydelse

Lämnas ej inom föreskriven tid vederbörlig uppgift om körsträcka för kilometer-skattepliktigt fordon, på för 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 tid som föreskrivits i denna eller underlåtit att inom föreskriven tid lämna uppgift om fordonets körsträcka vid minst ett av de tre närmast föregående uppbordestillfällena, bestäms förseningsavgiften till 200 kronor.

Föreslagen lydelse

vilken tidigare ägare är skattskyldig, inte har erlagts. Föreligger annars särskilda skäl får riksskatteverket medge att visst fordon får brukas utan hinder av första stycket 2.

28 §<sup>8</sup>

Har vederbörlig uppgift för skatteperiod om körsträcka för kilometerskattepliktigt fordon inte kommit in inom föreskriven tid skall erinran om uppgiftsskyldigheten och om förseningsavgift sändas till den som ägde fordonet vid utgången av skatteperioden, om ej annat följer av andra stycket.

Har i fall som avses i första stycket ägaren underlåtit att inom föreskriven tid lämna uppgift för skatteperiod om fordonets körsträcka för minst en av de tre närmast föregående skatteperioderna på för beskattningsmyndigheten ägaren förseningsavgift. Detsamma gäller om

<sup>8</sup> Senaste lydelse 1978:199.

Nuvarande lydelse

Fråga om förseningsavgift prövas av beskattningsmyndigheten. I fråga om förseningsavgift skall 37 f § första och tredje styckena, 37 g § andra stycket samt 37 h § lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning tillämpas. Utöver vad som föreskrivs i nämnda 37 f § första stycket gäller att förseningsavgifter avseende samma fordonsägare för en och samma skatteperiod får nedsättas till 500 kronor eller, i fall som avses i andra stycket, 1 000 kronor.

Föreslagen lydelse

ägaren har anmanats att lämna uppgift om körsträcka men ej efterkommit anmaningen inom tid som har föreskrivits i denna.

Förseningsavgift enligt andra stycket utgår med 100 kronor. Avgiften bestäms dock till 200 kronor om förseningsavgift har påförts för minst en av de tre närmast föregående skatteperioderna eller om förseningen avser uppgift som ägaren har anmanats att lämna.

Fråga om förseningsavgift prövas av beskattningsmyndigheten. I fråga om förseningsavgift skall 37 f § första och tredje styckena, 37 g § andra stycket samt 37 h § lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning tillämpas. Utöver vad som föreskrivs i nämnda 37 f § första stycket gäller att förseningsavgifter avseende samma fordonsägare för en och samma skatteperiod får nedsättas till 500 kronor eller, i fall som avses i tredje stycket andra meningen, 1 000 kronor.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse31 §<sup>9</sup>

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

Mot beslut som avses i  
23-27 §§, 28 § andra eller  
tredje stycket eller 40 §  
eller som avser rättelse  
eller utdömande av vite får  
skattskyldig och allmänt  
ombud föra talan genom be-  
svär hos kammarrätt.

Mot beslut enligt 16 eller  
21 § får skattskyldig föra  
talan genom besvär hos re-  
geringen.

Bestämmelserna i 40 och 45 §§ lagen (1959:92) om förfaran-  
det vid viss konsumtionsbeskattnings gällar i tillämpliga  
delar besvär i fråga som avses i första stycket.

Allmänt ombud får föra talan till skattskyldigs förmån.

- 
1. Denna lag träder i kraft den
  2. De nya bestämmelserna i 9 och 12 §§ tillämpas i fråga om  
skatteår som börjar vid ikraftträdandet eller senare.
  3. De nya bestämmelserna i 28 och 31 §§ tillämpas i fråga  
om skatteår eller skatteperiod som går till ända efter  
ikraftträdandet.
  4. I övrigt tillämpas äldre bestämmelser i fråga om för-  
hållande som hänför sig till tid före ikraftträdandet.

---

<sup>9</sup> Senaste lydelse 1974:863.

2 Förslag tillFörordning om ändring i vägtrafikskattekungörelsen

(1973:776)

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattekungörelsen  
(1973:776)

dels att 47 § skall upphöra att gälla,

dels att 4-7, 9, 20, 39, 40, 46-48, 51, 54 och 56 §§  
skall ha nedan angivna lydelse.

dels att i förordningen skall införas en ny paragraf, 8 a §,  
av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

## 4 §

Skatteår, skatteperioder och uppbörds-månad för visst fordon bestämmes efter slutsiffran i fordonets registreringsnummer enligt följande uppställning.

Slut-siffra	Skatteår/ skatteperioder	Fordonsskatt	Kilometerskatt	Uppbörds- månad
1	skatteår:	maj-april		april
	skatteperioder:	<u>maj-juli</u> <u>augusti-oktober</u> <u>november-januari</u> <u>februari-april</u>	<u>april-mars</u> <u>januari-mars</u> <u>april-juni</u> <u>juli-september</u> <u>oktober-december</u>	- april augusti oktober januari
2	skatteår:	juni-maj		maj
	skatteperioder:	<u>juni-augusti</u> <u>september-november</u> <u>december-februari</u> <u>mars-maj</u>	<u>maj-april</u> <u>februari-april</u> <u>maj-juni</u> <u>juli-oktober</u> <u>november-januari</u>	- maj augusti november februari
3	skatteår:	juli-juni		juni
	skatteperioder:	<u>juli-september</u> <u>oktober-december</u> <u>januari-mars</u> <u>april-juni</u>	<u>juni-maj</u> <u>mars-maj</u> <u>juni-augusti</u> <u>september-november</u> <u>december-februari</u>	- juni september december mars

Huvuarande lydelse

Slut- siffra	Skatteår/ skatteperioder	Fordonsskatt	Kilometerskatt	Uppbörds- månad
4 och 5	skatteår:	september-augusti		augusti
	skatteperioder:	<u>september-november</u> <u>december-februari</u> <u>mars-maj</u> <u>juni-augusti</u>	<u>juli-juni</u> <u>maj-juni</u> <u>juli-oktober</u> <u>november-januari</u> <u>februari-april</u>	- augusti november februari maj
6	skatteår:	december-november		november
	skatteperioder:	<u>december-februari</u> <u>mars-maj</u> <u>juni-augusti</u> <u>september-november</u>	<u>november-oktober</u> <u>juli-oktober</u> <u>november-januari</u> <u>februari-april</u> <u>maj-juni</u>	- november februari maj augusti
7	skatteår:	januari-december		december
	skatteperioder:	<u>januari-mars</u> <u>april-juni</u> <u>juli-september</u> <u>oktober-december</u>	<u>december-november</u> <u>september-november</u> <u>december-februari</u> <u>mars-maj</u> <u>juni-augusti</u>	- december mars juni september
8	skatteår:	februari-januari		januari
	skatteperioder:	<u>februari-april</u> <u>maj-juli</u> <u>augusti-oktober</u> <u>november-januari</u>	<u>januari-december</u> <u>oktober-december</u> <u>januari-mars</u> <u>april-juni</u> <u>juli-september</u>	- januari april augusti oktober
9	skatteår:	mars-februari		februari
	skatteperioder:	<u>mars-maj</u> <u>juni-augusti</u> <u>september-november</u> <u>december-februari</u>	<u>februari-januari</u> <u>november-januari</u> <u>februari-april</u> <u>maj-juni</u> <u>juli-oktober</u>	- februari maj augusti november
0	skatteår:	april-mars		mars
	skatteperioder:	<u>april-juni</u> <u>juli-september</u> <u>oktober-december</u> <u>januari-mars</u>	<u>mars-februari</u> <u>december-februari</u> <u>mars-maj</u> <u>juni-augusti</u> <u>september-november</u>	- mars juni september december

Sista månaden i varje skatteperiod för kilometerskatt betecknas avstämplingsmånad.

Föreslagen lydelse

4 §

Skatteår, skatteperioder och uppbördsmånad för visst fordon bestämmes efter slutsiffran i fordonets registreringsnummer enligt följande uppställning.

Slut-siffra	Skatteår/ skatteperioder	Fordonsskatt	Kilometerskatt	Uppbörds- månad
1	skatteår:	maj-april		april
	skatteperioder:	<u>maj-augusti</u> <u>september-december</u> <u>januari-april</u>	<u>april-mars</u> <u>december-mars</u> <u>april-juni</u> <u>juli-november</u>	- april augusti <u>december</u>
2	skatteår:	juni-maj		maj
	skatteperioder:	<u>juni-september</u> <u>oktober-januari</u> <u>februari-maj</u>	<u>maj-april</u> <u>januari-april</u> <u>maj-augusti</u> <u>september-december</u>	- maj <u>september</u> <u>januari</u>
3	skatteår:	juli-juni		juni
	skatteperioder:	<u>juli-oktober</u> <u>november-februari</u> <u>mars-juni</u>	<u>juni-maj</u> <u>februari-maj</u> <u>juni-september</u> <u>oktober-januari</u>	- juni oktober <u>februari</u>
4	skatteår:	september-augusti		augusti
	skatteperioder:	<u>september-december</u> <u>januari-april</u> <u>maj-augusti</u>	<u>juli-juni</u> <u>april-juni</u> <u>juli-november</u> <u>december-mars</u>	- augusti <u>december</u> <u>april</u>
5	skatteår:	oktober-september		september
	skatteperioder:	<u>oktober-januari</u> <u>februari-maj</u> <u>juni-september</u>	<u>september-augusti</u> <u>maj-augusti</u> <u>september-december</u> <u>januari-april</u>	- <u>september</u> <u>januari</u> <u>maj</u>
6	skatteår:	december-november		november
	skatteperioder:	<u>december-mars</u> <u>april-juli</u> <u>augusti-november</u>	<u>november-oktober</u> <u>juli-oktober</u> <u>november-februari</u> <u>mars-juni</u>	- november mars augusti
7	skatteår:	januari-december		december
	skatteperioder:	<u>januari-april</u> <u>maj-augusti</u> <u>september-december</u>	<u>december-november</u> <u>juli-november</u> <u>december-mars</u> <u>april-juni</u>	- december <u>april</u> <u>augusti</u>
8	skatteår:	februari-januari		januari
	skatteperioder:	<u>februari-maj</u> <u>juni-september</u> <u>oktober-januari</u>	<u>januari-december</u> <u>september-december</u> <u>januari-april</u> <u>maj-augusti</u>	- januari maj <u>september</u>

Föreslagen lydelse

Slut- siffr	Skatteår/ Skatteperioder	Fordonsskatt	Kilometerskatt	Uppbörds- månad
9	skatteår:	mars-februari		februari
	skatteperioder:	<u>mars-juni</u> <u>juli-oktober</u> <u>november-februari</u>	februari-januari <u>oktober-januari</u> <u>februari-mars</u> <u>juni-september</u>	- februari <u>juni</u> <u>oktober</u>
0	skatteår:	april-mars		mars
	skatteperioder:	<u>april-juli</u> <u>augusti-november</u> <u>december-mars</u>	mars-februari <u>november-februari</u> <u>mars-juni</u> <u>juli-oktober</u>	- mars <u>augusti</u> <u>november</u>

Sista månaden i varje skatteperiod för kilometerskatt betecknas avstämplingsmånad.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

## 5 §

Uppgift till ledning för beräkning av kilometerskatt skall lämnas av fordonsägare

1. i samband med att fordon första gången blir kilometerskattepliktigt,
2. i samband med att fordon upphör att vara kilometerskattepliktigt av annan anledning än avställning,
3. i samband med att avställt fordon tages i bruk på sätt som är tillåtet i fråga om avställt fordon,
4. i samband med att fordon som avses under 3 upphör att brukas på sätt som är tillåtet i fråga om avställt fordon,
4. i samband med att fordon upphör att brukas på sätt som är tillåtet i fråga om avställt fordon, om uppgift enligt 3 har lämnats.

Nuvarande lydelse

5. senast vid utgången av varje skatteperiod, om fordonet varit kilometerskattepliktigt under någon del av tiden mellan föregående avstämpling enligt denna paragraf och ingången av avstämplingsmånaden.

Uppgift enligt första stycket lämnas genom avstämpling på blankett enligt fastställt formulär.

Föreslagen lydelse

Skyldighet att lämna uppgift enligt första stycket 5 föreligger inte om avstämpling under avstämplingsmånaden har gjorts enligt första stycket 3, 32 § tredje stycket fjärde meningen, 40 § andra stycket eller 51 § eller enligt 5 § första stycket kungörelsen (1973:777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m.m. för fordon som använts utom riket.

## 6 §

Blankett för uppgift enligt 5 § första stycket 1 - 4 tillhandahålles av länsstyrelse efter anmälan och skall vara försedd med datum för utlämnandet.

Blankett för uppgift enligt 5 § första stycket 1 - 3 tillhandahålles av länsstyrelse efter anmälan och skall vara försedd med datum för utlämnandet.

Blankett för uppgift enligt 5 § första stycket 4 tillhandahålles av länsstyrelse.

Nuvarande lydelse

Avstämpling enligt 5 § första stycket 1 eller 4 skall göras innan fordonet tages i bruk efter skattepliktens inträde. Avstämpling enligt 5 § första stycket 2 eller 3 skall göras tidigast tredje dagen innan fordonet upphör att vara kilometerskattepliktigt.

Avstämplad blankett skall sändas till länsstyrelse, i fall som avses i 5 § första stycket 1 eller 4 omedelbart efter avstämplingen och i fall som avses i 5 § första stycket 2 eller 3 inom tre dagar efter utlämnandet.

Föreslagen lydelse

Avstämpling enligt 5 § första stycket 1 skall göras innan fordonet tages i bruk efter skattepliktens inträde. Avstämpling enligt 5 § första stycket 2 eller 3 skall göras tidigast tredje dagen innan fordonet upphör att vara kilometerskattepliktigt. Av 35 § bilregisterkungörelsen (1972:599) framgår att avstämpling enligt 5 § första stycket 4 i vissa fall är en förutsättning för att avställning skall upphöra.

Avstämplad blankett skall sändas till länsstyrelse, i fall som avses i 5 § första stycket 1 omedelbart efter avstämplingen och i fall som avses i 5 § första stycket 2 eller 3 inom tre dagar efter utlämnandet.

7 §<sup>1</sup>

Statens trafiksäkerhetsverk tillställer fordonsägare blankett enligt 5 § första stycket 5 senast den 15 i avstämplingsmånaden.

---

<sup>1</sup>Senaste lydelse 1975:280

Nuvarande lydelse

Fordonsägare skall före utgången av avstämplingsmånaden avstämpla blanketten i kilometerräknaren och inom samma tid sända blanketten till statens trafiksäkerhetsverk.

Föreslagen lydelse

Fordonsägare skall avstämpla blanketten i kilometerräknaren. Blanketten skall senast den 4 i månaden efter avstämplingsmånaden ha kommit in till statens trafiksäkerhetsverk.

Har fordonsägare icke erhållit blankett som avses i första stycket skall han anmäla detta till länsstyrelse senast en vecka före utgången av avstämplingsmånaden. Länsstyrelsen tillställer fordonsägaren sådan blankett utan dröjsmål.

## 8 a §

Riksskatteverket prövar fråga som avses i 17 § tredje stycket vägtrafikskattelagen (1973:601). Medgivande som avses där får lämnas under förutsättning att fordonsägare äger ett avsevärt antal kilometerskattepliktiga fordon, att körsträckan för fordonen kan beräknas tillförlitligt på annat sätt än med hjälp av kilometerräknarapparat samt att svårigheter skulle föreligga för fordonsägaren att göra avstämpling i räknarna.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

Riksskatteverket faststäl-  
ler skatteår, skatteperio-  
der och uppbörds månader för  
fordon som omfattas av med-  
givande enligt första  
stycket.

## 9 §

Är fordon försett med kilometerräknare utan anordning för stämpling av räknarställningen skall i stället för avstämpling göras anteckning om räknarens nummer och räknarställningen. I övrigt äger vad som sägs om avstämpling i denna kungörelse motsvarande tillämpning i fråga om sådan anteckning.

Har medgivande enligt 8 a §  
lämnats skall fordonsägaren,  
för de fordon som omfattas  
av medgivandet, i stället  
för stämpelkort till be-  
skattningsmyndigheten  
lämna särskild uppgift om  
körsträckan för fordonen  
och den på körsträckan be-  
löpande kilometerskatten.  
I fråga om sådan uppgift  
tillämpas bestämmelserna i  
denna kungörelse om uppgift  
till ledning för beräkning  
av kilometerskatt. Riks-  
skatteverket får, med av-  
vikelse från denna kungö-  
relse och efter samråd med  
statens trafiksäkerhetsverk,  
meddela föreskrifter om upp-  
giftslämnande och uppbörd.

Nuvarande lydelse

20 §<sup>2</sup>  
 Skattekvitto på den skatt som skall erläggas sändes under postförskott till den skattskyldige senast den 10 i uppbörds månaden vid ordinarie uppbörd och snarast möjligt vid tillfälligt uppbörd.

Utan hinder av första stycket får riksskatteverket efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk medge att skattekvitto sändes senast den 15 i uppbörds månaden vid ordinarie uppbörd.

## 39 §

Riksskatteverket kan, när särskilda skäl föreligger, föreskriva att besiktning av kilometerräknarapparat skall ske på aman tid än som anges i 37 §.

Länsstyrelse får förelägga ägare av kilometerskattepliktigt fordon att inom viss tid inställa fordonet för särskild besiktning av kilometerräknarapparaturen. Inställes ej fordonet inom föreskriven tid får det ej brukas.

Länsstyrelse inför uppgift om meddelat föreläggande i bilregistret.

Föreslagen lydelse

Skattekvitto på den skatt som skall erläggas sändes under postförskott till den skattskyldige snarast möjligt, dock senast den 15 i uppbörds månaden såvitt avser ordinarie uppbörd.

Länsstyrelse får förelägga ägare av kilometerskattepliktigt fordon att inom viss tid inställa fordonet för särskild besiktning av kilometerräknarapparaturen.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1975:280

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse40 §<sup>3</sup>

Vid besiktning av kilometerräknarapparat skall kontrolleras att

1. kilometerräknaren är av godkänd typ,
2. apparaturen i övrigt överensstämmer med föreskrifter som meddelas av kilometerskattenämnden,
3. apparaturen monterats och plomberats av den som är behörig därtill enligt 32 §,
4. apparaturen är monterad och plomberad enligt föreskrifter som meddelas av kilometerskattenämnden,
5. apparaturen fungerar tillfredsställande.

Föranleder kontrollen ingen anmärkning skall apparaturen godkännas och i förekommande fall plomberas samt bevis härom utfärdas. Vad nu sagts gäller också om kontrollen föranlett anmärkning som efter åtgärd enligt 34 § andra stycket ej längre föreligger.

Vid besiktning skall avstämpling göras i räknaren.  
Föranleder kontrollen ingen anmärkning skall apparaturen godkännas och i förekommande fall plomberas samt bevis härom utfärdas. Vad som sagts gäller också om kontrollen föranlett anmärkning som efter åtgärd enligt 34 § andra stycket ej längre föreligger.

46 §

Upphör kilometerräknarapparaturen, i annat fall än som avses i 32 §, att vara i föreskrivet skick skall den som har hand om fordonet när felet upptäckes göra avstämpling i kilometerräknaren, om det inte är uteslutet till följd av skada på räknaren, och anteckna datum för upptäckten. Avstämpling och an-

Upphör kilometerräknarapparaturen, i annat fall än som avses i 32 §, att vara i föreskrivet skick skall den som har hand om fordonet när felet upptäckes göra avstämpling i kilometerräknaren, om det inte är uteslutet till följd av skada på räknaren, och anteckna vad som brister

<sup>3</sup>Senaste lydelse 1977:948

Nuvarande lydelse

teckning göres på särskilt kort. Kortet skall utan dröjsmål sändas till länsstyrelsen.

Kort enligt första stycket tillhandahålles av länsstyrelse.

Föreslagna lydelse

samt datum för upptäckten. Avstämpling och anteckning görs på särskilt kort, som tillhandahålls av länsstyrelse.

Kort som avses i första stycket skall förvaras i fordonet till dess apparaturen har godkänts vid besiktningen.

48 §<sup>4</sup>

I fall som avses i 46 § får kilometerskattepliktigt fordon, innan felet avhjälpes av godkänt företag, brukas längst till utgången av tredje dagen efter den, då felet upptäcktes. Sedan felet avhjälpes får fordonet, innan apparaturen godkänts vid besiktning, brukas längst till utgången av tredje dagen efter den, då felet avhjälpes.

Upphör kilometersräknarapparat att vara i föreskrivet skick får kilometerskattepliktigt fordon, innan felet avhjälpes av godkänt företag, brukas längst till utgången av tredje dagen efter den, då felet upptäcktes. Sedan felet avhjälpes får fordonet, innan apparaturen godkänts vid besiktning, brukas längst till utgången av tionde dagen efter den, då felet avhjälpes.

När särskilda skäl föreligger får beskattningsmyndigheten medge att fordon får brukas under längre tid innan felet har avhjälpes än som sägs i första stycket.

<sup>4</sup>Senaste lydelse 1974:874

Nuvarande lydelse

Som förutsättning för brukande enligt första stycket gäller att åtgärder som anges i 46 och 47 §§ vidtagits.

Vid beräkning av tid som avses i första stycket skall lördag, söndag eller annan allmän helgdag icke inräknas och ej heller tid under vilken fordonet funnits utom riket eller, såvitt avser personbil, utom riket i annat land än Norge. Inträffar händelse som avses i 46 § när personbil finnes i Norge skall de i första stycket angivna tidsfristerna i stället för vad där anges utgöra var-  
dera fem dagar.

Föreslagen lydelse

Som förutsättning för brukande enligt första eller andra stycket gäller att åtgärder som anges i 46 § har vidtagits.

Vid beräkning av tid som avses i första stycket skall lördag, söndag eller annan allmän helgdag icke inräknas och ej heller tid under vilken fordonet funnits utom riket eller, såvitt avser personbil, utom riket i annat land än Norge. Upphör kilometerräknarapparat att vara i föreskrivet skick när personbil finnes i Norge skall den i första stycket angivna tidsfristen för avhjälpande av fel i stället för vad där anges utgöra fem dagar.

## 51 §

Vid flygande inspektion av kilometerskattepliktigt fordon får den som utför inspektionen kontrollera att kilometerräknarapparaturen är i föreskrivet skick och fungerar tillfredsställande.

Vid flygande inspektion av kilometerskattepliktigt fordon får den som utför inspektionen kontrollera att kilometerräknarapparaturen är i föreskrivet skick och fungerar tillfredsställande. Föranleder inspektionen anmärkning mot kilometerräknarapparatu-  
ren skall den som utför inspektionen göra avstämp-

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

ling i räknaren på särskild blankett. Efter avstämningen sänds blanketten till länsstyrelse.

Riksskatteverket meddelar efter samråd med rikspolisstyrelsen och kilometerskattenämnden närmare föreskrifter om kontroll av kilometerräknarapparatur enligt första stycket.

54 §<sup>5</sup>

Mot beslut enligt 27 § andra stycket eller 53 § eller om utdömande av vite föres talan genom besvär hos kamrarrätt.

Mot beslut enligt 31 § eller 32 § första stycket föres talan genom besvär hos regeringen.

Mot beslut enligt 8 a §, 31 § eller 32 § första stycket föres talan genom besvär hos regeringen.  
Mot beslut enligt 48 § andra stycket föres talan genom besvär hos riksskatteverket.

Mot beslut enligt 39 § första eller andra stycket eller mot beslut om utsättande av vite får talan ej föras.

Mot beslut enligt 39 § första eller andra stycket eller mot beslut om utsättande av vite eller mot riksskatteverkets beslut i fråga som avses i 48 § andra stycket får talan ej föras.

56 §

Till böter, högst femhundra kronor, dömes

1. godkänt företag som ej iakttagit bestämmelserna i

Till böter, högst femhundra kronor, dömes

1. godkänt företag som ej iakttagit bestämmelserna i

<sup>5</sup>Senaste lydelse 1974:874

34

Nuvarande lydelse

32 § tredje stycket,  
 2. fordonsägare som ej efterkommer föreläggande enligt  
 39 § andra stycket,  
 3. den som underlåter att vidtaga åtgärd enligt 46 §  
första stycket,  
 4. den som hindrar eller försvårar kontroll enligt 51 §.

Föreslagen lydelse

32 § tredje stycket,  
 2. fordonsägare som ej efterkommer föreläggande enligt 39 § andra stycket,  
 3. den som underlåter att vidtaga åtgärd enligt 46 §,  
 4. den som hindrar eller försvårar kontroll enligt 51 §.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den
  2. De nya bestämmelserna i 4 § tillämpas i fråga om skatteår som börjar vid ikraftträdandet eller senare. För fordon med slutsiffra 5 gäller i fråga om fordonsskatt att tiden den 1 september 1979 - den 30 september 1980 skall utgöra ett skatteår och tiden den 1 september 1979 - den 31 januari 1980 en skatteperiod samt i fråga om kilometer-skatt att tiden den 1 juli 1979 - den 31 augusti 1980 skall utgöra ett skatteår och tiden den 1 juli - den 31 augusti 1979 en skatteperiod.
  3. De nya bestämmelserna i 7 § tillämpas i fråga om uppgift som avser skatteår eller skatteperiod som går till ända efter ikraftträdandet.
  4. I övrigt tillämpas äldre bestämmelser i fråga om förhållande som hänför sig till tid före ikraftträdandet.

3 Förslag tillFörordning om ändring i kungörelsen (1973:777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m.m. för fordon som använts utom riket

Härigenom föreskrivs att 2 a - 2 c, 5 och 7 §§ kungörelsen (1973:777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m.m. för fordon som använts utom riket<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

## 2 a §

Kilometerskattepliktig personbil som föres ut till eller in från annat land än Norge skall vara försedd med märke (kilometerskattemärke) som avses i 17 § första stycket vägtrafikskattelagen (1973:601). Märke tillhandahålles av länsstyrelsen och utlämnas på begäran av fordonsägaren. Länsstyrelsen svarar för att uppgift om utlämnande införes i bilregistret.

Kilometerskattepliktig personbil som föres ut till eller in från annat land än Norge skall vara försedd med märke (kilometerskattemärke) som avses i 17 § första stycket vägtrafikskattelagen (1973:601). Märke tillhandahålles av länsstyrelse eller tullmyndighet och utlämnas på tullmyndigheten underrättar länsstyrelse om utlämnande av märke. Länsstyrelsen svarar för att uppgift om utlämnande införes i bilregistret.

Fordonsägare som erhållit kilometerskattemärke skall utan oskäligt dröjsmål enligt meddelade anvisningar

Fordonsägare som erhållit kilometerskattemärke skall innan fordonet föres ut till annat land än Norge

1

Kungörelsen omtryckt 1976:768

Nuvarande lydelse

anbringa märket på insidan av fordonets främre vindruta på mitten av vindrutan och i dess övre kant.

Föreslagen lydelse

enligt meddelade anvisningar anbringa märket på insidan av fordonets främre vindruta på mitten av vindrutan och i dess övre kant.

Kilometerskattemärke får avlägsnas från fordonet endast om det är nödvändigt för reparation av fordonet eller liknande åtgärd. Har kilometerskattemärke avlägsnats, förkommit eller förstörts skall fordonets ägare utan dröjsmål hos länsstyrelse anmäla detta med angivande av tid och plats för det inträffade samt skälen härför. På begäran av fordonensägaren tillhandahåller länsstyrelse duplettmärke.

## 2 b §.

Kilometerskattemärke har rektangulär form med måtten 90 x 60 mm. Märke skall före utlämnandet förses med registreringsnumret för det fordon, på vilket det skall anbringas. Märket utföres i material av sådan beskaffenhet att det ej kan avlägsnas från fordonet utan att förstöras.

Kilometerskattemärke skall före utlämnandet förses med registreringsnumret för det fordon, på vilket det skall anbringas. Märket utföres i material av sådan beskaffenhet att det ej kan avlägsnas från fordonet utan att förstöras.

## 2 c §

För kilometerskattemärke eller duplett därav utgår avgift med tio kronor.

För kilometerskattemärke eller duplett därav utgår avgift med tio kronor eller, om märket lämnas ut av tullmyndighet, med tjugofem kronor.

Nuvarande lydelse

Avgiften erlägges av fordonsägaren inom tio dagar från utsändandet genom insättning på särskilt postgirokonto. Inbetalningskort tillställs fordonsägaren av statens trafiksäkerhetsverk för länsstyrelses räkning. Vad som sägs i 30 § vägtrafikskattelagen (1973:601) äger motsvarande tillämpning i fråga om avgiften.

5 §

När fordon som avses i denna kungörelse föres ut ur riket till annat land än Norge eller in i riket från sådant land skall den som svarar för fordonet anteckna fordonets registreringsnummer på särskild blankett, som i original och kopia tillhandahålles av tullmyndigheten. Den som svarar för fordonet skall därjämte avstämpla blanketten i fordonets kilometerräknare. Efter verkställd åtgärd skall blanketten ome-

Föreslagen lydelse

Avgift för märke som utlämnas av tullmyndighet erlägges till myndigheten före utlämnandet. I annat fall erlägges avgiften av fordonsägaren inom tio dagar från utsändandet genom insättning på särskilt postgirokonto. Inbetalningskort tillställs fordonsägaren av statens trafiksäkerhetsverk för länsstyrelses räkning. Vad som sägs i 30 § vägtrafikskattelagen (1973:601) äger motsvarande tillämpning i fråga om avgiften.

När fordon som avses i denna kungörelse föres ut ur riket till annat land än Norge eller in i riket från sådant land skall den som svarar för fordonet avstämpla särskild blankett, som i original och kopia tillhandahålles av tullmyndigheten, i fordonets kilometerräknare. Efter verkställd åtgärd skall blanketten omedelbart återlämnas till tullmyndigheten. Saknas kilometerskattemärke på kilometerskattepliktigt

Fuvarande lydelse

delbart återlämnas till tullmyndigheten. Saknas kilometerskattemärke på kilometerskattepliktig personbil vid ut- eller inresa antecknar tullmyndigheten detta på blanketten.

Föreslagen lydelse

personbil vid ut- eller inresa antecknar tullmyndigheten detta på blanketten.

Tullmyndigheten förser såväl original som kopia av blanketten med uppgift om datum och plats för gränspasseringen och återställer det ena exemplaret till den som svarar för fordonet. Snarast efter utgången av varje kalendervecka och kalendermånad sänder tullmyndigheten avlämnade blanketter till statens trafiksäkerhetsverk. Härvid skall blanketter med anteckning enligt första stycket skiljas från övriga blanketter.

Är fordon försett med kilometerräknare utan anordning för avstämpling äger 9 § vägtrafikskattekungörelsen (1973:776) motsvarande tillämpning.

Är fordon försett med kilometerräknare utan anordning för avstämpling äger 9 § första stycket vägtrafikskattekungörelsen (1973:776) motsvarande tillämpning.

När fordon som avses i denna kungörelse föres ut ur eller in i riket får åtgärder enligt första stycket underlätas på begäran av den som svarar för fordonet. Denne får i sådant fall av tullmyndigheten vid utresan handling som visar att nämnda åtgärder ej vidtagits. Handlingen, av vilken skall framgå datum för utlämnandet och fordonets registreringsnummer, skall medföras i fordonet och återlämnas till tullmyndighet vid närmast följande inresa med fordonet. Återlämnas ej sådan handling vid inresa gäller bestämmelserna i första-tredje styckena.

Har utresa med fordon som avses i denna kungörelse skett till annat land än Norge och har närmast följande inresa skett från Norge skall fordonets ägare inom tre dagar från inresan lämna skriftlig uppgift till länsstyrelse om att fordonet återkommit till riket.

Huvarande lydelseFöreslaren lydelse

2

Lämnas i anledning av ut- eller inresa ej uppgift enligt 5 § första-tredje styckena är rätten till återbetalning eller avräkning av skatt förfallen för den resan, om ej annat följer av andra stycket.

När kilometerskattepliktigt fordon använts utom riket i annat land än Norge och har utresa eller inresa skett över Norge får beskattningsmyndigheten, efter ansökan, medge avräkning av kilometerskatt för körsträckan i annat land än Norge.

Rätten till avräkning av kilometerskatt för personbil är förfallen för viss resa om kilometerskattemärke har saknats vid ut- eller inresan. Har avräkning därför ej gjorts får fordonsägaren påkalla beslut hos beskattningsmyndigheten i frågan. Beskattningsmyndigheten får medge avräkning för den resan under förutsättning att fordonsägaren gör troligt att märket har saknats på grund av sådan omständighet över vilken han ej har rätt och som har inträffat på sådan tid att duplettmärke

Rätten till avräkning av kilometerskatt för personbil är förfallen för viss resa om kilometerskattemärke har saknats vid ut- eller inresan. Har avräkning därför ej gjorts får fordonsägaren påkalla beslut hos beskattningsmyndigheten i frågan. Beskattningsmyndigheten får medge avräkning för den resan under förutsättning att märket funnits vid utresan och att fordonsägaren gör troligt att märket vid inresan har saknats på grund av sådan omständighet över vilken han ej har rätt och

<sup>2</sup>Senaste lydelse 1978:128

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

ej har kunnat anskaffas före  
ut- eller inresan.

som har inträffat under ut-  
landsvistelsen.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den
  2. Äldre bestämmelser gäller i fråga om utlandsresa som har påbörjats före ikraftträdandet.
  3. Äldre bestämmelser tillämpas i övrigt i fråga om förhållande som hänför sig till tid före ikraftträdandet.

4 Förslag tillFörordning om ändring i bilregisterkungörelsen (1972:599).

Härigenom föreskrivs att 22 och 35 §§ bilregisterkungörelsen (1972:599)<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFörslagen lydelse

## 23 §

Kontrollmärke utfärdas för annat registrerat fordon än terrängfordon. Märket utfärdas under förutsättning att fordonet ej är avställt, föreskriven trafikförsäkring finns,

förbud att bruka fordonet ej gäller enligt 16 § eller 21 § första stycket 1 eller 3 vägtrafikskattelagen (1973:601),

**körförbud ej gäller.**

Kontrollmärke utfärdas för annat registrerat fordon än terrängsfordon. Märket utfärdas under förutsättning att fordonet ej är avställt, föreskriven trafikförsäkring finns,

förbud att bruka fordonet ej gäller enligt 16 eller 21 § vägtrafikskattelagen (1973:601),

**körförbud ej gäller.**

Kontrollmärke gäller till utgången av den kalendermånad, under vilken fråga om utfärdande av kontrollmärke närmast skall prövas enligt 29 §. I fråga om fordon, för vilket besiktningsman meddelat föreläggande om kontrollbesiktning, gäller dock märket endast till utgången av kalendermånaden. Efter den, under vilken den av besiktningsmannen bestämda tiden för kontrollbesiktning utgår. I fall som avses i 17 § första stycket andra punkten vägtrafikskattekungörelsen (1973:776) gäller märket till utgången av den kalendermånad under vilken fordonskatten förfaller till betalning.

I fråga om skattepliktigt fordon lämnas märket ut om föreskriven fordonskatt och registerhållningsavgift betalats. Kon-

<sup>1</sup>Kungörelsen omtryckt 1976:779.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

trollväske som utföras i samband med anmälan som avses i 17 § första stycket andra punkten vägtrafikskattekungörelsen utlämnas dock utan hinder av att skatt eller registerhållningsavgift ej betalats.

## 55 §

Beslut om avställning i annat fall än som avses i 34 § första stycket får ej meddelas för längre tid än sex månader. Efter ny anmälan förlänges avställningstiden med högst sex månader åt gången. Avställningstiden räknas från och med den dag anmälan inkom till länsstyrelsen. Avställningen upphör före den beslutade avställningstidens utgång, om ägaren begär det.

Beslut om avställning i annat fall än som avses i 34 § första stycket får ej meddelas för längre tid än sex månader. Efter ny anmälan förlänges avställningstiden med högst sex månader åt gången. Avställningstiden räknas från och med den dag anmälan inkom till länsstyrelsen. Avställningen upphör före den beslutade avställningstidens utgång, om ägaren begär det.

Föreligger skyldighet att lämna uppgift enligt 5 § första stycket 4 vägtrafikskattekungörelsen (1973: 776) upphör dock avställningen först när sådan uppgift har lämnats.

---

Denna förordning träder i kraft den

## 1 UTREDNINGENS ARBETE

### 1.1 Direktiven

Direktiven för vägtrafikskatteutredningen finns i Dir 1977:44, där departementschefen anför följande.

Vägtrafikbeskattningen har under de senaste åren genomgått stora förändringar. Den årliga fordonsskatten kompletteras numera av kilometerskatt, som ersatte brännoljeskatten för brännoljedrivna personbilar, lastbilar och bussar den 1 januari 1974 och för vissa släpvagnar den 1 juni 1976. Beskattningsförfarandet och uppbördssystemet ändrades i väsentliga avseenden den 1 januari 1974 i samband med att automobilskatteförordningen m.fl. författningar ersattes av i stora delar helt ny lagstiftning, bl.a. vägtrafikskattelagen (1973:601) och vägtrafikskatteungörelsen (1973:776).

Det stora antalet skattepliktiga fordon och uppdelningen av beskattningen på fordonsskatt, kilometerskatt och bensinskatt ställer stora krav såväl på beskattningsförfarandet som på berörda myndigheter och fordonsgämare. Erfarenheterna från den praktiska tillämpningen visar att bestämmelserna i stort sett fungerar väl. På flera enskilda punkter bör dock förbättringar kunna göras. För att närmare pröva dessa frågor bör en särskild utredare tillkallas. Jag föreslår att detta sker nu. Den särskilde utredaren bör få till uppgift att göra en teknisk översyn av vägtrafikbeskattningens olika delar. Jag vill här endast peka på ett par av de frågor som bör tas upp nämligen uppbörden av fordonsskatt och kilometerskatt, uppbörds- och restitutionsfrågor i samband med beskattningen av den internationella trafiken och en allmän författningsteknisk översyn.

Utredaren bör särskilt sträva efter förenklingar i beskattningen med beaktande av rimliga krav på att den skall vara effektiv och ge möjligheter till en tillfredsställande kontroll.

Utredaren bör genom kontakter med bransch- och intressorganisationer på området tillgodogöra sig dessas erfarenheter.

### 1.2 Arbetets uppläggning

Vårt uppdrag innefattar en teknisk översyn av hela vägtrafikbeskattningen. Med hänsyn till att kilometerskatten är en ny beskattningsform, som dessutom i vissa avseenden är komplicerad, har vi ansett det lämpligt att inleda vårt arbete med en översyn av denna del av vägtrafikbeskattningen och att redovisa våra överväganden och förslag i

ett delbetänkande.

För att få del av länsstyrelsernas erfarenheter av den gällande vägtrafikbeskattningen har vi gjort en förfrågan hos samtliga länsstyrelser.

Under arbetets gång har vi haft överläggningar med företrädare för riksskatteverket, RSV, och kilometerskattenämnden, KSN . Vi har också haft kontakter med företrädare för skattetilläggsutredningen (Fi 1975:06), Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska taxiförbundet, Svenska åkeriförbundet och AB Storstockholms lokaltrafik.

För utredningsarbetet har material inhämtats från bl.a. statens trafiksäkerhetsverk, TSV.

I vårt fortsatta arbete avser vi bl.a. att ta upp frågan om att slopa fordonsskatten för bensindrivna fordon och öka drivmedelsbeskattningen i motsvarande mån. Vidare avser vi att behandla beskattningen av dragbilar och påhängsvagnar samt traktorbeskattningen. Uppbörds- och restitutionsfrågor i samband med internationell trafik kommer vi också att ta upp. Slutligen kommer vi att överväga arbets- och ansvarsfördelningen mellan myndigheterna och att göra en författningsteknisk översyn.

## 2 GÄLLANDE BESTÄMMELSER E.M.

Vägtrafiken är föremål för beskattning i flera olika former. Beskattningen kan delas in i skatt på anskaffning, skatt på innehav och skatt på användning av fordon. Beskattningen kan också delas in i fasta och rörliga - körlängdsberoende - skatter. Vidare kan en uppdelning göras efter det huvudsakliga syftet med olika skatter.

Skatt på anskaffning av fordon utgår enligt lagen (1968:430) om mervärdeskatt (omtryckt 1969:237, ändrad senast 1978:322) och lagen (1978:69) om försäljnings-skatt på motorfordon. Dessa skatter räknas inte till den egentliga vägtrafikbeskattningen.

Skatt på innehav av fordon utgår enligt vägtrafikskattelagen (1973:601) (ändrad senast 1978:199), VSL, i form av fordonsskatt. Denna skatt är en fast skatt som utgår med visst belopp för en tidsperiod oavsett i vilken utsträckning det enskilda fordonet faktiskt används.

Skatt på användning av fordon utgår i form av kilometerskatt enligt VSL och i form av olika drivmedelsskatter. Bensin beskattas enligt lagen (1961:372) om bensinskatt (omtryckt 1975:274, ändrad senast 1978:117) och gasol enligt förordningen (1964:352) om gasolskatt (ändrad senast 1974:863). Någon särskild drivmedelsskatt utgår inte på motorbrännolja. Bensin, gasol och motorbrännolja är föremål för beskattning enligt lagen (1957:262) om energiskatt (omtryckt 1975:272, ändrad senast 1977:57). Kilometerskatten och drivmedelsskatterna är körlängdsberoende.

Vissa delar av den beskattning som sker av vägtrafiken har till syfte att finansiera de kostnader som vägtrafiken orsakar samhället. Andra delar av beskattningen har annat, huvudsakligen fiskalt, syfte. Till de sistnämnda skatterna hör mervärdeskatt, försäljningsskatt på motorfordon och allmän energiskatt.

Fordonsskatten, kilometerskatten, bensinskatten och gasolskatten är däremot helt eller delvis specialdestinerade. Denna specialdestination skall dock enligt riksdagens beslut (prop. 1976/77:130, FiU 1977/78:1, rskr 1977/78:19) upphöra budgetåret 1980/81.

I detta sammanhang skall inte lämnas någon historik över vägtrafikbeskattningens utveckling. I fråga om kilometerskatten bör dock följande nämnas.

Kilometerskatt infördes den 1 januari 1974. Samtidigt upphävdes två olika skatter på motorbränsolja, en specialdestinerad och en ej specialdestinerad. Dessa drivmedelskatter hade orsakat stora kontrollproblem. Genom olika skatteundandragande åtgärder kunde den likvärdiga men väsentligt lägre beskattade eldningsoljan användas i stället för motorbränsolja för drift av motorfordon.

Vidare ansågs kilometerskatt vara en lämpligare skatteform än drivmedelsskatt när det gällde att anpassa skatteuttaget för bränslefordon och deras släpvagnar till den s.k. kostnadsansvarighetsprincipen. Denna princip hade fastlagts genom statsmakternas trafikpolitiska beslut 1963. För vägtrafikens del har beslutet ansetts innebära att samhällets kostnader för vägtrafiken skall tas ut av denna genom beskattningen och att skatten, så långt det är möjligt, skall fördelas på de olika fordonen i förhållande till deras individuella kostnadsansvar.

Kilometerskatten omfattade från början sådana personbilar, bussar och lastbilar som är inrättade för drift med annat drivmedel än bensin eller gasol, dvs. i praktiken brännoljedrivna fordon av dessa slag. I fråga om övriga fordon, vars användning orsakar förbrukning av motorbrännolja (trafiktraktorer, registrerade motorredskap och släpvagnar till brännoljedrivna fordon) höjdes den årliga fordonsskatten för att kompensera bortfallet av skatt på brännolja.

Den ej specialdestinerade skatten på brännolja fick sin motsvarighet i särskild fordonsskatt och särskild kilometerskatt enligt lagen (1973:602) om särskild vägtrafikskatt.

Den 1 juni 1976 utvidgades kilometerskatten till att omfatta även släpvagnar som dras av kilometerskattepliktigt motorfordon och har en skattevikt över 3 000 kg. Kilometerskatten för dessa släpvagnar ersatte inte endast den del av fordonsskatten som svarade mot höjningen 1974 utan också omkring hälften av fordonsskatten i övrigt. Den särskilda fordonsskatten ersattes helt med särskild kilometerskatt för släpvagnarna.

Den särskilda vägtrafikskatten har upphävts i år (prop. 1977/78:94, SkU 1977/78:39, rskr 1977/78:192, SFS 1978:118). Därvid har skattebeloppen i princip oförändrade adderats till beloppen av vägtrafikskatten. Till dess specialdestinationen upphör skall 90 % av skatteintäkterna anses som specialdestinerade.

De grundläggande bestämmelserna om vägtrafikbeskattningen finns alltså i VSL. Därutöver regleras beskattningen i vägtrafikskattekungörelsen (1973:776) (ändrad senast 1978:331), VSK, kungörelsen (1973:777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m.m. för fordon som använts utom riket (omtryckt 1976:768, ändrad senast 1978:128), ÅVK, lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket (ändrad senast 1978:119) och i ett flertal andra författningar.

En sammanställning över nu gällande författningar som avser eller har samband med vägtrafikbeskattningen m.m. finns intagen i bilaga 1.

I det följande lämnas en redogörelse för gällande bestämmelser i de delar som behandlas i betänkandet.

## 2.1 Skattepliktiga fordon

Skattepliktigt fordon är enligt 2 § första stycket VSL motorfordon, traktor, motorredskap eller släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och inte är avställt. Skattepliktig bil, som är inrättad för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol är enligt 2 § andra stycket VSL kilometerskattepliktig. Även släpvagn som dras av kilometerskattepliktigt motorfordon och som har en skattevikt över 3 000 kg är kilometerskattepliktig.

Beteckningarna motorfordon och bil har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595)(ändrad senast 1976:778) och bilregisterkungörelsen (1972:599)(omtryckt 1976:779, ändrad senast 1978:528). Motorfordon omfattar bilar, motorcyklar och mopeder. Bilar indelas i personbilar, lastbilar och bussar.

Det totala antalet kilometerskattepliktiga fordon var 226 289 den 23 december 1977. Härav var 89 418 lastbilar, 10 934 bussar, 100 733 personbilar och 25 204 släpvagnar. Antalet avställda fordon som skulle vara kilometerskattepliktiga om de inte var avställda uppgick vid samma tidpunkt till 38 694.

## 2.2 Skattskyldighet

Enligt 7 § VSL är det ägaren av ett fordon som är skattskyldig för detta. Närmare bestämmelser om skattskyldighet i fråga om kilometerskatt finns i 20 § VSL. Skattskyldig är den som ägde fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatt skall betalas eller skulle ha betalats. Om skatt fastställs genom efterbeskattning är den skattskyldig som ägde fordonet under den tid skatten avser. I fråga om kilometerskatt för skatteperiod under vilken fordonet har avregistrerats eller annars av annan anledning än avställning har upphört att vara skattepliktigt är den skattskyldig som då ägde fordonet.

### 2.3 Kilometerräknarapparatur

Kilometerskattepliktigt fordon skall enligt 17 § VSL vara försett med särskild, godkänd kilometerräknarapparatur. Apparaturen skall vara plomberad.

Fråga om godkännande av kilometerräknare prövas enligt 31 § VSK av KSN efter samråd med RSV. Av 44 § VSK framgår att KSN efter samråd med RSV meddelar närmare föreskrifter om montering, plombering, besiktning, godkännande, reparation och liknande frågor som avser kilometerräknarapparatur. I det följande återges vissa av KSN:s föreskrifter i dessa hänseenden.

KSN har godkänt fyra kilometerräknare med avstämplingsanordning, därav tre vajerdrivna och en navmonterad räknare, samt en navmonterad räknare utan sådan anordning.

Vajerdriven kilometerräknare kan placeras i förarutrymme, passagerarutrymme eller slutet lastutrymme. Om räknaren skall placeras i t.ex. motorrum, krävs att räknaren har godkänts av KSN för placering där.

KSN:s godkännande har för vissa räknare förknippats med särskilda föreskrifter om användning eller placering, t.ex. att räknaren skall vara försedd med särskilt skyddslöck. Den navmonterade räknaren utan avstämplingsanordning får endast användas på specialfordon och efter särskilt tillstånd från KSN. I fortsättningen bortses från denna räknartyp.

Den vajerdrivna kilometerräknaren drivs från uttaget i växellådan för hastighetsmätare eller färdskrivare. För drivningen av räknaren används vajer och en s.k. fördelningsväxel.

Den navmonterade räknaren drivs med hjälp av en pendel inne i räknaren. Räknaren monteras på ett särskilt fäste, som sätts på ett hjulnav. Den monteras vanligen på fordonets

högra bakhjul och används främst på släpvagnar.

Båda räknartyperna består av ett räkneverk och en stämpelansordning inneslutna i en metallkåpa. Metallkåpan har en insticksöppning för kort som skall stämplas i räknaren. Stämpelavtrycket består av två siffergrupper. Den ena anger räknarens tillverkningsnummer och den andra räknarställningen. Räknaren innehåller inget färgband e.d. Stämpelkorten måste därför vara försedda med kopieringspapper eller vara självkopierande för att avtrycket skall vara läsbart.

Kilometerräknaren har en fast inre utväxling. Eftersom fordon har olika däckdimensioner och utväxlingsförhållanden, måste en särskild omräkningsfaktor fastställas för varje fordon. Först när antalet markeringar enligt räknaren multipliceras med omräkningsfaktorn får man den verkliga körsträckan.

### 2.3.1 Montering m.m.

Montering, plombering, brytande av plombering, reparation eller liknande åtgärd som avser kilometerräknarapparat får enligt 32 § VSK utföras endast av den som KSN har godkänt, s.k. godkänt företag. F.n. finns ca 2 200 sådana företag. När det gäller godkännande eller återkallande av godkännande av företag, får KSN enligt 33 § VSK göra inspektion hos företaget för att undersöka förhållande som är av betydelse för nämndens prövning.

I 32 § tredje stycket VSK anges att godkänt företag som har monterat eller gjort ingrepp i en räknarapparat, skall plombera apparaturen samt fylla i och skriva under ett särskilt rapportkort. Kortet skall stämplas i räknaren. Företaget svarar på detta sätt för att apparaturen är i föreskrivet skick. Rapportkortet lämnas till den som svarar för fordonet.

Efter det att apparaturen har monterats eller ingrepp gjorts i den, skall fordonet inställas hos AB Svensk Bil-

provning (ASB) för besiktning av apparaturen. Därvid skall rapportkortet medföras.

När en räknare byts ut, skall verkstaden lämna uppgift om den urmonterade räknaren till länsstyrelse på särskilt stämpelkort.

Plombering av kilometerräknarapparat får enligt 32 § VSK brytas endast av godkänt företag. Om det är nödvändigt för sådan reparation, som inte utan avsevärd olägenhet kan utföras av godkänt företag, får dock plombering brytas av annan. Detta framgår av 34 § VSK. Som exempel på sådana fall kan nämnas en växellådsreparation som måste utföras när fordonet används utomlands. Enligt bestämmelserna i 34 § andra stycket, får förrättningsman vid riksprovplats (ASB) i samband med besiktning av apparatur plombera denna och även bryta plombering.

### 2.3.2 Besiktning

I 35 § VSK anges att kilometerräknarapparat skall vara godkänd vid besiktning av riksprovplats, dvs. vid besiktning hos ASB. I 37 och 38 §§ VSK anges när besiktning skall göras.

Kilometerräknarapparaturen skall besiktigas och godkännas innan ett kilometerskattepliktigt fordon får tas i bruk första gången. Besiktningen av apparaturen kan göras antingen i samband med besiktning av fordonet eller som särskild förrättning.

Kilometerräknarapparaturen skall också besiktigas i samband med de årliga kontrollbesiktningarna av fordonet. För nya fordon gäller emellertid inte kontrollbesiktningstvånget under de två första åren. Även under denna tid skall kilometerskattepliktiga fordon dock inställas för besiktning av räknarapparaturen. Besiktningen skall göras under den inställetstermin för kontrollbesiktning som skulle ha gällt om fordonet varit kontrollbesiktningsskyldigt. Om

någon del av inställetstermin infaller under de tre månaderna närmast efter det att apparaturen har godkänts vid registreringsbesiktning eller vid särskild besiktning innan fordonet tas i bruk första gången behöver besiktning av räknarapparaturen inte göras.

Besiktning av räknarapparaturen skall också göras i samband med registreringsbesiktning. Utförs registreringsbesiktningen på grund av ändring som inte påverkar apparaturen, behöver denna dock inte besiktigas.

Har ingrepp gjorts så att plombering brutits, skall apparaturen besiktigas. Detsamma gäller om kontrollbesiktning av ett fordon görs efter särskilt föreläggande.

Enligt 39 § VSK kan RSV, om särskilda skäl föreligger, föreskriva att besiktning skall ske på annan tid än som framgår av 37 §. Länsstyrelserna kan också förelägga ägare av kilometerskattepliktigt fordon att inställa fordonet för särskild besiktning av räknarapparaturen. Om fordonet inte inställs för besiktning av apparaturen inom föreskriven tid, får det inte brukas. Enligt bestämmelserna i 39 § VSK skall länsstyrelsen också föra in uppgift om meddelat föreläggande i bilregistret.

Vid besiktning av kilometerräknarapparat skall enligt 40 § VSK kontrolleras att

1. kilometerräknaren är av godkänd typ,
2. apparaturen i övrigt överensstämmer med föreskrifter som meddelats av KSN,
3. apparaturen monterats och plomberats av den som är behörig till det,
4. apparaturen är monterad och plomberad enligt föreskrifter som meddelats av KSN,
5. apparaturen fungerar tillfredsställande.

Om kontrollen inte föranleder anmärkning, skall apparaturen godkännas och om det behövs plomberas. Bevis om godkännande skall utfärdas.

Enligt 41 § VSK gäller inte bevis om godkännande om apparaturen inte längre uppfyller de uppställda kraven. Ägare av kilometerskattepliktigt fordon är i sådant fall skyldig att utan dröjsmål avhjälpa bristen och inställa fordonet för särskild besiktning av apparaturen.

Riksprovplatsen skall enligt 42 § VSK lämna uppgift om besiktningen till TSV, om den görs i samband med kontrollbesiktning eller om fordonet ännu inte är kontrollbesiktningsskyldigt. I övriga fall skall uppgift om besiktningen lämnas till länsstyrelse.

Enligt uppgift från TSV kan antalet besiktningar av räknarapparat som rapporteras till TSV beräknas till ca 196 000 per år (178 000 godkända och 18 000 ej godkända) och antalet besiktningar som rapporteras till länsstyrelserna till ca 108 000 per år (90 000 besiktningar efter ingrepp och 18 000 efter installation).

Om kilometerskattepliktigt fordon inte är försett med kilometerräknarapparat skall riksprovplatsen enligt 43 § VSK lämna uppgift om detta till länsstyrelse.

### 2.3.3 Kontroll m.m.

Enligt 21 § VSL får kilometerskattepliktigt fordon inte brukas om de föreskrifter i fråga om kilometerräknarapparat, som meddelats i lagen eller med stöd av den inte iakttagits, dvs. om apparaturen inte är i föreskrivet skick. Brukas det ändå döms ägaren enligt 34 § VSL till böter.

I 45 § VSK stadgas att ägare av kilometerskattepliktigt fordon är skyldig att kontrollera att räknarapparatens skick. Om kilometerräknarapparatens skick är i föreskrivet skick. Om kilometerräknarapparatens upp-

hör att vara i föreskrivet skick skall, enligt 46 § VSK, den som har hand om fordonet när felet upptäcks stämpla av ett särskilt stämpelkort i räknaren. På kortet skall också antecknas datum för upptäckten. Kortet skall utan dröjsmål skickas in till länsstyrelse. På sätt som RSV bestämmer skall dessutom enligt 47 § VSK antecknas vad som brister i fråga om apparaturen och datum för upptäckt av felet. Dessa anteckningar skall förvaras i fordonet till dess besiktning av apparaturen har skett.

Med stöd av bestämmelserna i 47 § VSK, har RSV i meddelandet RSV Ip 1973:10 (s. 17) angett att följande uppgifter skall antecknas på kortet:

1. felets art,
2. tid och plats för upptäckt av felet,
3. under vilka omständigheter felet upptäcktes.

Antalet insända kort med anmälan om funktionsfel uppgår enligt uppgift från TSV till ca 1 500 per år.

I 21 § VSL anges som nämnts att ett fordon inte får brukas om räknarapparaturen inte är i föreskrivet skick. Enligt 48 § VSK får fordonet dock användas den dag som fel på apparaturen upptäcks och under de närmast följande tre dagarna innan apparaturen repareras av godkänt företag. Dessutom får fordonet användas den dag felet har avhjälppts och under de närmast följande tre dagarna innan apparaturen godkänns vid besiktning hos ASB. För att fordonet skall få användas under dessa tidsfrister krävs att felet på apparaturen har rapporterats till länsstyrelse och att tidigare angivna anteckningar har gjorts. I tidsfristerna räknas inte in lördag, söndag eller allmän helgdag eller tid då fordonet varit utomlands eller, i fråga om personbil, utomlands i annat land än Norge. Upptäcks fel på kilometerräknarapparaturen i en personbil när denna är i Norge, utsträcks tidsfristerna till fem dagar.

När godkänt företag har återställt apparaturen i före-

skrivet skick upprättar företaget, som har nämnts tidigare, ett särskilt rapportkort (i fyra exemplar). Fordonsägaren får tre exemplar av kortet, vilka skall lämnas till för-  
rättningsmannen vid besiktningen. Efter besiktningen får  
fordonsägaren tillbaka ett exemplar, ASB behåller ett  
exemplar och skickar ett till länsstyrelsen. Omkring 90 000  
rapportkort kommer årligen in till länsstyrelserna från ASB.

Även om kilometerräknarapparaturen inte är i föreskrivet  
skick får fordonet enligt 49 § VSK användas vid provkörning  
i samband med besiktning eller i omedelbart samband med  
reparation och för färd kortast lämpliga väg till verkstad  
för reparation och till riksprovplats för besiktning.

Att kilometerräknarapparaturen är i föreskrivet skick och  
fungerar tillfredsställande kan - förutom vid besiktning  
hos ASB - kontrolleras vid flygande inspektion. Bestämmel-  
ser om detta finns i 51 § VSK. Där stadgas bl.a. att RSV -  
efter samråd med KSN och rikspolisstyrelsen - meddelar när-  
mare föreskrifter om kontroll av kilometerräknarapparat  
i samband med flygande inspektion. RSV har också meddelat  
sådana föreskrifter.

#### 2.4 Skatteår och skatteperioder m.m. för vägtrafik- skatt

Enligt 9 § VSL skall vägtrafikskatt beräknas för varje for-  
don för en sammanhängande tid av tolv månader (skatteår)  
eller för var och en av fyra delar av helt skatteår (skat-  
teperiod). Skatteår och skatteperiod fastställs enligt sam-  
ma författningsrum av regeringen eller myndighet som rege-  
ringen bestämmer. Bestämmelser om skatteår m.m. finns i 4 §  
VSK. Skatteår, skatteperioder och uppbörds månader för väg-  
trafikskatt bestäms med ledning av slutsiffran i fordonets  
registreringsnummer.

Fordonsskatt betalas enligt 12 § tredje stycket VSL i för-  
skott för skatteår eller skatteperiod. Regeringen får dock  
medge undantag härifrån för grupp av fordon. Fordonsskatt

utgår i regel för skatteår. Överstiger fordonsskatten för ett fordon 1 500 kr. för helt år, utgår den dock för skatteperiod.

Kilometerskatt betalas enligt 18 § tredje stycket VSL i efterhand för skatteperiod. Även från denna bestämmelse får regeringen medge undantag för grupp av fordon.

I fråga om fordon med slutsiffra 1 eller 8 har fastställts att uppburd av fordonsskatt för skatteperioden augusti - oktober görs i augusti, dvs. delvis i efterhand. Skatteperioderna för fordonsskatt är alltid tre månader.

Skatteperioderna för kilometerskatt är i princip tre månader. För fordon med någon av slutsiffrorna 2, 4, 5, 6 eller 9 gäller emellertid att en skatteperiod omfattar två månader (maj-juni) och nästa period fyra månader (juli-oktober). Sista månaden i varje skatteperiod för kilometerskatt kallas avstämplingsmånad.

Skatteår, skatteperioder m.m. för vägtrafikskatt framgår av tabell 1, som är intagen i bilaga 2.

## 2.5 Uppgift till ledning för beräkning av kilometerskatt

Kilometerräknaren har till uppgift att mäta fordonets körsträcka. Räknarställningen kan - som tidigare har beskrivits - genom en avstämpling föras över till särskilda stämpelkort.

Uppgifter om räknarställningen ligger till grund för debitering av kilometerskatt. Enligt 18 § tredje stycket VSL skall skattskyldig för varje skatteperiod lämna uppgift till ledning för fastställande av skatt. Sådan uppgift skall också lämnas i annat fall i den mån regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordnar om det. I 5 § VSK anges att fordonsägaren skall lämna uppgift till ledning för beräkning av kilometerskatt i följande fall:

1. i samband med att fordon första gången blir kilometerskattepliktigt,
2. i samband med att fordon upphör att vara kilometerskattepliktigt av annan anledning än avställning, t.ex. när fordon skrotas, exporteras eller byggs om så att det inte längre är kilometerskattepliktigt,
3. i samband med att avställt fordon tas i bruk på sätt som är tillåtet för avställt fordon, t.ex. när avställt fordon hyrs in som militärfordon eller används inom inhägnat område,
4. i samband med att avställt fordon upphör att brukas på sätt som är tillåtet för avställt fordon,
5. senast vid utgången av varje skatteperiod, om fordonet har varit kilometerskattepliktigt under någon del av tiden mellan föregående avstämpling enligt 1-5 och ingången av avstämplingsmånaden.

I 6 § VSK finns närmare bestämmelser om avstämplingarna. De skall göras på särskilda stämpelkort. Länsstyrelserna tillhandahåller kort för avstämpling enligt 1-4. När sådant kort lämnas ut skall datum för utlämnandet antecknas på det. Avstämpling skall göras innan fordonet tas i bruk efter det att skatteplikten inträtt. Stämpelkort skall omedelbart efter avstämplingen skickas in till länsstyrelsen.

Skatteplikt inträder när ett fordon registreras utan att samtidigt avställas och när avställning av ett fordon upphör.

Avstämpling enligt 2 eller 3 skall göras tidigast tredje dagen innan fordonet upphör att vara kilometerskattepliktigt. Stämplat kort skall skickas in till länsstyrelsen inom tre dagar efter det att det har lämnats ut därifrån.

För avstämpling enligt 5 (ordinarie avstämpling) skall TSV enligt 7 § VSK skicka stämpelkort till fordonsägaren senast den 15 i avstämplingsmånaden. Fordonsägaren skall före ut-

gången av avstämplingsmånaden stämpla kortet i kilometerräknaren och sända tillbaka det ena exemplaret av det till TSV. Stämpelkortet postbefordras portofritt. Om fordonsägaren stämplar och postar kortet för sent eller inte alls, tas förseningsavgift ut enligt 28 § VSL (se vidare avsnitt 2.8). Fordonsägare som lämnar stämpelkort på postanstalt kan få sitt exemplar av kortet stämplat med datum för inlämnandet.

Har fordonsägaren inte fått stämpelkort för ordinarie avstämpling skall han enligt 7 § tredje stycket VSK anmäla detta till länsstyrelse senast en vecka före avstämplingsmånadens utgång. Länsstyrelsen skall då utan dröjsmål skicka nytt stämpelkort till honom.

Enligt 8 § VSK behöver ordinarie avstämpling inte göras om ett fordon är utomlands i annat land än Norge när avstämplingen skall göras, under förutsättning att uppgift om utresan ur landet har lämnats enligt bestämmelserna i ÅVK.

## 2.6 Uppbörd m.m. av kilometerskatt

Kilometerskatt skall enligt 18 § VSL betalas i efterhand för skatteperiod. Uppbörden kan vara ordinarie eller tillfällig.

Ordinarie uppbörd görs enligt 13 § andra stycket VSK för fordon som har varit kilometerskattepliktigt under någon del av tiden mellan föregående avstämplingsdag enligt 5 § VSK och ingången av avstämplingsmånaden. Ordinarie uppbörd skall omfatta även närmast föregående avstämplingsmånad om fordonet har blivit skattepliktigt under den månaden. (Exempel: Ett fordon med slutsiffra 1 i registreringsnumret avställs under februari och avställningen upphör under juni. Avstämpling skall göras i mars, men inte i juni. Uppbörd av kilometerskatt görs i april på grundval av avstämplingen i mars. Efter avstämplingen i september görs uppbörd i oktober för körning under juni och skatteperioden juli-september.)

Tillfällig uppbörd av kilometerskatt görs enligt 15 § VSK för fordon som har upphört att vara kilometerskattepliktigt av annan anledning än avställning, t.ex. fordon som har skrotats.

Kilometerskatt som skall erläggas vid ordinarie uppbörd förfaller enligt 16 § VSK till betalning vid utgången av uppbörds månaden. Skatt som skall erläggas vid tillfällig uppbörd förfaller till betalning när fordonet upphör att vara kilometerskattepliktigt.

Enligt 22 § VSL påförs vägtrafikskatt genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret utan att beslut meddelas av beskattningsmyndigheten. Av 10 § VSK framgår att TSV i dessa fall påför skatt för beskattningsmyndigheternas räkning och verkställer uppbörd av skatt. Skatten debiteras på grundval av lämnade uppgifter om körsträcka (stämpelkort) och uppgifter i bilregistret om omräkningsfaktor, skattevikt och skattesats. Kvitto på skatten sänds enligt 20 § VSK till den skattskyldige mot postförskott.

Vid ordinarie uppbörd skall postförskotts försändelsen sändas den 10 i uppbörds månaden. RSV får enligt 20 § andra stycket VSK - efter samråd med TSV - medge att postförskotts försändelse vid ordinarie uppbörd sänds ut senast den 15 i uppbörds månaden. RSV har regelmässigt lämnat sådant medgivande. Bestämmelsen om när skattepostförskottet skall sändas ut gäller för både fordonsskatt och kilometerskatt. Vid tillfällig uppbörd skall försändelsen sändas ut snarast möjligt.

I 21 § anges bl.a. när postförskotts försändelse för kilometerskatt senast skall lösas. Vid ordinarie uppbörd skall detta göras före uppbörds månadens utgång och vid tillfällig uppbörd inom 15 dagar från förfallodagen. Enligt 21 a § VSK får postförskotts försändelse dock lösas högst tio dagar senare under förutsättning att restavgift då erläggs. Det bör emellertid observeras att brukandeförbudet gäller efter för-

6 Riksdagen 1978/79. I saml. Nr 94

fallodagen till dess skatten betalas. Restavgift utgår enligt 30 § andra stycket VSL om skatten inte betalas i rätt tid. Avgiften är 4 % av debiterat belopp, dock minst 10 kr.

Om en fordonsägare inte får avi om postförskotts försändelse för vägtrafikskatt, är han enligt 22 § VSK skyldig att anmäla detta till länsstyrelse senast en vecka innan försändelsen senast skall lösas. Länsstyrelsen sänder då ny postförskottsförsändelse till fordonsägaren eller anvisar honom att betala in skatten på särskilt postgirokonto.

RSV har med stöd av 24 § VSK föreskrivit att inbetalning av skatt får göras genom girering från postgiro- eller personkonto. När skatt har betalats på detta sätt sänds skattekvittot med stöd av 26 § VSK som vanligt brev till fordonsägaren. Inbetalning över postgiro anses ha gjorts den dag försändelse som innehåller gireringshandling har lämnats för postbefordran till postgirot.

Enligt 29 § VSK får RSV efter samråd med TSV meddela föreskrifter för påföring och uppbörd av vägtrafikskatt.

## 2.7 Fastställelse av skatt, efterbeskattning m.m.

Kilometerskatt påförs i regel genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i bilregistret utan att beslut meddelas av beskattningsmyndigheten. Saknas i registret uppgifter som behövs för skattepåföringen skall skatt påföras enligt föreskrifter som RSV utfärdar. Detta framgår av 22 § VSL och 10 § tredje stycket VSK.

Om någon anser att en skattedebitering är felaktig, kan han enligt 23 § VSL påkalla beslut om fastställelse av skatten, dvs. begära ändring av debiteringen. Detta skall göras senast 30 dagar efter den dag då skatten senast skulle ha betalats. Beslut påkallas hos beskattningsmyndigheten. Har den skattskyldige fått kravet på skatten först sedan denna skulle ha betalats, räknas de 30 dagarna från den dag, då han tog emot kravet.

62

Om beslut inte påkallas, får beskattningsmyndigheten ändå besluta om fastställelse av skatten, om särskilda skäl föreligger. Enligt 23 § andra stycket VSL får sådant beslut inte meddelas senare än två år efter utgången av det skatteår skatten avser.

I 24-26 §§ VSL anges förutsättningarna för efterbeskattning. Efterbeskattning kan göras även om skatten har fastställts enligt 23 § VSL. Beslut om efterbeskattning får inte meddelas senare än fem år från utgången av det skatteår skatten avser.

När kilometerskatt fastställs genom efterbeskattning beror det i regel på att oriktig uppgift har lämnats om körsträckan, t.ex. därför att räknaren inte har fungerat under en del av en skatteperiod. Efterbeskattning kan också göras om skatt har undandragits genom att uppgift om körsträcka inte har lämnats i föreskriven ordning eller att fordonet har använts i strid mot bestämmelsen om att fordon inte får brukas om föreskrifterna om kilometerräknarapparat inte har iakttagits. Efterbeskattning får inte göras, om tillkommande skattebelopp är att anse som ringa.

Vid efterbeskattning utgår enligt 27 § VSL skattetillägg med 20 %. Om skattetillägg eller sammanlagda beloppet av flera skattetillägg som skall fastställas samtidigt inte uppgår till 50 kr., utgår inte tillägg. Genom hänvisning i 27 § VSL gäller bestämmelserna om skattetillägg i 37 d och 37 f - 37 h §§ lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning, FFL. I dessa bestämmelser anges bl.a. eftergiftsgrunder.

## 2.8 Förseningsavgift

Den 1 januari 1972 trädde ett nytt påföljdssystem på skatteområdet i kraft. Brister i skyldigheten att lämna uppgifter för skatte- eller avgiftspåföring skall i första hand beivras i administrativ ordning genom ekonomiska sanktioner, nämligen skattetillägg och förseningsavgift. Åtals- och domstolsförfarande skall tillgripas endast vid överträdelser av allvarligare beskaffenhet.

När den nya vägtrafikbeskattningen senare utformades, kom

det skatteadministrativa sanktionssystemet att införas även på detta skatteområde.

Skattetilläggsutredningen lade i februari 1977 fram betänkandet (SOU 1977:6) Översyn av det skatteadministrativa sanktionssystemet 1, Eftergift och besvär m.m., med förslag till bl.a. vissa ändringar i grunderna för eftergift av skattetillägg och förseningsavgift. Betänkandet har lagts till grund för lagstiftning i år (prop. 1977/78:36, SkU 1977/78:50, rskr 1977/78:263, SFS 1978:199 m.fl.). De nya bestämmelserna trädde i kraft vid månadsskiftet maj-juni 1978. I propositionen uttalade departementschefen bl.a. att vår översyn av det praktiska och administrativa förfarandet för kilometer-skatten kunde komma att föranleda nya överväganden om förseningsavgiftens utformning i VSL (s. 183).

De bestämmelser som nu gäller innebär bl.a. följande.

Enligt 28 § VSL utgår förseningsavgift om uppgift om körsträcka inte lämnas i rätt tid. Detta gäller i fråga om samtliga de körlängsuppgifter som fordonsägaren skall lämna. Avgiften påförs den som ägde fordonet när fristen att lämna uppgiften gick ut. Förseningsavgift påförs av beskattningsmyndigheten.

Förseningsavgift utgår med 100 kr. Om ägaren har anmanats att lämna en uppgift, men inte efterkommit anmaningen inom tid som har föreskrivits i denna, utgår dock avgiften med 200 kr. Detsamma gäller om ägaren har underlåtit att inom föreskriven tid lämna uppgift om fordonets körsträcka vid minst ett av de tre närmast föregående uppbördstillfällena.

Enligt hänvisning i 28 § tredje stycket VSL skall 37 f § första och tredje styckena, 37 g andra stycket samt 37 h § FFL tillämpas i fråga om förseningsavgift.

Förseningsavgift får enligt 37 f § första stycket FFL helt efterges om underlåtenheten att lämna uppgift i rätt tid kan antas ha sådant samband med den skattskyldiges ålder, sjukdom, bristande erfarenhet eller därmed jämförligt för-

hållande att den kan anses ursäktlig. Detsamma gäller om underlåtenheten med hänsyn till särskild omständighet av annat slag framstår som ursäktlig.

Enligt 37 g § andra stycket FFL skall beslut om förseningsavgift omprövas om skattskyldig yrkar det och om beslut om skatten för den period som avgiften avser inte har vunnit laga kraft.

Bestämmelserna i 37 f § FFL om eftergift skall enligt 37 h § FFL beaktas även om yrkande härom inte har framställts, i den mån det föranleds av vad som förekommit i ärendet eller målet om förseningsavgift.

Enligt de bestämmelser som gällde tidigare kunde förseningsavgift sättas ned. Enligt de nya bestämmelserna kan detta dock endast göras i speciella fall, nämligen om en fordonsägare har underlåtit att lämna uppgift i rätt tid för flera fordon. Förseningsavgifter som avser samma fordonsägare för en och samma skatteperiod får enligt 28 § tredje stycket FFL sättas ned till 500 kr. (i vissa fall 1 000 kr.). Förseningsavgift kan enligt de nya bestämmelserna inte efterges om det belopp som har undandragits genom underlåtenheten är att anse som ringa.

Länsstyrelses beslut om förseningsavgift kan enligt 31 § första stycket VSL överklagas hos kammarrätt.

## 2.9 Brukandeförbud

Enligt bestämmelser i 21 § VSL får ett kilometerskattepliktigt fordon inte brukas

1. om de föreskrifter i fråga om kilometerräknarapparat, vilka meddelats i VSL eller med stöd av VSL, inte har iakttagits,
2. om föreskriven uppgift för beräkning av kilometerskatt inte har lämnats,
3. om kilometerskatt som förfallit till betalning inte har erlagts.

Brukandeförbudet enligt 3 gäller inte för skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret. Det gäller inte heller i fråga om skatt som åvilar en tidigare ägare av fordonet och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 eller 25 § VSL.

Bestämmelserna om brukandeförbud enligt punkt 1 har berörts i avsnitt 2.3.3. Brukandeförbud enligt denna punkt kan inträda av många olika anledningar. I 17 § VSL anges att kilometerskattepliktigt fordon skall vara försett med kilometerräknarapparat och att apparaturen skall vara plomberad. I 31-49 §§ VSK finns närmare bestämmelser om godkännande av kilometerräknare samt om besiktning och kontroll, m.m. av kilometerräknarapparat.

KSN har enligt bemyndigande i VSK utfärdat detaljbestämmelser om kilometerräknarapparat. Brukandeförbud inträder således om apparaturen inte är i det skick som föreskrivs i dessa olika bestämmelser.

Brukandeförbud enligt punkt 2 inträder om någon av de uppgifter som anges i 5 § VSK inte lämnas.

Det brukandeförbud som enligt 16 § VSL gäller om fordonskatt inte har erlagts omfattar även kilometerskattepliktiga fordon. Inskränkningarna i detta brukandeförbud är desamma som i fråga om obetald kilometerskatt enligt punkt 3.

## 2.10 Skattekontroll

Enligt 30 § första stycket VSL äger bl.a. 4, 9, 12-15 och 49 §§ FFL motsvarande tillämpning i fråga om VSL. I dessa paragrafer finns bestämmelser som reglerar förfarandet vid skattekontroll m.m.

Av 50 § VSK framgår att det åligger RSV att samordna kontrollen av fordonsskatt och kilometerskatt. Verket får också - efter samråd med beskattningsmyndighet - besluta att tjänsteman hos verket skall göra skattekontroll enligt 9 § FFL.

Bestämmelserna i 9 och 12 §§ FFL om beskattningsmyndighet gäller då också RSV.

## 2.11 Utlandstrafik och kilometerskattemärke

Kilometerskatt avräknas enligt 41 § VSL för körning utomlands med kilometerskattepliktig lastbil, buss eller släpvagn. Det samma gäller för kilometerskattepliktig personbil som används utomlands i annat land än Norge. En förutsättning för att kilometerskatt skall avräknas är att meddelade föreskrifter om uppgifter i samband med användningen utomlands har iakttagits. Sådana föreskrifter finns i ÅVK.

Bestämmelser om proceduren vid gränspassering finns i 5 § ÅVK. När ett kilometerskattepliktigt fordon skall föras ut ur Sverige till annat land än Norge eller in i Sverige från annat land än Norge skall ett kort stämpas i kilometerräkna- ren. Särskilt stämpelkort tillhandahålls av tullmyndigheten. Den som svarar för fordonet skall stämpla kortet i kilometer- räknaren samt anteckna fordonets registreringsnummer på det. Kortet skall omedelbart återlämnas till tullmyndigheten. Tull- tjänstemannen anger datum och gränspasseringsort på kortet. Härefter återlämnas ett exemplar av det till den som svarar för fordonet. Det andra exemplaret sänds senast vid slutet av varje vecka och månad från tullanstalten till TSV.

Särskilda bestämmelser gäller för avräkning av skatt för körning i Norge. Avräkning görs t.ex. endast efter ansökan i varje enskilt fall.

Avräkning av kilometerskatt görs maskinellt på grundval av de uppgifter som finns i bilregistret, vilket framgår av 4 § första stycket ÅVK.

Enligt 7 § första stycket ÅVK är rätten till avräkning av skatt för viss resa förfallen om stämpelkort inte lämnas vid ut- eller inresa.

Kilometerskattepliktig personbil som förs ut till eller in

från annat land än Norge skall enligt 17 § VSL vara försedd med särskilt märke som visar att fordonet är kilometerskattepliktigt. Närmare bestämmelser om sådant märke (kilometerskattemärke) finns i 2 a - 2 c §§ ÅVK. Märket skall fästas på insidan av vindrutan, på mitten och i rutans överkant. Kilometerskattemärket tillhandahålls av länsstyrelserna. En avgift om 10 kr. tas ut för märket. TSV skickar ut inbetalningskort på avgiften. När ett märke har lämnats ut antecknar länsstyrelsen detta i bilregistret. Ett kilometerskattemärke får tas bort endast om det är nödvändigt för reparation av fordonet e.d. Om märket har tagits bort, förkommit eller förstörts skall detta anmälas till länsstyrelsen. Kilometerskattemärket har rektangulär form med måtten 90 x 60 mm. Märket skall innan det lämnas ut från länsstyrelsen förses med fordonets registreringsnummer. Även om en kilometerskattepliktig personbil inte har kilometerskattemärke, skall avstämpling göras vid gränspassering. Om en kilometerskattepliktig personbil saknar kilometerskattemärke vid ut- eller inresa, skall tulltjänstemannen enligt 5 § ÅVK anteckna detta på stämpelkortet. Enligt 7 § tredje stycket ÅVK är rätten till avräkning av kilometerskatt förfallen om kilometerskattemärke saknats vid ut- eller inresan. Fordonsägaren får dock påkalla beslut över utebliven avräkning. Om han då gör troligt att märket saknats på grund av omständighet som han inte har rätt över och som har inträffat på sådan tid att dubblettmärke inte har kunnat skaffas, får länsstyrelsen enligt 7 § tredje stycket ÅVK medge avräkning av skatt.

## 2. 12 Straffbestämmelser

Enligt 33 § VSL döms den som uppsåtligt har manipulerat kilometerräknarapparat så att körsträckan som skall ligga till grund för skatteberäkning inte registreras eller registreras för lågt till böter eller fängelse i högst 6 månader. Detta gäller dock inte om gärningen är belagd med strängare straff enligt skattebrottslagen (1971:69).

I vissa fall kan böter utdömas för brott mot bestämmelserna

68

i VSL. Detta gäller när fordon har använts trots att brukandeförbud har inträtt.

Enligt straffbestämmelserna i 55 § VSK kan den dömas till böter, som utan att ha godkänts av KSN monterar, plomberar, reparerar m.m. kilometerräknarapparat. Detsamma gäller om man tar bort kilometerräknarapparat från kilometerskattepliktigt fordon. Om brister på apparaturen inte avhjälps enligt bestämmelserna i 41 § andra stycket VSK döms fordonsägaren till böter. Till böter högst 500 kr. kan enligt 56 § VSK dömas i vissa fall. Detta gäller när godkänt företag inte fyller i och stämplar rapportkort, när kilometerskattepliktigt fordon inte inställs till besiktning efter föreläggande, när avstämpling och föreskrivna anteckningar m.m. inte görs då fel på kilometerräknarapparaturen upptäcks och när någon förhindrar eller försvårar kontroll i samband med flygande inspektion. I vissa fall kan den som utan lov använder annans fordon dömas i ägarens ställe enligt 57 § VSK.

Enligt 8 § ÅVK kan den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet lämnar oriktig uppgift ägnad att leda till avräkning av skatt med för högt belopp, dömas till böter eller fängelse, om gärningen inte är belagd med straff enligt skattebrottslagen. Detsamma gäller om någon med avsikt att skatt skall avräknas med för högt belopp underlåter att lämna uppgift vid ut- eller inresa. Vidare kan den som för kilometerskattepliktig personbil som saknar kilometerskattemärke ut till eller in från annat land än Norge enligt 12 § ÅVK dömas till böter, högst 500 kr.

### 3 ERFARENHETER AV OCH KRITIK MOT KILOMETERSKATTE-SYSTEMET

#### 3.1 Myndigheternas verksamhet och erfarenheter av beskattningen

Flera olika myndigheter har funktioner inom kilometerbeskattningen, nämligen länsstyrelserna, RSV, TSV, KSM och tullverket. I det följande beskrivs kortfattat myndigheternas olika funktioner samt de erfarenheter av beskattningen som man på olika sätt har redovisat till oss.

##### 3.1.1 Länsstyrelserna

Länsstyrelsen är enligt 3 § VSL beskattningsmyndighet i fråga om fordonsskatt och kilometerskatt för alla fordon vars ägare enligt bilregistret har sin adress inom länet. I länsstyrelsens uppgifter ingår bl.a. att fatta beslut om fastställelse av skatt enligt 23 § VSL, om efterbeskattning enligt 24 eller 25 § VSL, om skattetillägg enligt 27 § VSL samt om förseningsavgift enligt 28 § VSL.

Genom sin funktion som beskattningsmyndighet är länsstyrelsen den myndighet som har mest direktkontakt med skattskyldiga. För att få del av länsstyrelsernas erfarenheter av tillämpningen av den gällande lagstiftningen, har vi gjort en förfrågan hos samtliga länsstyrelser. Förfrågan behandlade hela beskattningsområdet. I det följande tar vi dock endast upp länsstyrelsernas svar till den del de rör frågor som behandlas i detta betänkande.

Vår förfrågan besvarades av 22 länsstyrelser. Två av dessa bifogade yttranden från allmänna ombuden i vägtrafikskattefrågor. En kompletterande förfrågan gjordes senare beträffande handläggningen av förseningsavgiftsärenden. Denna förfrågan besvarades av samtliga länsstyrelser.

Allmänna synpunkter på kilometerskattesystemet. Allmänt anses kilometerskattesystemet i sin helhet eller i vissa delar alltför komplicerat och svårhanterligt. Någon länsstyrelse pekar på att det nuvarande systemet blir ohållbart om antalet kilometerskattepliktiga fordon ökar kraftigt.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att endast en bråkdel av försöken att manipulera med främst vajerdrivna kilometerräk-nare upptäcks. I övrigt tar endast ett fåtal länsstyrelser upp frågor om den tekniska apparaturen. Någon egentlig kritik mot den nuvarande apparaturen framställs därvid inte.

Antalet ordinarie avstämplingar m.m. Ett flertal länsstyrelser anför, att de nuvarande reglerna för avstämpling m.m. är krångliga. Länsstyrelsen i Kristianstads län uttalar exempelvis att det nuvarande systemet innehåller för många olika avstämplings-skyldigheter.

Åtskilliga länsstyrelser ifrågasätter om det är nödvändigt med fyra ordinarie avstämplingar per år. Av dessa uttalar några att det bör vara tillräckligt med avstämpling en gång om året men med bibehållen uppbörd fyra gånger om året, varav tre gånger efter schablon.

Länsstyrelsen i Gotlands län anser att förbättringar i första hand bör sökas inom det nuvarande systemets ram.

Avstämpling vid ägarbyte. Ett par länsstyrelser och ett allmänt ombud framhåller, att många fordonsägare är irriterade över att nye ägaren till ett kilometerskattepliktigt fordon blir skyldig att betala kilometerskatt för vägsträcka som säljaren kört. Bestämmelserna om skattskyldighet bör därför ändras, så att man endast är skyldig att betala skatt för den tid som man ägt fordonet.

Undantag från skyldigheten att göra ordinarie avstämpling.

Frågan om vissa undantag från skyldigheten att göra ordinarie avstämpling behandlas av länsstyrelsen i Skaraborgs län. Man påpekar bl.a. att de nuvarande reglerna om ordinarie avstämp-

ling leder till problem, i synnerhet i fråga om fordon som går i regelbunden utlandstrafik. Sådana fordon befinner sig sällan på registreringsorten utan vänder med ny last så snart de nått omlastningsstället. Möjligheterna att göra ordinarie avstämpling är små. Likartade förhållanden kan gälla för fordon som används för transporter inom landet, men långt från registreringsorten.

Funktionskontroll m.m. Länsstyrelsen i Gävleborgs län anför, att bestämmelserna i 45 - 49 §§ VSK om fordonsägarens kontroll av räkneapparaturens funktion är komplicerade och därtill föga kända av de skattskyldiga. Liknande synpunkter redovisas av ett par andra länsstyrelser.

Uppbörds månader och förfallodagar. Bestämmelserna om uppbörds månader och förfallodagar kommenteras av endast ett fåtal länsstyrelser. Länsstyrelserna i Stockholms och Älvsborgs län framhåller att man bör undvika att ta ut fordonsskatt av en skattskyldig för tid under vilken han inte alls har ägt ett fordon. Detta kan uppnås om uppbörd av fordonsskatt görs under första månaden i skatteåret.

Brukandeförbud. Ett flertal länsstyrelser uttalar sig om bestämmelserna om brukandeförbud. Flera länsstyrelser anför därvid att bestämmelserna om brukandeförbud är komplicerade och att mer information om dem krävs.

Att brukandeförbud gäller för ett fordon då skatt som åvilar en tidigare ägare av det inte har betalats vållar enligt länsstyrelserna särskild irritation bland de skattskyldiga. Flera länsstyrelser anser att detta brukandeförbud drabbar den enskilde hårt.

Länsstyrelsen i Kristianstads län påpekar, att brukandeförbudet i vissa fall kan medföra att fordon inte kan säljas efter konkurser. Länsstyrelsen i Östergötlands län anser, att frågan om brukandeförbud bör kunna prövas i de fall skatterestantier betalas enligt avbetalningsplan till kronofogdemyndighet.

Kilometerskattmärket. Åtskilliga länsstyrelser tar i sina svar upp bestämmelserna om kilometerskattmärket. Flertalet av dessa anser att märket inte fyller någon funktion. Det är emellertid en irritationskälla för fordonsägarna, som uppfattar bestämmelserna om det som byråkratiska. Enligt en länsstyrelse är märket lätt att tillfälligt avlägsna för den som vill försöka passera tullkontrollen utan att göra avstämpling.

Förseningsavgiften. Av svaren från ett flertal länsstyrelser framgår att förseningsavgiften vållar stor irritation bland fordonsägarna. Flera länsstyrelser ifrågasätter också om det nuvarande förseningsavgiftssystemet ger tillfredsställande rättssäkerhet.

Länsstyrelsen i Jämtlands län uttalar bl.a. att om antalet beslut om förseningsavgift minskades betydligt, skulle mer tid kunna ägnas åt skatteutredningar. Liknande synpunkter framförs av länsstyrelsen i Skaraborgs län.

Som vi tidigare har nämnt, kompletterade vi vår första förfrågan till länsstyrelserna med en särskild förfrågan om länsstyrelsernas handläggning av förseningsavgiftsärenden. I sina svar på denna förfrågan har länsstyrelserna bl.a. beräknat tidsåtgången för handläggning av förseningsavgiftsärenden. Man har också lämnat uppgift om den andel av antalet ärenden, som leder till eftergift och om den befrielsegrund som är den vanligast förekommande. Som befrielsefall synes länsstyrelserna ha betraktat alla fall i vilka meddelande om ifrågasatt avgift sänts ut, men avgift sedan inte påförts.

Länsstyrelsernas svar på vår förfrågan har sammanställts i tabell 2, som finns intagen i bilaga 2. Av tabellen framgår bl.a. att handläggningen av förseningsavgiftsärendena beräknas kräva över 4 500 mandagar/år, vilket motsvarar ca 22 månår eller årsarbetskrafter (200 mandagar = 1 månår). Antalet mandagar på varje länsstyrelse varierar mellan 16 och 510. Om antalet mandagar sätts i relation till antalet kilometerskattepliktiga fordon i länen visar det sig att den sammanlagda handläggningstiden inom länen varierar mellan 1/23 mandag

per fordon och 1/209 mandag per fordon. Genomsnittet ligger på 1/49 mandag per fordon. Det bör observeras att uppgifterna från länsstyrelserna till stor del grundas på uppskattningar.

Av tabell 2 framgår också att varje läns andel av antalet upprättade meddelanden om ifrågasatt förseningsavgift i stort sett motsvarar länets andel av antalet kilometerskattepliktiga fordon. (Uppgifter i detta avseende har lämnats av TSV.)

Slutligen framgår också av tabell 2 att länsstyrelserna efterger förseningsavgift i mycket varierande utsträckning. Länsstyrelserna i Stockholms och Kalmar län efterger förseningsavgift i 77 resp. 50 % av alla fall under det att länsstyrelserna i Hallands och Uppsala län efterger förseningsavgift i 2 resp. 4 % av alla fall.

De eftergiftsgrunder som angetts som de vanligast förekommande kan indelas i tre grupper. Den första gruppen omfattar olika variationer av det fallet att den skattskyldige har styrkt eller i vart fall uppgett att han postat stämpelkortet i rätt tid, dvs. grund för påföring av avgift har inte ansetts föreliggande. Nio länsstyrelser har nämnt fall liknande det beskrivna som ett av de vanligaste befrielsefallen.

Den andra gruppen omfattar egentliga befrielsefall, dvs. fall då avgiften har eftergetts med stöd av bestämmelserna i FFL. Femton länsstyrelser har uppgett bristande erfarenhet och fem länsstyrelser sjukdom som en vanlig befrielsegrund.

Slutligen har några länsstyrelser angett vissa speciella skäl för eftergift. En länsstyrelse har uppgett att avgift inte påförs om automatisk debitering har kunnat göras och inte heller om förseningen eller underlåtenheten är en engångsföreteelse. En annan länsstyrelse påför inte avgift om avstämpling har gjorts i samband med besiktning hos ASB under någon av de sista dagarna i månaden och ordinarie avstämpling sedan inte har gjorts.

Informationen. Flera länsstyrelser uttalar att informationen om beskattningssystemet behöver förbättras t.ex. i fråga om brukandeförbud, påkallande av beslut enligt 23 § VSL och kontroll av räknarapparatur.

### 3.1.2 RSV

RSV är enligt 4 § VSL central förvaltningsmyndighet i fråga om vägtrafikskatt. RSV skall bl.a. genom föreskrifter och anvisningar främja en enhetlig och riktig tillämpning av gällande bestämmelser. Verket skall dessutom svara för information och utbildning inom skatteområdet.

RSV har också bemyndigande att besluta om bl.a. nedsättning av eller befrielse från vägtrafikskatt i vissa fall (se SFS 1978:407).

Enligt 50 § första stycket VSK åligger det RSV att samordna kontrollen av fordonsskatt och kilometerskatt. Dessutom gör personal vid verkets distriktskontor med stöd av bestämmelserna i 50 § andra stycket VSK skatterevisorer avseende fordonsskatt och kilometerskatt.

Vid kontakter med företrädare för RSV:s kontrollavdelning har vi fått följande upplysningar om erfarenheterna av skattekontrollen.

Vägtrafikskatten är den enskilda skatt som i revisionstid räknat kräver störst resursinsatser från distriktskontorens sida. År 1977 användes 4 503 av totalt 12 806 revisionsdagar (35 %) på distriktskontoren till vägtrafikskatterevisorer. Totalt gjordes 6 879 revisioner på distriktskontoren under 1977. Av dessa avsåg 3 203 vägtrafikskatt. Vägtrafikskatterevisornerna gällde så gott som uteslutande kilometerskatt.

Av de 3 203 revisionerna ledde 2 127 till förslag om påföring av ytterligare skatt med totalt drygt 4,6 milj. kr. Enligt revisionsstatistiken skulle skattetillägg vid efterbeskattning dessutom påföras med sammanlagt över 0,8 milj. kr. För alla

skatteslag tillsammans lämnade distriktskontoren under år 1977 förslag till påföring av ytterligare skatt med sammanlagt drygt 46 milj. kr.

Att en så stor andel av vägtrafikskatterevisionerna ledde till förslag om påföring av ytterligare skatt torde bero på att urvalet av revisionsobjekt vad gäller vägtrafikskatt kan göras på ett bättre sätt än för skatter i allmänhet.

Distriktskontoren har träffat överenskommelser med de olika länsstyrelserna om fördelningen av kontrollarbetet. En del länsstyrelser utför således vissa egna skatteutredningar. De görs då i form av s.k. skrivbordsgranskning, dvs. de innefattar inget revisionsbesök hos den skattskyldige. De granskningar som utförs på länsstyrelserna avser i huvudsak kilometerskatt för privatägda personbilar. Distriktskontoren gör endast i undantagsfall sådana revisioner. Kontorens revisioner omfattar oftast revisionsbesök men görs i viss utsträckning i form av skrivbordsgranskning.

Enligt kontrollavdelningens uppfattning är vissa typer av fel på räknarapparaturen mycket vanliga och orsakar det största skattebortfallet. Det gäller brott på räknarvagnar och fel på räknarväxlar. Själva räknaren däremot går mycket sällan sönder. Medvetna manipulationer av räknarapparat har inte kunnat konstateras i någon större utsträckning. Sådana manipulationer är dock mycket svåra att bevisa i efterhand.

En viktig orsak till att skatt nu undandras är enligt kontrollavdelningen att de skattskyldiga inte kontrollerar räknarapparaturen och att fel på denna därför inte upptäcks i tid.

Från den tidigare brännoljebeskattningen har man visserligen dåliga erfarenheter av ett system med körjournaler. Enligt kontrollavdelningens uppfattning skulle det ändå från kontrollsynpunkt vara av värde om skyldighet infördes att ha fungerande vägmätare i kilometerskattepliktiga fordon och att föra anteckningar om vägmätarställningen, dvs. någon form av körjournal.

## 3.1.3 TSV

Av 22 § VSL framgår att vägtrafikskatt normalt påförs genom automatisk databehandling utan att särskilt beslut fattas av beskattningsmyndigheten. I sådana fall är det enligt 10 § VSK TSV som påför skatt. TSV uppbär också vägtrafikskatt. VSK innehåller bestämmelser som reglerar uppbördsförfarandet. TSV upprättar enligt 28 § VSK indrivningshandling för beskattningsmyndighetens räkning.

Enligt 11 § VSK skall TSV beräkna skattevikt och omräkningsfaktor för fordon samt föra in uppgifter om detta i bilregistret.

TSV överlämnade genom skrivelse den 22 april 1977 en promemoria med förslag till vissa ändringar i kilometerskattesystemet till statsrådet och chefen för budgetdepartementet. Promemorian - som också redovisar TSV:s erfarenheter av skattesystemet - har senare av regeringen överlämnats till oss. I avsnitt 3.3.2 redogör vi närmare för innehållet i promemorian.

## 3.1.4 KSN

KSN är en tillfälligt inrättad myndighet som har till uppgift att svara för kilometerskattereformens tekniska genomförande och som har ansvaret för den tekniska utvecklingen av kilometerräknarapparaturen. Enligt beslut av statsmakterna upphör nämnden vid halvårsskiftet 1979 och dess arbetsuppgifter förs över till RSV. Nämnden skall dock finnas kvar i form av en rådgivande nämnd, som knyts till RSV.

KSN skall enligt 31 § VSK - efter samråd med RSV - pröva frågor om godkännande av kilometerräknarapparat enligt 17 § VSL. KSN har också enligt 32 § VSK till uppgift att godkänna verkstäder för arbetet med räknarapparat. Enligt 44 § VSK meddelar KSN efter samråd med RSV föreskrifter om montering, plombering, besiktning, godkännande, reparation och liknande åtgärd som gäller kilometerräknarapparat.

Vid kontakter med företrädare för KSN har vi fått följande uppgifter om nämndens erfarenheter beträffande kilometerräknarapparaturens driftsäkerhet m.m.

Konstruktionen av den vajerdrivna kilometerräknarapparaturen har ständigt förbättrats sedan beskattningen infördes. Inledningsvis fanns vissa konstruktionssvagheter både i fråga om själva räknaren och i fråga om vajrar och vajeranslutningar. För senare tillverkningsserier har konstruktionen av räknaren förbättrats så att den blivit betydligt mer manipulationssäker. Även konstruktionen av vajrar och vajeranslutningar har förbättrats. Härigenom har driftsäkerheten ökat samtidigt som manipulationer har försvårats. Fortfarande kan dock vajerkonstruktion och installationssätt i enstaka fall medföra problem vad gäller apparaturens driftsäkerhet. Detta är vanligast i fråga om vissa personbilsmodeller.

Den navmonterade kilometerräknarapparaturen distribuerades i slutet av år 1975 till ägare av släpvagnar som skulle bli kilometerskattepliktiga. Eftersom användningstiden alltså är förhållandevis kort kan man inte dra några helt säkra slutsatser beträffande apparaturens driftsäkerhet. Enligt KSN tyder dock hittills tillgängliga uppgifter på att den är mycket driftsäker.

KSN följer noga utvecklingen vad gäller uppkomna fel på räknarapparaturen, misstänkta manipulationer med apparatur m.m. Bl.a. gör ASB för KSN:s räkning regelbundna undersökningar om anledningar till ingrepp i räknarapparatur, om andelen besiktningar som leder till att apparatur inte godkänns m.m. I det följande redovisas vissa resultat från dessa undersökningar.

Under tiden mars 1974 - september 1977 gjorde ASB nio olika undersökningar. Undersökningarna baserades på material från besiktningar vid ASB under vissa tidsperioder. Periodernas längd varierade mellan 5 och 43 dagar.

Under tiden för den senaste undersökningen (29 augusti - 2 september 1977) gjordes totalt 3 690 besiktningar av kilometerräknarapparatur i samband med kontrollbesiktning av fordon

(s.k. löpande besiktning av räkmarapparat). I 9,9 % av fallen godkändes inte apparaturen. Vid de olika undersökningstillfällena har denna andel varierat mellan 8,1 och 11,5 %. De vanligaste anledningarna till att apparaturen inte godkändes var att plomberingen hade brutits (3,1 % av samtliga besiktningar), att plombering saknades (2,6 %), att räkmarapparatens funktion (1,9 %) eller att s.k. myndighetsplombering inte fanns (1,5 %). En sammanställning av dessa uppgifter finns intagen i tabell 3 i bilaga 2.

När fel på räkmarapparat har åtgärdats, skall apparaturen besiktigas. ASB har med utgångspunkt i materialet från sådana besiktningar som utförts under en viss tidsperiod undersökt anledningarna till att ingrepp - och besiktning - har gjorts. Enligt undersökningen i september 1977 var den vanligaste orsaken till ingrepp i fråga om personbilar fel på räkmarapparatens (51,5 % av antalet fel) samt för lastbilar och bussar fel på fordonet (49,7 % resp. 59,6 %). För lastbilarnas och bussarnas del svarade fel på räkmarapparatens för 17,6 % resp. 21,3 % av felen. En mer detaljerad redovisning av dessa förhållanden finns i tabell 4 i bilaga 2.

Ställer man de olika fordonsslagens andel av antalet besiktningar på grund av ingrepp i relation till totalbeståndet av kilometerskattepliktiga fordon exkl. släpvagnar, finner man att lastbilarna, som utgör ca 44 % av detta antal fordon svarar för ca 54 % av antalet besiktningar efter ingrepp. Personbilarna är ca 51 % av det nämnda fordonsantalet och svarar för ca 40 % av antalet besiktningar efter ingrepp, medan bussarna, som är 5 % av antalet svarar för ca 6 % av besiktningarna. Några siffror för de kilometerskattepliktiga släpvagnarna finns inte.

Av de 1 625 besiktningar efter ingrepp som gjordes under undersökningsperioden ledde 43 (2,6 %) till att apparaturen inte godkändes.

I ASB:s undersökning har beträffande eventuella förändringar av orsakerna till ingreppen mellan de olika undersökningstillfällena konstaterats följande. För personbilarnas del har anta-

let ingrepp på grund av fel på apparaturen eller på grund av bristande plombering ökat markant sedan de första undersökningarna gjordes. Motsvarande förändring vad gäller fel på apparaturen har inte skett för lastbilarnas del. För lastbilarna har dock antalet ingrepp på grund av brister i plomberingen ökat, liksom antalet ingrepp på grund av brister på fordonet.

I ASB:s undersökning från september 1977 specificeras också de tre huvudgrupperna av fel som medfört ingrepp och därmed besiktning (fel på fordonet, fel på räknarapparaturen och fel på plomberingen) närmare. Av felen på räknarapparaturen faller den helt övervägande delen på fel på vajrar (82,4 % av felen för personbilar, 77,5 % för lastbilar och 52,6 % för bussar). Fel på själva räknaren svarar för 11,9 % av felen för personbilar, 10,3 % för lastbilar och 5,3 % för bussar. En utförligare sammanställning av materialet på denna punkt finns i tabell 5 i bilaga 2.

### 3.1.5 Tullverket

Tullverket svarar bl.a. för rutinerna för avstämpling i samband med gränspassering med kilometerskattepliktigt fordon till eller från annat land än Norge. Tullverket svarar också för uppörd av fordonsskatt och kilometerskatt för utländska fordon som kommer till Sverige.

Generaltullstyrelsen, GTS, har till oss redovisat sina erfarenheter bl.a. beträffande rutinerna för avstämpling i samband med gränspassering med kilometerskattepliktiga fordon. Dessa rutiner fungerar i huvudsak tillfredsställande. Kontrollen av att avstämpling görs vid gränspassering med personbilar medför dock problem för tullmyndigheterna på grund av att bilägarna i många fall inte känner till bestämmelserna och därför inte heller har försett bilen med förskrivet kilometerskattemärke. Märket är en förutsättning för att tullverket på ett tillfredsställande sätt skall kunna kontrollera att avstämpling görs. GTS framhåller dock att märket nu har en alltför diskret utformning, t.ex. vad gäller färgen på det.

### 3.2 De skattskyldigas erfarenheter av beskattningen

Genom kontakter med bransch- och intresseorganisationer har vi försökt att få en uppfattning om de skattskyldigas erfarenheter av de praktiska och administrativa rutinerna för kilometerskatten.

Organisationerna har inte riktat någon kritik mot kilometerskattesystemet i stort. Däremot har kritiska synpunkter framförts på delar av systemet.

Motorbranschens riksförbund har framfört att avstämpling vid ägarbyte skulle innebära väsentliga fördelar för bilhandelsföretagen och underlätta deras och kundernas hantering av kilometerskatten. Vidare har förbundet uttalat att brukandeförbudet på grund av obetald vägtrafikskatt inte bör gälla när säljaren av ett fordon har återtagit detta från en avbetalningsköpare som inte fullgör sin betalningsskyldighet. Förbundet har slutligen ifrågasatt om inte kravet på besiktning av apparaturen efter ingrepp kunde slopas.

Motormännens riksförbund, som främst inriktat sig på frågor som rör de kilometerskattepliktiga personbilarna, har framfört att det största problemet tycks vara den mycket omfattande och krångliga proceduren i samband med avstämpling och skattedebitering. Detta hänger enligt förbundet samman med att ordinarie avstämpling skall göras fyra gånger om året. Genom en övergång till tre schablondebiteringar och en debitering efter slutavstämpling per år skulle situationen förbättras. Motormännens riksförbund har också framfört att den korta tiden för reparation och besiktning av apparatur sedan fel har uppstått medför extrakostnader för många fordonsägare. Det är vidare enligt förbundet önskvärt att kilometerräknarapparaturens driftsäkerhet förbättras. Slutligen har förbundet föreslagit att kravet på kilometerskattemärke vid utlandsresa slopas.

Svenska busstrafikförbundet och Svenska åkeriförbundet har framhållit att kilometerskattesystemet numera fungerar tillfredsställande. Även om förbättringar kan göras på enskilda punkter, t.ex. när det gäller avstämplingsskyldigheten, är det dock angeläget att avstämpling och uppbörd görs på sådant sätt och så

ofta att de skattebelopp som skall betalas varje gång inte blir för stora. Svenska busstrafikförbundet har vidare framhållit att ett system för betalning och uppbörd av skatt efter schablon skulle vara av stort värde för åtminstone en del av busstrafikföretagen. I likhet med Motorbranschens riksförbund anser Svenska busstrafikförbundet att avstämpling bör göras vid ägarbyte.

Slutligen har Svenska busstrafikförbundet och Svenska åkeriförbundet uttalat att bestämmelserna om förseningsavgift vållar irritation bland fordonsägarna. Förseningsavgift kan nu påföras t.ex. i fall då fordonsägaren inte haft direkt tillgång till fordonet.

Svenska lokaltrafikföreningen och AB Storstockholms lokaltrafik har uttalat att det är i hög grad önskvärt att praktiska lättnader kan åstadkommas för lokaltrafikföretagen. Kilometer-skattesystemet har uppgivits vara förenat med stora administrativa kostnader för lokaltrafikföretagen. Detta beror bl.a. på att dessa företag ofta har stora vagnparker som är i trafik under större delen av dygnet och som ställs upp på olika platser när de inte används. Man har därvid särskilt pekat på svårigheterna att göra avstämpling inom föreskriven tid. Slutligen har man framhållit att de gällande bestämmelserna om myndighetsplombering orsakar svårigheter för lokaltrafikföretagen, som ofta har egna godkända verkstäder. Att inställa fordonen för besiktning kan med tanke på det sätt som fordonen används ge särskilda svårigheter.

Svenska taxiförbundet har framhållit att kilometerräknarapparaturens driftsäkerhet inte är tillfredsställande. Det är särskilt vajrar och vinkelväxlar som orsakar problem. Vidare innebär skyldigheten att besiktiga räknarapparaturen efter vissa reparationer, t.ex. av växellådan, tidsförlust och därmed kostnader för fordonsägarna. Detta skulle kunna undvikas om den plombering som godkänd verkstad gör skulle gälla till nästa ordinarie besiktning av apparaturen.

### 3.3 Kritik mot kilometerskattesystemet

Synpunkter på gällande bestämmelser och rutiner i fråga om vägtrafikskatt har framförts i skrivelser som har överlämnats eller kommit in till utredningen. En sammanställning över dessa skrivelser finns i bilaga 3, där det också anges vilka av skrivelserna som behandlas i detta betänkande. I det följande redogör vi för innehållet i två av dem, en revisionsrapport från riksrevisionsverket, RRV, och en promemoria från TSV.

#### 3.3.1 RRV:s revisionsrapport

Som ett led i RRV:s förvaltningsrevision av TSV genomfördes en granskning av kostnader och rutiner vid TSV:s registeravdelning. Granskningen redovisades i revisionsrapporten Kostnader och rutiner vid trafiksäkerhetsverkets registeravdelning (1977-01-26).

Rapporten innehåller vissa kostnadsberäkningar för kilometerskattesystemet. Kostnaderna för uppbörden av kilometerskatt beräknas således till 14,9 milj. kr. Härav faller 4,2 milj. kr. på TSV, 5,1 milj. kr. på länsstyrelserna och 5,6 milj. kr. på postverket. RRV anger dessutom RSV:s blankettkostnader för kilometerskatt till 568 000 kr. per år. Länsstyrelsernas kostnader har beräknats efter en enkät till samtliga länsstyrelser. I enkäten har länsstyrelserna angett hur många årsarbetskrafter som sysselsätts med olika funktioner. Den del av kostnaderna som anges som postverkets, är kostnaderna för postbefordran av olika dokument. Kostnaderna har beräknats med hjälp av posttaxorna.

Enligt rapporten (s. 54 ff) är uppbörden av kilometerskatt relativt betungande såväl för TSV som för länsstyrelserna. Anledningen till detta är det stora antalet avstämplingar per fordon och år. Antalet avstämplingar på grund av utresa ur eller inresa till Sverige, har t.ex. blivit betydligt större än vad som väntades när systemet infördes.

RSV:s kostnader för uppbörden av kilometerskatt anges till 45 kr. per fordon och år. Till detta kommer sedan kostnaderna för det arbete som åvilar länsstyrelserna och RSV.

För länsstyrelsernas del uppges de kilometerskattepliktiga fordonen kräva omkring 40 % större arbetsinsats än samtliga fordon som endast är fordonsskattepliktiga, trots att de senare är mer än 15 gånger fler.

Enligt rapporten skulle en kostnadsreduktion kunna åstadkommas genom förenklade rutiner, sänkt kostnad per avstämpling eller genom en minskning av antalet avstämplingar.

En förenkling av rutinerna skulle åstadkommas vid en övergång till renodlad kilometerbeskattning av kilometerskattepliktiga fordon. En sänkt kostnad per avstämpling skulle uppnås om stämpelkortet kunde läsas optiskt i större utsträckning. När revisionen gjordes, kunde endast omkring 50 % av de ordinarie stämpelkortet läsas optiskt.

Den största möjligheten till besparing ligger enligt rapporten i att minska antalet avstämplingar. En minskning av antalet obligatoriska avstämplingar per år från fyra till en skulle minska antalet avstämplingar med ungefär 850 000 per år. RRV förutsätter då att avstämplingen skall göras i samband med kontrollbesiktning. Detta bör enligt RRV ge en besparing av ca 600 000 kr. Enligt revisionsrapporten skulle man dessutom uppnå ökad rättssäkerhet för fordonsägarna, eftersom en myndighetsperson skulle göra avstämplingen och myndigheten svara för att uppgift om körsträcka kom in till registret. Enligt RRV bör man även införa obligatorisk avstämpling vid ägarbyte. I rapporten anges inte hur många avstämplingar som då skulle tillkomma.

Enligt rapporten uppfattas kilometerskattesystemet av fordonsägare och vissa myndigheter som otillfredsställande från rättssäkerhetssynpunkt genom att fordonsägaren tvingas betala förseningsavgift även om han har gjort avstämpling och postat ett stämpelkort som sedan kommit bort. Dessutom är tiden för av-

stämpling så kort, att det kan vara svårt att hinna göra avstämplingen inom föreskriven tid, särskilt i fråga om fordon som inte har en fast uppställningsplats.

Enligt RRV, bör den föreslagna reduktionen av antalet obligatoriska avstämplingar kombineras med en preliminär förskottsdebitering av kilometerskatt.

De nuvarande bestämmelserna om att ett kilometerskattepliktigt fordon måste ha ett kilometerskattemärke för att fordonsägaren skall få avräkning av kilometerskatten för körningen utomlands, är enligt RRV onödigt krångliga. Bestämmelserna upplevs också som irriterande av fordonsägare och länsstyrelser. Motiveringen för kilometerskattemärket är ju att man i tullen lätt skall se att fordonet är kilometerskattepliktigt. Den som vill fuska kan ta bort märket under utlandsvistelsen och hoppas att inte bli upptäckt. Hans chans att slippa igenom är då enligt rapporten förmodligen större än om märket inte funnits. Om märket skall finnas kvar, borde tullen kunna tillhandahålla det vid utresan. En högre avgift kan då tas ut för det än om det lämnas ut av länsstyrelsen.

I sammanfattningen till rapporten anges att de administrativa kostnaderna för kilometerskattesystemet vida överstiger kalkylerna. Den totala administrationskostnaden torde uppgå till minst 20 milj. kr. eller 90 kr. per fordon och år. De höga kostnaderna för uppbörden anges till stor del bero på oklar och splittrad ansvarsfördelning beträffande kilometerskattesystemet i sin helhet. När registreringsrutinerna för kilometerskatten utformades, kunde rutinernas konsekvenser för datorsystemet inte överblickas. Kilometerskattefunktionen bör därför enligt RRV ses över både vad gäller reglerna mot fordonsägare och vad gäller de interna rutinerna vid TSV samt ansvarsfördelningen mellan myndigheterna.

### 3.3.2 TSV:s promemoria

TSV överlämnade genom skrivelse den 22 april 1977 en promemoria - Kilometerskatt, en utvärdering av uppbörds- och avstäm-

lingsrutiner - till statsrådet och chefen för budgetdepartementet. Promemorian hade upprättats inom TSV:s registeravdelning och innehöll förslag till vissa ändringar i kilometerskattesystemet. Promemorian har senare av regeringen överlämnats till oss.

TSV anger i promemorian bl.a. att den utformning som kilometerskattesystemet fått har medfört att ett stort antal stämpelkort är i omlopp. Antalet stämpelkort som år 1976 kom in till TSV var således omkring 1 580 000 medan omkring 162 000 kort kom in till länsstyrelserna.

Stämpelkortet som kommer in registreras på delvis olika sätt. Kortet för ordinarie avstämpling som kommer in till TSV registreras genom optisk läsning och magnetbandskodning, medan kortet som kommer in från ASB och tullverket magnetbandinkodas. Stämpelkortet som kommer in till länsstyrelserna registreras där via bildskärmsterminal. Samtliga kort mikrofilmats för arkivering.

Den optiska läsbarheten av de ordinarie stämpelkortet har varit sämre än väntat. När promemorian skrevs, kunde endast 60 - 70 % av dem läsas optiskt.

I promemorian anges att hanteringskostnaderna för kortet blir höga både för myndigheter och skattskyldiga. Systemet kräver stor noggrannhet så att fel inte uppstår. Eftersom kortet postbefordras på vanligt sätt, anser man det inte otänkbart att kort blir försenade eller aldrig kommer fram till adressaten.

TSV upprättade 1976 omkring 43 000 förseningsavgiftshandlingar åt länsstyrelserna. Länsstyrelserna påförde sedan avgift i ungefär 75 % av fallen. Enligt promemorian anses arbetet med förseningsavgifterna av länsstyrelsernas personal som mycket betungande.

Under år 1976 gjordes ca 30 000 skönsmässiga debiteringar av kilometerskatt. Drygt 20 % av de fordon som de skönsmässiga debiteringarna avsåg hade bytt ägare under skatteperioden.

Kilometerskattesystemet bör enligt TSV ändras så att antalet avstämplingar och stämpelkort minskas avsevärt. TSV föreslår att detta sker genom att antalet ordinarie avstämplingar minskas från fyra till en per år. Denna enda avstämpling bör dessutom göras i samband med löpande besiktning hos ASB och inte av fordonsägaren själv. Redan idag görs f.ö. avstämpling hos ASB i samband med löpande besiktning. Räknerställningen från denna avstämpling antecknas i registret. En fördel med att göra avstämplingen hos ASB skulle vara att rapportering skulle göras endast från ASB till TSV. Några stämpelkort skulle då knappast komma bort. Dessutom skulle felaktigt gjorda avstämplingar inte behöva förekomma eftersom avstämplingen skulle göras av besiktningsman.

Eftersom kilometerskatt betalas i efterskott skulle skattebeloppen vid varje uppbördstillfälle enligt TSV:s mening bli alltför stora om endast en uppbörd av skatt gjordes per år. I stället bör kilometerskatt enligt TSV:s förslag även fortsättningsvis betalas fyra gånger per år. Uppbörderna mellan de löpande besiktningarna hos ASB bör då göras efter schablon. En justering med hänsyn till verklig körsträcka får sedan göras vid den uppbörd som görs närmast efter en löpande kontroll hos ASB.

Den schablonmässigt beräknade skatten skall enligt förslaget grundas på historiska körsträckeuppgifter för fordonet. Innehåller registret inte några lämpliga sådana uppgifter skall särskilda rutiner tillämpas. För nya fordon och i samband med ägarbyten får fordonsägarna således anmäla körsträcke klass på samma sätt som man nu anmäler sådan klass för trafikförsäkring. Görs inte anmälan om körsträcke klass får skatten debiteras med ledning av uppgifter i en tabell över medelkörsträckor för olika fordonslag.

En fordonsägare skall enligt förslaget kunna få en schablonmässigt debiterad skatt fastställd om särskilda skäl föreligger. Särskilda skäl för fastställelse kan vara t.ex. att fordonets körsträcka avviker från den körsträcka som har grundat den schablonmässiga debiteringen. Fastställelse får dock göras endast om avvikelser är mer betydande. Vid smärre avvikelser

justeras schablonen till följande schablonmässiga debitering, men den redan gjorda debiteringen ändras inte.

Om en fordonägare inte inställer sitt fordon för löpande kontroll av apparaturen hos ASB skall TSV skicka ut ett stämpelkort till fordonägaren i början av månaden efter besiktningstidens utgång. Fordonsägaren skall stämpla kortet och returnera det före månadens slut. Kommer kortet inte in till TSV får man antingen göra en skönmässig debitering av skatt eller lämna rapport till RSV:s distriktskontor. Distriktskontoren skall då göra skattrevision hos den skattskyldige.

När ett fordon byter ägare, bör det finnas möjlighet att få skatten reglerad. Samtidigt med anmälan om ägarbyte kan ett stämpelkort - underskrivet av både säljare och köpare - lämnas till länsstyrelse. Avstämplingen och skattcuppbördan kan göras antingen frivillig eller obligatorisk. Med tanke på att en mycket stor del av de omkring 125 000 ägarbytena för kilometerskattepliktiga fordon är av teknisk karaktär (t.ex. noteras både när en bilfirma köper in och säljer ett fordon) föreslår TSV att avstämplingen och skattedebiteringen görs frivillig. Antalet skatteavstämplingar och skattedebiteringar på grund av ägarbyte blir då maximalt 50 000 - 70 000 per år.

Inställelseterminen för kontrollbesiktning av fordon och därmed för löpande kontroll av kilometerräknarapparat är fem månader. Om de av TSV föreslagna ändringarna i skattesystemet genomförs bör man dock enligt TSV överväga en förkortning av tiden till två eller tre månader.

## 4 ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

Som ett första led i vår Översyn av vägtrafikbeskattningen har vi valt att ta upp större delen av kilometerskattesystemet till behandling. Vi skall i vår Översyn bl.a. sträva efter förenklingar i beskattningen, med beaktande av rimliga krav på att den skall vara effektiv och ge möjlighet till tillfredsställande kontroll. Vårt uppdrag är alltså av teknisk natur. I uppdraget ingår inte att bedöma t.ex. beskattningens nivå, avvägningen mellan fordonskatt och kilometerskatt eller en återgång från kilometerskatt till skatt på motorbrännolja.

Från dessa utgångspunkter har vi granskat kilometerskattens nuvarande utformning. Granskningen har gjorts med hänsyn till vissa krav som enligt vår mening bör ställas på kilometerskattesystemet. Det skall vara så enkelt som möjligt att tillämpa för de skattskyldiga och för myndigheterna. Det bör medföra små kostnader och begränsat uppgiftslämnande för de skattskyldiga och vara lätt att administrera för myndigheterna. Skattesystemet skall också vara rättvist och likformigt i den meningen att alla som är skyldiga att betala skatt också i praktiken gör det. Systemet måste därför ge möjlighet till effektiv kontroll och det får inte innebära onormala risker för skatteundandragande åtgärder eller för s.k. skatteläckage (oavsiktligt skatteundrande). Vidare skall kilometerskattesystemet kunna samordnas med bilregistersystemet. En anknytning skall finnas till kontrollmärkesrutinen. Ytterligare ett krav är att det skall vara möjligt att debitera och uppbära fordonskatt och kilometerskatt tillsammans.

Det sistnämnda kravet uppfylls f.n. inte. Gemensam debitering - som vi i princip anser bör ske - är dock förknippad med vissa problem och har dessutom delvis samband med frågor som vi avser att behandla i vårt fortsatta arbete, t.ex. med bestämmelserna om återbetalning och avräkning av skatt. Vi tar därför inte upp frågan om övergång till gemensam debitering i detta betänkande, utan avser att återkomma till

den i annat sammanhang.

Vi har utgått från att kilometerskatten skall finnas kvar för de fordon som nu är kilometerskattepliktiga och att dessa fordon också i princip skall vara försedda med särskild kilometerräknarapparat. Vårt arbete har därför inriktats på att förenkla det praktiska och administrativa handhavandet av kilometerskatten så långt detta är möjligt utan att negativa effekter i t.ex. kontrollhänseende uppkommer. Kilometerskattesystemet är dock både tekniskt och administrativt avancerat. Det är därför enligt vår mening ofrånkomligt att relativt stora krav måste ställas på myndigheter, fordonsägare, verkstäder m.fl. Detta förhållande medför att det framstår som än mer angeläget att undersöka vilka åtgärder som kan vidtas för att förenkla kilometerskattesystemet. Våra överväganden i detta avseende redovisas i de närmast följande avsnitten.

#### 4.1 Kilometerräknarapparaturen

I olika sammanhang har kritik riktats mot driftsäkerheten hos kilometerräknarapparaturen. Det har därvid särskilt hävdats att vajerbrott är vanliga hos de vajerdrivna kilometerräknarna och att bestämmelserna om montering, reparation och besiktning av apparaturen leder till kostnader och besvär för fordonsägarna.

I avsnitt 3.1.4 har vi redogjort för KSN:s uppgifter och nämndens erfarenheter av räknarnas driftsäkerhet och dessas förmåga att motstå manipulationsförsök. Där har angetts att driftsäkerheten fortlöpande har förbättrats och motståndskraften mot ingrepp i skatteundandragande syfte ökats, bl.a. genom tekniska ändringar av vajrar och andra komponenter. Enligt KSN har de stämplade, navmonterade räknarna goda egenskaper både vad gäller driftsäkerhet och motståndskraft mot ingrepp. Ytterligare ansträngningar kommer enligt nämnden att göras för att förbättra driftsäkerheten och minska möjligheterna till skatteundandragande åtgärder.

Hittills gjorda erfarenheter tyder på att den navmonterade räknaren har större driftsäkerhet än den vajerdrivna. Detta kan till stor del förklaras med att vajrarna tycks vara den svagaste delen i den vajerdrivna apparaturen.

Enligt vår mening är det angeläget att fordonstillverkare och fordonsägare använder den apparatur som är mest driftsäker. Uppgifterna om den navmonterade apparaturens driftsäkerhet grundar sig på erfarenheter under relativt kort tid. Vi anser det angeläget att man snabbt får fram säkra uppgifter om den navmonterade apparaturens driftsäkerhet. KSN bör således enligt vår mening göra en omfattande undersökning av erfarenheterna i detta hänseende. Om en sådan undersökning klart visar att den navmonterade räknaren har större driftsäkerhet än den vajerdrivna, anser vi att man bör överväga att göra användningen av den nuvarande navmonterade räknaren obligatorisk för fordon som tekniskt kan förses med sådan räknare.

Vi har också övervägt möjligheterna att övergå från vajerdriven räknare till navmonterad räknare utan stämpningsanordning. I Norge används en sådan räknare. Den används även i Sverige på ett tiotal fordon, som inte kan förses med annan räknare. Enligt de norska bestämmelserna får fordonsägaren eller i vissa fall en myndighetsperson inför en skattodebitering läsa av räknarställningen och anteckna den på ett kort. Uppgiften förs sedan in i ett dataregister på manuell väg. Erfarenheterna av detta system visar att riskerna för felavläsningar, felskrivningar och felregistreringar är stora. Den manuella behandlingen är dessutom förenad med högre kostnader än det nuvarande svenska systemet. Vi har funnit att de nu angivna nackdelarna är så stora att en övergång till användning av icke stämplande räknare inte bör ske.

En likad användning av den nuvarande navmonterade räknaren begränsas av att den på grund av sitt format kan monteras endast på vissa fordon, framförallt större lastbilar och bussar samt på släpvagnar. En stämplande, navmonterad räknare

re avsedd t.ex. för personbilar måste därför göras betydligt mindre än den nuvarande. Enligt vad vi har erfarit har KSN påbörjat viss undersökning av det tillgängliga utrymmet i olika fordon för montering av räknare på fordonssnav. Detta arbete bör enligt vår uppfattning fortsätta och kompletteras med en undersökning av förutsättningarna för konstruktion av en stämpelad, navmonterad räknare för användning på i princip alla kilometerskattepliktiga fordon.

Den tekniska utvecklingen kan leda till att ny teknik kan användas för konstruktionen av kilometerräknaren. Vidare kan den tekniska utvecklingen på fordonssidan innebära att nya krav får ställas på räknarens konstruktion. Som exempel på sistnämnda förhållande kan nämnas att vissa fordon inom den närmaste framtiden kommer att vara försedda med elektroniska hastighetsmätare, vilket innebär att nuvarande vajerdrivna räknare inte kan användas i fordonen utan särskild utrustning. KSN följer den tekniska utvecklingen och har tagit initiativ till konstruktion av en elektronisk kilometerräknare. Mot denna bakgrund anser vi oss inte behöva föreslå ytterligare åtgärder på detta område.

Frågan om montering, plombering, reparation och besiktning av kilometerräknarapparaturen behandlar vi i avsnitt 4.6.4.

#### 4.2 Uppgifter till ledning för beräkning av kilometerskatt, m.m.

I kilometerskattesystemet används en kilometerräknarapparat i vilken lagras uppgifter om fordonets körsträcka. Vi har tidigare konstaterat att någon ändring inte bör göras i detta avseende. Räknaruppgifterna förs genom en avstämpling över till stämpelkort. Uppgifterna på stämpelkortet ligger till grund för skattedebiteringen. Ordinarie uppbörd av kilometerskatt görs fyra gånger per år och föregås i princip alltid av en särskild avstämpling (ordinarie avstämpling). Avstämplingar görs dessutom vid åtskilliga andra tillfällen, t.ex. vid gränspassering.

Stämpelkortet skickas eller lämnas till myndighet. Totalt kommer årligen ca 1 550 000 stämpelkort till ESV och ca 170 000 stämpelkort till länsstyrelserna. Trots att uppgifterna på flertalet kort kan behandlas helt maskinellt gör den stora mängden stämpelkort ändå relativt höga hanteringskostnader. Avstämplingarna innebär självfallet att också fordonsägarna åsamkas visst arbete och i många fall vissa hanteringskostnader.

För fordonsägarnas del innebär det stora antalet avstämplingar risk för att någon avstämpling försummas och för att något kort förkommer eller försenas. Dessa risker kan antas öka eller minska i proportion till antalet avstämplingar.

Vi har därför sett som en viktig uppgift att undersöka i vad mån det är möjligt att förbättra kilometerskattesystemet genom att minska antalet avstämplingar utan att samtidigt försämra uppbördsförfarandet. I olika sammanhang har föreslagits att uppbörden av kilometerskatt skulle ske enligt andra principer än de nuvarande, t.ex. på grundval av någon form av schablon. En sådan uppbördsprincip skulle minska behovet av avstämplingar. Vi tar därför i det följande först upp frågan om att införa ett system för debitering och uppbörd enligt schablon eller liknande.

#### 4.2.1 Sambandet mellan avstämpling och uppbörd

Ordinarie uppbörd av kilometerskatt görs fyra gånger per år. Varje uppbörd föregås i princip av en särskild avstämpling i räknaren.

De alternativ till förändringar som vi anser kan övervägas är preliminära förskottsbetalningar grundade på något antagande om körsträckan eller ett system med garantibelopp.

Preliminär förskottsbetalning av skatt bör så nära som möjligt ansluta till den faktiska körsträckan. För att syftet med ändringen skall uppnås krävs att förskotts-

8 Riksdagen 1978/79. I saml. Nr 94

betalningen kan grundas på förhållanden som är kända för myndigheterna utan att fordonsägaren behöver lämna någon uppgift i samband med uppbördstillfället. De förhållanden som därvid kan komma i fråga som underlag för debitering av kilometerskatt för visst fordon är

1. den faktiska körsträckan för fordonet under närmast föregående skatteår eller
2. den genomsnittliga årliga körsträckan för fordon av samma slag och i samma viktklass eller
3. en av fordonsägaren i förväg uppskattad körsträcka.

Det är i och för sig inte förenat med särskilda svårigheter att beräkna körsträckan enligt dessa metoder. Metod 1 kan av naturliga skäl inte användas för det skatteår under vilket ett fordon blivit kilometerskattepliktigt.

Det bör enligt vår uppfattning kunna godtas att måttliga skillnader uppstår mellan den beräknade körsträckan och den faktiska. Myndigheterna bör alltså inte kunna kräva ändring av en schablonskatt på grund av att körsträckan blir något längre än den beräknade. Inte heller bör fordonsägaren kunna kräva sänkt schablonskatt när körsträckan blir något under den beräknade.

Flera olika omständigheter kan dock leda till stora förändringar av körsträckan för visst fordon från år till år. För den yrkesmässiga trafiken gäller att körsträckan påverkas av tillgången på transportuppdrag, uppdragens art, stillestånd på grund av reparation m.m. Även den privata trafiken kan påverkas av olika faktorer som t.ex. byte av bostadsort eller arbetsplats, ändrade familjeförhållanden och inköp av ytterligare en bil i en familj.

Enligt vår mening bör mera avsevärda avvikelser från den schablonmässigt fastställda körsträcka som ligger till grund för beskattningen leda till ändring av schablonen. Vid övergång till kortare körsträcka kommer fordonsägaren att kräva sänkt schablon, vilket får bedömas av beskattningsmyndigheten. Troli-

gen bör då begäras av fordonsägaren att han styrker sitt krav med stämpelkort som visar den faktiska kilometerräk-  
narställningen.

Vidare måste föreskrivas att fordonsägaren är skyldig att anmäla mera väsentlig förlängning av körsträckan. Sådan anmälan måste leda till ett beslut av beskattningsmyndig-  
heten. Det torde vara svårt att kontrollera att anmäl-  
ningsskyldigheten fullgörs och, när körsträcka anmäls, att denna är riktig. I efterhand kan den uppgivna körsträckan jämföras med den faktiska sedan ordinarie avstämpling har gjorts. Även om detta ger en kontrollmöjlighet finns risk för att avsevärda körsträckor kan bli beskattade först i samband med den ordinarie avstämplingen. De skattebelopp som då skall erläggas kan, särskilt för tyngre fordon, vara mycket stora varför betalningssvårigheter kan uppstå.

Det bör också framhållas att vissa fordon används i olika utsträckning under olika delar av året. Beskattningen bör så nära som möjligt anknyta till fordonens faktiska utnytt-  
jande. I de fall säsongvariationer förekommer bör dessa därför beaktas när schablonskatten fastställs. Även detta kräver en anmälan eller en begäran från fordonsägaren.

Bilskatteutredningen föreslog i sitt slutbetänkande (SOU 1972:42, Vägtrafikbeskattningen), att ett system med s.k. garantibelopp skulle införas. Ett garantibelopp, olika för olika grupper av fordon, skulle betalas in i förskott för det enskilda fordonet som säkerhet för den skatt som senare skulle fastställas och betalas. Garantibeloppet skulle utgöra högst 33 % av skatten för ett år under för-  
utsättning att skatt skulle betalas 4 gånger om året. Uteblev betalning helt eller delvis skulle garantibeloppet tas i anspråk för skattens betalning och nytt garanti-  
belopp avkrävas fordonsägaren.

Inte heller ett garantibelopp har en tillfredsställande anknytning till den faktiska körsträckan och den på körsträckan belöpande skatten. Ett för lågt fastställt garantibelopp kan leda till att en fordonsägare, som kört väsentligt längre än beräknat, blir skyldig att betala avsevärda skattebelopp utöver garantibeloppet. Det kan också visa sig svårt att förmå fordonsägare att fylla på ett ianspråktaget garantibelopp.

Vi har funnit att båda de nu redovisade alternativen till förändrade uppbörds- och debiteringsprinciper, har vissa praktiska fördelar. De nackdelar som vi nyss har redovisat är dock enligt vår uppfattning större än fördelarna. En schablonmetod skulle med stor sannolikhet innebära praktiskt och administrativt arbete av minst samma omfattning som det nuvarande systemet både för myndigheterna och för de skattskyldiga.

Det nuvarande sambandet mellan avstämpling och uppbörd bör därför behållas vid samtliga ordinarie uppbördstillfällen. Däremot bör antalet sådana avstämplingar och uppbördstillfällen övervägas. Våra överväganden i denna del redovisas i de närmast följande avsnitten.

#### 4.2.2 Antalet ordinarie avstämplingar per år

Ordinarie avstämpling och ordinarie uppbörd av kilometer-skatt görs f.n. fyra gånger per år. Varje minskning av detta antal bör i sig själv innebära en förenkling av kilometer-skattesystemet.

RRV har i den tidigare nämnda revisionsrapporten (se avsnitt 3.3.1) uttalat bl.a. att en kostnadsreduktion för kilometerskattesystemet i första hand kan åstadkommas genom att antalet avstämplingar minskas. RRV har därför föreslagit att ordinarie avstämpling skall göras endast en gång per år. Avstämplingen skall enligt förslaget göras i samband med besiktning hos ASB. Under skatteåret skall preliminära förskottsintalningar av skatt göras. Liknande förslag har förts fram

av TSV (se avsnitt 3.3.2). Enligt TSV skall den preliminära betalningen göras efter särskild schablon, i vissa fall grundad på en av fordonsägaren lämnad uppgift om körsträckklass.

De uppenbara fördelarna med ordinarie avstämpling endast en gång om året är att fordonsägarnas och myndigheternas arbete med och kostnader för kilometerskattens handhavande skulle minska kraftigt. En förenklad administration skulle dessutom minska riskerna för fel i samband med behandlingen av stämpelkort. Vi tidigare funnit att varje ordinarie uppbörd bör grundas på en avstämpling. Även uppbörd av kilometerskatt skulle därför göras endast en gång per år. Uppbörderna skulle därvid för många fordonsägare avse mycket stora belopp. Riskerna för skattebortfall på grund av betalningssvårigheter och missbruk skulle öka kraftigt.

I avsnitten 3.1.2 och 3.1.4 har vi redogjort för RSV:s erfarenheter av skattekontrollen och för KSN:s erfarenheter av kilometerräknarapparaturens driftsäkerhet. Dessa erfarenheter visar enligt vår uppfattning tydligt att riskerna för skattebortfall ökar om tiden mellan de ordinarie avstämplingarna förlängs. Skattebortfallet kan uppstå antingen genom att kilometerräknarapparaturen medvetet sätts ur funktion eller genom att ett fel på apparaturen inte upptäcks eller inte åtgärdas. Ju längre tid apparaturen har varit ur funktion, desto svårare blir skatteutredningen. Om ordinare avstämpling gjordes endast en gång per år, skulle en kilometerräknare kunna vara ur funktion i ett år eller, om ordinarie avstämpling görs vid den årliga besiktningen, i upp till 17 månader.

Vidare skulle "vinsten" av manipulationer och riskerna för manipulationsförsök öka. Visserligen finns det möjlighet att upptäcka ett fel på en kilometerräknarapparat i samband med flygande inspektion. Sannolikheten för att ett fordon skall kontrolleras vid sådan inspektion är emellertid inte särskilt stor. Beror felet på apparaturen på t.ex. ett vajerbrott, är det dessutom svårt att avgöra hur felet uppstått.

En minskning av antalet ordinarie avstämplingar till en per år skulle alltså medföra betydande kontrollproblem. Resurserna för kontroll- och uppföljningsverksamhet skulle behöva förstärkas såväl på länsstyrelserna som på RSV:s distriktskontor.

Både RRV och TSV har förutsatt att ordinarie avstämpling endast en gång om året måste kombineras med frivillig eller obligatorisk avstämpling vid ägarbyte. Detta skulle i sig självt leda till ökat antal stämpelkort och en extra uppbörd av kilometerskatt. Härigenom motverkas delvis syftet med övergången till endast en ordinarie avstämpling om året. Vidare bör brukandeförbudet slopas i det fall föregående ägare underlåter att betala kilometerskatt som debiteras i samband med ägarbytet. Det nuvarande effektiva uppbördssystemet försämras därför i någon mån.

Vid den årliga besiktningen av kilometerräknarapparaturen görs en avstämpling i räknaren. Enligt nu gällande bestämmelser skickas det stämplade kortet till TSV. Inställelseterminen för besiktning av apparaturen är densamma som gäller för kontrollbesiktningen av fordonet. Detta innebär att fordonsägaren har fem månader på sig att låta besiktiga räknaren. Härigenom kan tiden mellan två avstämplingar variera från 7 till 17 månader. Även om fördelarna med att kombinera besiktningen och den årliga ordinarie avstämplingen är stora anser vi att nackdelarna i form av kraftigt varierande skatteår är större. Avstämplingen bör därför göras av fordonsägaren under en bestämd avstämplingsmånad.

Enligt vår åsikt talar ytterligare ett skäl mot att ordinarie avstämpling görs endast en gång om året. Nu gällande bestämmelser om ordinarie avstämpling innebär bl.a. att sådan avstämpling alltid skall göras om ett fordon har varit kilometerskattepliktigt under någon del av tiden mellan närmast föregående avstämpling enligt 5 § VSK och ingången av avstämplingsmånaden. Detta gäller alltså även om fordonet är avställt när avstämplingen skall göras. Erfarenheterna visar att det är väsentligt svårare att få in

stämpelkort när ett fordon är avställt än i andra fall. Detta torde gälla även vid övergång till en ordinarie avstämpling per år.

Enligt vår uppfattning är nackdelarna med en övergång till endast en ordinarie avstämpling om året för samtliga kilometerskattepliktiga fordon väsentligt större än fördelarna. Vi kan därför inte föreslå en sådan åtgärd.

Vi har även övervägt frågan om endast vissa fordon, t.ex. personbilar eller fordon som inte används i yrkesmässig trafik, skulle kunna omfattas av ett system med endast en avstämpling per år. För myndigheternas del skulle en sådan särbehandling leda till att olika rutiner fick tillämpas för olika fordon. Detta förhållande skulle orsaka merarbete och därmed kostnader. De uppgifter som vi har fått om felfrekvens på kilometerräknarapparaturen visar att det procentuellt sett är fler fel på apparaturen i personbilar än i övriga fordon. Vi har därför funnit att en särbehandling av vissa fordon i detta avseende inte är lämplig.

De synpunkter på en förlängning av tiden mellan två ordinarie avstämplingar till ett år som vi nu har redovisat gäller till stor del även om avstämpling skall göras två gånger om året. Även i sådant fall bör uppbörd av skatt göras efter schablon mellan avstämplingarna.

Vissa synpunkter gör sig dock gällande med något mindre styrka. Detta gäller t.ex. våra invändningar om ökade kontrollsvårigheter och svårigheterna att med tillräcklig säkerhet beräkna körsträckan i förväg.

Enligt vår bedömning är nackdelarna även med avstämpling två gånger om året större än fördelarna. Vi anser oss därför inte kunna föreslå en ändring av gällande bestämmelser med denna innebörd.

Eftersom vi har avvisat tanken på en minskning till en eller två ordinarie avstämplingar per år återstår att pröva frågan om att minska antalet till tre per år.

Varje förlängning av skatteperioderna kan innebära att det tar längre tid att upptäcka att en räknarapparat inte fungerar tillfredsställande. Om fordonsägaren underlåter att själv kontrollera apparaturens funktion bör fel på den kunna upptäckas antingen efter en ordinarie avstämpling som visar onormalt kort körsträcka eller vid den årliga besiktningen. Som framgår av följande exempel kan förlängningen av skatteperioderna i vissa fall tänkas leda till att fel på apparaturen upptäcks ca 2 månader senare än vid nu gällande skatteperioder. Efter en ordinarie avstämpling för skatteperiod 1 upphör räknaren att fungera t.ex. under den andra månaden i skatteperiod 2. Körsträckan för skatteperiod 2 framstår som något kort men inte onormalt kort. Någon anledning för länsstyrelsen att ifrågasätta körsträckan finns därför normalt inte. Först vid utgången av skatteperiod 3 finns det anledning att reagera eftersom någon körsträcka då inte har noterats. Detta kan innebära att felet upptäcks efter ca 5 månader när skatteperioderna är 3 månader. Förlängs skatteperioderna till 4 månader kan detta leda till att felet upptäcks först efter 7 månader. En sådan fördröjning av upptäckten av felet gör efterföljande skatteutredning svårare och medför risk för något sämre kontrollmöjligheter.

Det bör dock framhållas att förutsättningarna för att upptäckten av felet skall fördröjas är att fordonsägaren inte har kontrollerat apparaturens funktion, varken löpande under skatteperioderna eller i samband med de ordinarie avstämlingarna. En sådan kontroll ligger i fordonsägarens eget intresse. Visar kontrollen att fel har uppstått har han möjlighet att lämna riktig uppgift om körsträckan. Därigenom kan han undvika efterbeskattning och skattetillägg.

I ett följande avsnitt lämnar vi förslag, som bör förbättra fordonsägarens egen kontroll av apparaturen. Vi vill också framhålla att det finns goda möjligheter att vid den automatiska databehandlingen av körsträckorna använda ett kontrollsystem som reagerar mot onormala avvikelser från den körsträcka som man har anledning att räkna med för visst fordon.

Vi har därför kommit till den slutsatsen att det från kontrollsynpunkt inte bör möta något hinder att förlänga skatteperioderna till normalt 4 månader.

Ett av skälen till att vi inte har ansett oss kunna förorda ett system med en eller två ordinarie avstämplingar per år är att det enligt vår mening då är nödvändigt med uppbörd av kilometerskatt även mellan de på ordinarie avstämplingar grundade uppbörderna. För att ett system med tre ordinarie avstämplingar per år skall leda till minskat arbete och minskade hanteringskostnader krävs att ordinarie uppbörd av kilometerskatt görs endast i samband med dessa avstämplingstillfällen. Skatteåret bör alltså delas in i tre skatteperioder mot fyra enligt nu gällande bestämmelser. I princip kommer därför skatteperioderna att förlängas med en månad vilket innebär att den genomsnittliga kredittiden för skattens betalning ökar från 2,5 till 3 månader. Vid en kalkylerad räntenivå på 10 % och beräknade intäkter av kilometerskatt för budgetåret 1977/78 om ca 650 milj. kr. innebär den ökade kredittiden en årlig "räntevinst" för fordonsägarna om omkring 2,7 milj. kr.

Som vi har nämnt inledningsvis görs f.n. inte gemensam debitering av fordonsskatt och kilometerskatt. Vi anser dock i princip att en övergång till gemensam debitering bör ske på sikt. För att detta skall vara möjligt krävs att uppbörds- månaderna för fordonsskatt blir desamma som uppbörds- månaderna för kilometerskatt. Uppbörd av fordonsskatt för skatteperiod sker nu om den årliga fordonsskatten överstiger 1 500 kr. Eftersom fordonsskatten betalas i förskott innebär en förlängning av skatteperioderna till fyra månader att den genomsnittliga förskottstiden ökar från 1,5 till 2 månader. F.n. görs uppbörd för skatteperiod för ca 100 000 fordon. För budgetåret 1977/78 uppgår det belopp som betalas för skatteperioder till omkring 530 milj. kr. Den förlängda tiden för förskottsbetalningen skulle vid räntesatsen 10 % leda till en årlig "ränteförlust" för fordonsägarna om ca 2,3 milj. kr.

Körsträckan under en skatteperiod och därmed också kilometerskatten för perioden kommer att öka med i genomsnitt en tredjedel om skatteperioden förlängs med en månad. Den sammanlagda effekten på fordonsskatt och kilometerskatt varierar kraftigt med fordonets skattevikt och årliga körsträcka. För en medelstor lastbil kan det sammanlagda skattebelopp som skall betalas vid ett tillfälle beräknas öka med ca 1 000 kr. Närmare uppgifter om effekterna av de förlängda skatteperioderna på storleken av de skattebelopp som skall erläggas vid varje uppbördstillfälle har för vissa fordon sammanställts i tabell 6 i bilaga 2.

Enligt vår uppfattning är ökningen av de skattebelopp som skall betalas vid varje uppbördstillfälle inte av sådan storlek att riskerna för skattebortfall ökar märkbart.

Mot bakgrund av vad vi nu har anfört föreslår vi att ordinarie uppbörd av kilometerskatt skall göras tre gånger om året i stället för som nu fyra gånger om året. Till underlag för skatteberäkningen bör som nu ligga en ordinarie avstämpling. Vi har inte övervägt annat än att fordonsägaren skall göra i vart fall 2 av de 3 avstämplingar som krävs. Däremot har vi övervägt om den tredje avstämplingen bör göras i samband med den årliga besiktningen hos ASB eller om fordonsägaren skall göra även den avstämplingen.

Vissa skäl talar för att den tredje avstämplingen görs hos ASB. Vid besiktningen görs ändå en avstämpling på stämpelkort som sänds till TSV. Denna rapportrutin fungerar tillfredsställande. Antalet stämpelkort skulle minska ytterligare om stämpelkortet även utgjorde underlag för skatteberäkning.

Mot en sådan ändring talar dock att den tredje ordinarie avstämplingen skulle kunna göras vid kraftigt varierande tidpunkter på året eftersom inställelseterminen för kontrollbesiktning och besiktning av räkmarapparaturen normalt är 5 månader. Denna omständighet kan leda till att en skatteperiod blir som längst 8 månader och att man i praktiken går

över till två skatteperioder per år. (Exempel: En fordonsägare, vars fordon har slutsiffra 2 i registreringsnumret, gör ordinarie avstämpling i t.ex. april och augusti år 1 och väntar sedan till den sista månaden i inställetsterminen, som är april år 2. I april år 2 skall nästa ordinarie avstämpling göras, vilket innebär att den skatteperiod det då gäller inte behöver omfatta någon dag.)

Vi anser att detta är en avgörande invändning mot att alltid kombinera avstämplingen i samband med den årliga besiktningen med avstämpling för ordinarie uppbörd. Däremot bör, som framgår av ett följande avsnitt, förutsättningar finnas för att låta avstämpling vid besiktning gälla som ordinarie avstämpling när den sker under ordinarie avstämplingsmånad.

Vi föreslår alltså att skatteåret skall delas in i tre skatteperioder, att uppbörd av kilometerskatt och uppbörd av fordonsskatt för skatteperiod skall göras under en och samma uppbörds-månad samt att avstämpling i princip skall göras särskilt för beräkning av skatt.

Vårt förslag innebär att bestämmelserna i 9 och 12 §§ VSL samt i 4 § VSK får ändras. I avsnitt 4.3.1 tar vi upp vissa andra frågor som rör uppbörds-månader m.m. De förslag vi där lägger fram inverkar också på utformningen av 4 § VSK. De nya skatteperioder, uppbörds-månader och avstämplings-månader som följer av våra förslag, finns intagna i tabell 8 i bilaga 2.

Det minskade antalet ordinarie avstämplingar ger vissa administrativa och praktiska fördelar. Vi har beräknat de effekter förslaget kan få i fråga om kostnaderna för administrationen av kilometerskatten. Även andra av våra förslag får effekt på kostnaderna. Vi har därför valt att sammanställa dessa beräkningar i bilaga 4.

## 4.2.5 Avstämpling vid ägarbyte

Fordonsskatten betalas i princip i förskott för skatteår eller skatteperiod. Vid överlåtelse av fordon har säljaren därför ofta betalat fordonsskatt även för tid efter överlåtelsen. Det är då naturligt att priset för fordonet bestäms med beaktande av den skatt som säljaren har betalat eller är skyldig att betala för tid efter överlåtelsen.

Kilometerskatten betalas i efterhand. Skattskyldig är den som äger fordonet vid ingången av uppbörds månaden. Har fordonet övergått till ny ägare under skatteperioden är det alltså köparen som har att betala kilometerskatt för hela den senaste skatteperioden. Kilometerskatten för den vägsträcka som säljaren har kört bör därför beaktas när köpeskillingen för fordonet fastställs.

I bilregistret noteras årligen omkring 125 000 överlåtelser av kilometerskattepliktiga fordon. Det höga antalet överlåtelser i förhållande till antalet fordon kan förklaras med att flertalet kilometerskattepliktiga fordon omsätts i den yrkesmässiga bilhandeln. Ägarbyte ger då vanligen upphov till två registrerade ägarbyten, ett vid bilhandelns förvärv och ett vid försäljningen.

Motorbranschens riksförbund föreslog i en skrivelse till regeringen år 1975 att avstämpling skulle göras vid ägarbyte. Förbundet framhöll bl.a. att en ordning med avstämpling vid ägarbyte på ett betydelsefullt sätt skulle förenkla och skapa större säkerhet i bilbranschens handhavande av kilometerskattepliktiga fordon och därvid uppkommande skattefrågor. Man framhöll också, att den praktiska hanteringen vid ett ägarbyte försvåras när kontakter behöver tas med länsstyrelsen vid en tidpunkt på dagen då länsstyrelsen inte har expeditionstid.

Framställningen remitterades till TSV, RSV och fem länsstyrelser. En länsstyrelse tillstyrkte framställningen under det att övriga sex remissinstanser avstyrkte bifall till framställningen. Som skäl för avstyrkandena åberopades bl.a. följande.

Några svårigheter för säljare och köpare att räkna fram den upplupna kilometerskatten vid försäljningstillfället ansågs inte föreligga i normalfallet. Det fanns därför inte något behov av att kontakta länsstyrelsen för att få hjälp med skatteuträkningen.

Om förslaget genomfördes, skulle vissa krav få ställas på undertecknande av stämpelkort m.m. En sådan ordning skulle försvåra handläggningen av ärenden om ägarbyte. Ändringen skulle också medföra att kilometerskattesystemet komplicerades genom att antalet stämpelkort och uppbörder ökade relativt kraftigt.

Vidare ansågs det tveksamt - bl.a. med tanke på bestämmelserna om brukandeförbud - om köparens situation skulle förbättras. En ändring skulle också med nödvändighet leda till en mängd följdändringar i lagstiftningen. Problem skulle vidare uppstå vid skattedebiteringen eftersom osäkerhet skulle kunna råda om vilken typ av debitering som skulle göras.

Slutligen ansåg flertalet remissinstanser att det på denna punkt räckte med att informationen om gällande bestämmelser förbättrades.

Regeringen lämnade framställningen utan åtgärd.

RRV och TSV har, som redan nämnts, föreslagit att ordinarie avstämpling skall göras endast en gång per år. Därvid har verken, vilket framstår som naturligt, också föreslagit att avstämpling skall göras i samband med ägarbyte.

TSV diskuterar främst en frivillig avstämpling under det att RRV närmast förordar att avstämplingen skall vara obligatorisk.

Vi har förståelse för tanken på en avstämpling i samband med ägarbyte. Den ger uttryck för en princip, som framstår som riktig, nämligen att varje fordonsägare skall ansvara för den kilometerskatt som belöper på den vägsträcka han själv har kört. Avstämpling vid ägarbyte är dock, vilket även framgår av det nyss redovisade regeringsärendet, förenad med flera nackdelar.

Om ett system med obligatorisk avstämpling skulle införas ökade antalet stämpelkort och skattedebiteringar med omkring 125 000 per år. För länsstyrelsernas del skulle detta innebära ett ökat registreringsarbete, men även ökat arbete med utredningar och kompletteringar i samband med ärenden om ägarbyten. För att undvika att kort som har stämpelplats före äganderättsövergången läggs till grund för skattedebiteringen - till nackdel för den nye ägaren - torde få krävas att stämpelkortet undertecknas av både säljare och köpare. Rutinerna skulle leda till merarbete även för de skattskyldiga och inte minst för bilhandelsföretagen.

Till dessa nackdelar kan också läggas att åtskilliga avstämplingar skulle leda till debitering av endast obetydliga skattebelopp. Under den tid ett fordon ägs av ett bilhandelsföretag används det normalt inte alls eller i mycket liten utsträckning. Avstämplingen vid företagets försäljning skulle därför visa samma eller så gott som samma räknerställning som avstämplingen vid företagets förvärv av fordonet.

En övergång till ett obligatoriskt avstämplings- och debiteringsförfarande skulle också leda till att reglerna om brukandeförbud på grund av obetald skatt fick ändras.

Kilometerskatt som debiteras tidigare ägare av ett fordon i samband med äganderättsövergången skulle inte få inverka på köparens möjligheter att använda fordonet. Enligt nu gällande regler påverkas brukandeförbudet varken av vem som är skyldig att erlægga skatten för en löpande skatteperiod eller av vad parterna har kommit överens om vid försäljningen. Detta har fått till följd att köparen - för att få bruka fordonet och för att få kontrollmärke till det - ofta betalar skatten trots att säljaren enligt överenskommelse skulle göra det. Ändrades brukandeförbudsbestämmelserna skulle skattebortfallet sannolikt öka, eftersom säljaren skulle ha mycket litet intresse av att betala den i efterhand debiterade kilometerskatten för ett fordon som han inte längre äger. Antalet skentransaktioner skulle troligen också öka något.

Infördes möjlighet till frivillig avstämpling vid ägarbyte kan man ifrågasätta om köparens situation skulle förbättras i förhållande till vad som nu är fallet. Köparen skulle nämligen sakna kontroll över om kortet skickades in till myndigheten och skatt därför debiterades på säljaren. Om något kort inte kom in till myndigheten skulle skattkrevet automatiskt riktas mot köparen.

Flertalet olägenheter med det nuvarande systemet är förknippade med att framför allt köparen är okunnig om gällande bestämmelser. En frivillig avstämpling skulle inte öka köparens kunskaper om kilometerskattesystemets uppbyggnad. Säljaren skulle fortfarande ha litet intresse av att hänsyn tas till skatten vid försäljningen och därmed också av avstämplingen.

Enligt vad vi har inhämtat från några länsstyrelser är det numera inte så vanligt att man kommer i kontakt med problem som beror på att köpare och säljare inte har tagit hänsyn till kilometerskatten vid ägarbytet. Bestämmelserna om kilometerskatten tycks nu vara kända. En märkbar

förbättring synes ha ägt rum under de senaste åren. Från bilhandelns sida tar man så gott som regelmässigt kontakt med länsstyrelsen innan man byter in ett fordon. Man vill då framför allt kontrollera att fordonet inte har brukandeförbud på grund av obetalda skatter men även ha hjälp med att räkna ut kilometerskatten fram till inbytet.

Enligt vår uppfattning är det i regel onödigt att ta kontakt med länsstyrelsen enbart för att få hjälp med uträkning av skatten. Skatten kan nämligen beräknas på ett enkelt sätt, om man har tillgång till senast utfärdade skattekvitto. På skattekvittot anges de uppgifter som behövs för skatteberäkningen, dvs. räknarställningen vid senaste avstämpling, omräkningsfaktorn och skattesatsen för fordonet.

Det kan också tilläggas att samma principiella skäl som talar för avstämpling och uppbörd av kilometerskatt vid ägarbyte talar för återbetalning av fordonsskatt till säljaren och debitering av skatt på köparen. Detta skulle leda till ökad administration, ökade kostnader och troligen till visst skattebortfall.

De skäl mot ett införande av avstämpling och skatteuppbörd i samband med ägarbyte som tidigare har redovisats gäller enligt vår uppfattning fortfarande. De svårigheter som har uppstått för fordonsägarna vid ägarbyten synes dessutom ha minskat kraftigt. Vi har därför funnit att avstämpling och skattedebitering vid ägarbyte inte bör införas.

Förhållandet blir dock ett annat om tiden mellan de ordinarie avstämlingarna utsträcks väsentligt. Vid en skatteperiod om helt år kan skillnaden mellan preliminär skatt och slutlig skatt vara mycket stor. Om köparen skulle drabbas av denna skatt efter ett ägarbyte kan effekterna bli oacceptabla. Enligt vår mening uppkommer inte denna situation om tiden mellan de ordinarie avstämlingarna förlängs till fyra månader.

#### 4.2.4 Undantag från skyldigheten att göra ordinarie avstämpling

Skyldighet att göra ordinarie avstämpling föreligger enligt 5 § första stycket 5 VSK om ett fordon har varit kilometerskattepliktigt under någon del av tiden mellan föregående avstämpling enligt 5 § VSK och ingången av avstämplingsmånaden. Denna skyldighet gäller även om annan avstämpling har gjorts under avstämplingsmånaden, t.ex. i samband med löpande kontroll hos ASB eller vid gränspasseringsring. Har ett fordon varit utomlands under den tid avstämpling skall göras och har avstämpling gjorts vid utresan behöver dock enligt 8 § VSK ordinarie avstämpling inte göras. Av grundbestämmelsen följer att ordinarie avstämpling inte heller behöver göras om avstämpling har gjorts under avstämplingsmånaden därför att fordonet då blivit kilometerskattepliktigt första gången (5 § första stycket 1 VSK) eller därför att fordonet har varit avställt och upphört att brukas på sätt som är tillåtet för avställt fordon (5 § första stycket 4 VSK).

Av svaren på vår förfrågan om länsstyrelsernas erfarenheter av gällande bestämmelser framgår att skyldigheten att göra ordinarie avstämpling ibland har vällat problem för de skattskyldiga (se avsnitt 3.1.1). Vi har därför övervägt att begränsa avstämplingsskyldigheten i vissa fall.

Har en annan avstämpling än den ordinarie gjorts under avstämplingsmånaden och har räknarställningen från denna avstämpling antecknats i registret, finns där en uppgift som kan ligga till grund för en skattedebitering. Om fordonsägaren i dessa fall slipper göra ordinarie avstämpling får i stället den andra avstämplingen ligga till grund för skatteberäkningen. De skattskyldigas uppgiftsskyldighet minskar därvid i någon mån.

En förutsättning för att en avstämpling skall kunna ersätta en ordinarie avstämpling, är att den följs av en notering

9 Riksdagen 1978/79. I saml. Nr 94

om räknarställningen i registret. När följande avstämplingar har rapporterats till länsstyrelse eller TSV, görs sådana noteringar i registret:

1. Avstämpling när ett fordon första gången blir kilometer-skattepliktigt (5 § första stycket 1 VSK).
2. Avstämpling när ett fordon upphör att vara kilometer-skattepliktigt av annan anledning än avställning (5 § första stycket 2 VSK).
3. Avstämpling när ett avställt fordon tas i bruk på sätt som är tillåtet för avställt fordon (5 § första stycket 3 VSK).
4. Avstämpling när ett avställt fordon upphör att brukas på sätt som är tillåtet för avställt fordon (5 § första stycket 4 VSK).
5. Avstämpling i samband med besiktning hos ASB (gäller registreringsbesiktning, kontrollbesiktning och särskild besiktning, avstämpling görs i samband med kontroll av apparaturen enligt 40 § VSK).
6. Avstämpling när det upptäcks att kilometerräknarapparat inte är i föreskrivet skick (46 § VSK).
7. Avstämpling i samband med flygande inspektion som föranleder anmärkning på apparaturen (avstämpling görs när fel upptäcks vid kontroll enligt 51 § VSK).
8. Avstämpling i samband med gränspassering till eller från annat land än Norge (5 § första stycket ÅVK).
9. Avstämpling i samband med installation eller utbyte av räknare (32 § tredje stycket VSK).

Som tidigare har nämnts medför avstämpling enligt 1 eller 4 under avstämplingsmånaden att någon ordinarie avstämpling inte krävs under den månaden. Skatt för körning under denna avstämplingsmånad debiteras i stället tillsammans med skatten för den närmast följande skatteperioden.

Efter avstämpling enligt 2 görs alltid en tillfällig upp-  
börd. Någon ordinarie avstämpling blir sedan inte aktuell.

Har ett fordon, som har varit skattepliktigt under skatteperioden, avställt under avstämplingsmånaden skall ordinarie avstämpling göras även om avstämpling enligt 3 har gjorts.

I registret föranleder avstämpling enligt 3 notering bl.a. om räknarställning och dag då stämpelkortet kom in till länsstyrelsen. Uppgift om dagen för avstämplingen finns inte på stämpelkortet och kan därför inte heller föras in i registret. Enligt vår uppfattning hindrar detta dock inte att skyldigheten att göra ordinarie avstämpling slopas i detta fall. Visserligen kan inte säkert avgöras om den extra avstämplingen faktiskt gjorts under avstämplingsmånaden. Om stämpelkortet kommer in till länsstyrelsen under avstämplingsmånaden eller under viss tid därefter, bör dock vid behandlingen av registeruppgifterna kunna antas, att avstämplingen har gjorts under avstämplingsmånaden. I likhet med vad som nu gäller i fråga om förseningsavgift, bör avstämpling antas ha gjorts under avstämplingsmånaden om stämpelkort har kommit in till länsstyrelsen senast den fjärde vardagen i månaden efter avstämplingsmånaden. Detta bör dock gälla endast under förutsättning att fordonet inte har avställt efter avstämplingsmånadens utgång.

När det gäller avstämplingar enligt 5 eller 8 antecknas eller kontrolleras dagen för avstämplingen på kortet av myndighetsperson eller godkänd verkstad. Enligt vår mening bör sådana avstämplingar kunna ersätta ordinarie avstämpling om de görs under avstämplingsmånaden. Skyldigheten

att göra avstämpling enligt 5, som f.n. följer av KSN:s föreskrifter, bör tas in i 40 § VSK.

I det följande (avsnitt 4.6.1) föreslår vi visserligen att avstämpling enligt 6 skall göras även i fortsättningen. Stämpelkortet skall dock enligt förslaget inte skickas in till myndighet. Sådan avstämpling kan därför inte ersätta ordinarie avstämpling.

Avstämpling enligt 7 skall göras endast om inspektionen har föranlett anmärkning i fråga om apparaturen. Sådan avstämpling bör kunna godtas som ersättning för ordinarie avstämpling. Skyldigheten att göra avstämpling enligt 7, som f.n. följer av KSN:s föreskrifter bör tas in i 51 § VSK.

De avstämplingar som avses i punkt 9 kan vara av olika slag. Vid nyinstallation av räknarapparat görs visserligen en avstämpling. Denna ger dock bara ett startvärde och kan inte ligga till grund för skattedebitering. Motsvarande gäller i fråga om ny räknare som monteras i stället för en utbytt räknare. Däremot bör den avstämpling som görs av en utbytt räknare kunna läggas till grund för skatteberäkning.

Det kan förekomma, att flera olika avstämplingar görs under avstämplingsmånaden. Är en av dessa ordinarie avstämpling, vilket framgår av stämpelkortet och registernoteringen, bör den avstämplingen ligga till grund för debiteringen av skatt oberoende av om någon annan avstämpling antecknats i registret senare under avstämplingsmånaden.

Har fordonsägaren däremot inte gjort ordinarie avstämpling, bör skatten debiteras med ledning av den sista registernoteringen under avstämplingsmånaden eller de närmast följande dagarna, oberoende av vilken sorts avstämpling detta är.

Ändrade avstämplingsrutiner enligt vårt förslag förutsätter att fordonsägarna får information om sina skyldigheter och om begränsningarna däri. Detta framstår som särskilt väsentligt mot bakgrund av att det saknas praktiska möjligheter att skicka kort för ordinarie avstämpling endast till dem som inte gör annan godtagbar avstämpling under avstämplingsmånaden.

Vårt förslag medför sannolikt att antalet avstämplingar och inkommande stämpelkort minskar. Det har inte varit möjligt för oss att beräkna storleken av minskningen.

Vårt förslag kräver ändringar i 18 § VSL samt i 5, 40 och 51 §§ VSK.

#### 4.3 Uppbörd m.m. av vägtrafikskatt

##### 4.3.1 Skatteperioder m.m. för vägtrafikskatt

Uppbörd av fordonsskatt görs normalt för skatteår. Om fordonsskatten för helt år överstiger 1 500 kr. görs dock uppbörd av fordonsskatt för skatteperiod fyra gånger per år. Kilometerskatt uppbärs alltid för skatteperiod. Uppbörds- och avstämplingsmånader varierar med fordonets slutsiffra på det sätt som framgår av tabell 7.

Tabell 7 Uppbörds månader och avstämlingsmånader för vägtrafikskatt

Månad	Uppbörd av fordonsskatt för skatteår för fordon med slutsiffra	Uppbörd av fordonsskatt för skatteperiod och uppbörd av kilometerskatt för fordon med slutsiffra	Avstämlingsmånad för fordon med slutsiffra
Januari	8	1, 8	2, 4, 5, 6, 9
Februari	9	2, 4, 5, 6, 9	3, 7, 0
Mars	0	3, 7, 0	1, 8
April	1	1, 8	2, 4, 5, 6, 9
Maj	2	2, 4, 5, 6, 9	3, 7, 0
Juni	3	3, 7, 0	1, 2, 4, 5, 6, 8, 9
Juli	-	-	-
Augusti	4, 5	1, 2, 4, 5, 6, 8, 9	3, 7, 0
September	-	3, 7, 0	1, 8
Oktober	-	1, 8	2, 4, 5, 6, 9
November	6	2, 4, 5, 6, 9	3, 7, 0
December	7	3, 7, 0	1, 8

I avsnitt 4.2.2. har vi föreslagit, att antalet ordinarie avstämlingar minskas från fyra till tre per år. Detta innebär att skatteperioderna för kilometerskatt i princip förlängs från tre till fyra månader. Som vi tidigare har uttalat bör tidpunkten för ordinarie uppbörd av fordonsskatt och kilometerskatt sammanfalla, dvs. även skatteperioderna för fordonsskatt bör förlängas. När det gäller att bestämma de nya skatteåren och skatteperioderna bör först några tidigare tillämpade principer diskuteras.

Enligt gällande bestämmelser görs under augusti månad uppbörd bl.a. av fordonsskatt för skatteperiod för fordon med slutsiffra 1 eller 8. Augusti är emellertid också första månaden i skatteperioden. Ett avsteg har alltså gjorts från principen att fordonsskatt skall erläggas i förskott. Detta är en följd av att alla skatteperioder för fordonss-

skatt av praktiska skäl ansetts böra vara lika långa och att uppbörd inte bör göras under juli månad. Vi föreslår ingen ändring i dessa hänseenden.

När de nya skatteperioderna bestäms är det naturligt att man utgår från den månad under vilken uppbörd görs av fordonsskatt för alla skattepliktiga fordon med viss slutsiffra i registreringsnumret, oavsett om skatt skall betalas för skatteår eller skatteperiod. Med tanke bl.a. på anknytningen till kontrollmärkesystemet finns det inte anledning att överväga någon generell ändring av denna uppbörds månad eller av skatteåren. För fordon med slutsiffra 5 eller 7 har dock vissa ändringar ifrågasatts.

I RRV:s revisionsrapport har föreslagits, att fordonsskatt för fordon med slutsiffra 5 skall uppbäras i september i stället för i augusti. Enligt RRV skulle man därigenom åstadkomma en jämnare arbetsbelastning vid TSV.

Under augusti månad görs nu uppbörd av fordonsskatt för skatteår för fordon med slutsiffra 4 eller 5. Dessutom görs uppbörd av fordonsskatt för skatteperiod och av kilometerskatt för fordon med slutsiffra 1, 2, 4, 5, 6, 8 eller 9. Under augusti görs omkring 780 000 debiteringar av fordonsskatt och omkring 160 000 debiteringar av kilometerskatt. Det totala antalet ordinarie debiteringar per år av fordonsskatt är omkring 4 milj. och av kilometerskatt omkring 0,9 milj. Under augusti görs således nästan 20 % av det totala antalet ordinarie debiteringar.

Om RRV:s förslag genomfördes, skulle antalet debiteringar av fordonsskatt under augusti minska med drygt 360 000 och antalet debiteringar av kilometerskatt att minska med ca 23 000. Det sistnämnda förhållandet beror på att uppbörds månaderna för fordonsskatt och kilometerskatt bör sammanfalla.

Drygt 380 000 skattedebiteringar får således göras under september i stället för i augusti om förslaget genomförs.

Nu görs under september endast omkring 33 000 debiteringar av fordonsskatt och knappt 70 000 debiteringar av kilometer-skatt.

Nackdelen med en ändring av uppbörds månaden för fordon med slutsiffra 5 är att anknytningen mellan inställetsterminen för kontrollbesiktning och skattedebiteringen försämras. Förhållandet skulle bli detsamma som nu gäller för fordon med slutsiffra 4. Vi har emellertid inte erfarit att den ordningen har vållat några mer påtagliga problem för de skattskyldiga eller för myndigheterna.

Enligt vår uppfattning är de fördelar i administrativt hänseende, som kan uppnås genom ändringen, så betydande att den bör genomföras.

Vårt förslag att minska antalet ordinarie avstämplingar och uppbörder till tre per år innebär dessutom att antalet skattedebiteringar under augusti månad minskar med omkring 34 000 utöver den minskning som följer av RRV:s förslag. Det totala antalet skattedebiteringar under augusti månad blir således omkring 520 000 i stället för som nu omkring 940 000.

Postverket har i en skrivelse som överlämnats till oss (se bilaga 3) föreslagit att uppbördsbestämmelserna ändras så att antalet inbetalningar av vägtrafikskatt blir lågt under december i stället för under september och oktober. Som skäl härför anför postverket att belastningen i postens kassor är särskilt stor vid jultid.

December är nu uppbörds månad för fordonsskatt för alla fordon med slutsiffra 7. Dessutom verkställs under december uppbörd av kilometerskatt för fordon med slutsiffra 3, 7 eller 0 och uppbörd av fordonsskatt för skatteperiod för fordon med slutsiffra 3 eller 0.

Kontrollmärke utfärdas samtidigt som skattekvitto för fordonsskatt. Eftersom kontrollmärket bl.a. skall visa att

fordonet är godkänt vid kontrollbesiktning måste skattekrediteringen göras efter utgången av inställetsterminen för fordonet. Det är således inte möjligt att göra skattekrediteringen för fordon med slutsiffra 7 under oktober eller november.

Däremot skulle den uppbörd som nu görs under december kunna flyttas till januari. Detta skulle för årsuppbörd ge samma nackdelar beträffande anknytningen till inställetsterminen som vi tidigare har redovisat i fråga om fordon med slutsiffra 5. Därutöver skulle antalet skattekrediteringar under januari öka till knappt 900 000 och bli i stort sett av samma storleksordning som krediteringarna under augusti enligt nuvarande regler.

Att flytta uppbörden från december till januari skulle visserligen innebära vissa fördelar i postbehandlingshänseende. Nackdelarna med en försämrad anknytning mellan inställetstermin och uppbörds månad samt med en kraftig ökning av antalet skattekrediteringar under januari månad är emellertid enligt vår uppfattning så stora att vi anser att någon ändring inte bör göras.

Våra förslag till nya skatteår, skatteperioder och uppbörds-  
månader framgår av tabell 8 i bilaga 2.

Som en följd av principen att juli månad inte skall vara avstämplings månad för några fordon, ingår i vårt förslag att skatteperioderna för kilometerskatt för fordon med slutsiffra 1, 4 eller 7 är olika långa (3, 4 eller 5 månader). Detta kan jämföras med vad som gäller nu, nämligen att skatteperioderna för kilometerskatt för fordon med slutsiffra 2, 4, 5, 6 eller 9 är olika långa (2, 3 eller 4 månader).

Eftersom alla skatteperioder för fordonsskatt skall vara fyra månader, ingår i vårt förslag för två slutsiffror (6 och 0) att skatt för en skatteperiod får betalas under den första månaden i perioden. Som nämnts gäller detta nu för fordon med slutsiffra 1 eller 8.

I tabell 9 i bilaga 2 anges för varje månad vilka fordon som nu har avstämplings- eller uppbördsmanad resp. vilka fordon som får det enligt förslaget.

#### 4.3.2 Förfallodagar vid ordinarie uppbörd av vägtrafikskatt

Enligt 12 § tredje stycket och 18 § andra stycket VSL skall fordonsskatt erläggas i förskott och kilometerskatt i efterskott. Att vägtrafikskatt förfaller till betalning vid utgången av uppbördsmanaden framgår av 16 § VSK. I 21 § VSK anges att postförskotts försändelse vid ordinarie uppbörd av skatt skall lösas före uppbördsmanadens utgång. Under förutsättning att restavgift erläggs får försändelsen dock enligt 21 a § VSK lösas högst 10 dagar senare. Det bör observeras att ett fordon enligt 16 och 21 §§ VSL inte får brukas efter uppbördsmanadens utgång om skatten inte har betalats då.

Postverket har i den skrivelse som har överlämnats till oss (se bilaga 3) föreslagit att liggetiden för skattepostförskotts försändelserna förlängs till den 5 i månaden efter uppbördsmanaden. Enligt postverket skulle en sådan ändring minska belastningen i postkassorna vid månadsskiftena.

Den av postverket föreslagna ändringen skulle innebära ett avsteg från principen att fordonsskatt skall betalas i förskott.

Indirekta skatter erläggs i allmänhet i efterhand. Ett undantag härifrån är spelskatten, som erläggs med fasta belopp i förskott senast den 15 i månaden före redovisningsperiodens ingång. Vissa andra skatter, t.ex. mervärdesskatt, reklamskatt och dryckesskatt, skall betalas senast den 5 i andra månaden efter skatteperiodens utgång. Skälen till att denna förfallodag har valts är främst, i vart fall när det gäller mervärdesskatt, att man därigenom har fått en lämpligt avpassad kredittid. Posthanteringsaspekten har

dock spelat viss roll. Övriga indirekta skatter förfaller i allmänhet till betalning vid utgången av kalendermånad.

Vissa nackdelar är förknippade med en ändring av förfalldagen i enlighet med postverkets förslag. En sådan nackdel är att anknytningen till kontrollmärkesystemet blir sämre. F.n. sammanfaller siffran i kontrollmärket med siffran för uppbörds månaden för fordonsskatt, som också är sista månaden i skatteåret eller skatteperioden. För fordon med slutsiffra 1 eller 8 och med uppbörd för skatteperiod gäller som tidigare nämnts det undantaget att uppbörd av fordonsskatt för perioden augusti - oktober görs under den första månaden i skatteperioden.

Innebörden av siffran i kontrollmärket är nu allmänt känd. Fordonsägarna litar i mycket stor utsträckning på kontrollmärket. Om förfalldagen flyttades till den 5 i första månaden i skatteåret eller skatteperioden fick man överväga om siffran i kontrollmärket skulle ändras till att motsvara denna månad. Då skulle fordonsägarna emellertid kunna anta att fordonet fick brukas hela månaden även om skatten inte har betalats eller att skatten verkligen har betalats vid utgången av månaden. Ändrades inte siffran i kontrollmärket skulle man å andra sidan kunna tro att fordonet inte fick brukas efter månadsskiftet. Det sistnämnda är dock ingen avgörande nackdel, varför det lämpligaste torde vara att inte ändra siffran i kontrollmärket, om postverkets förslag skulle genomföras.

En allvarligare nackdel med en flyttning av förfalldagen ligger i förlängningen av tiden mellan ingången av uppbörds månaden och förfalldagen. Ju längre tiden blir mellan ingången av uppbörds månaden och skattedebiteringen å ena sidan och förfalldagen å andra sidan, desto större torde riskerna bli för bl.a. skatterestantier och för andra problem i samband med skatteuppbörden. Vem som är skyldig att erlægga skatten för en period beror ju på vem som äger fordonet vid ingången av uppbörds månaden. Detta innebär att

skatt på fordon som har överlåtits under uppbörds månaden skall betalas av annan än den som äger fordonet på förfalldagen och att skatten, när det gäller fordonsskatt, helt kan avse tid efter överlåtelsen. Detta förhållande vållar redan i dag vissa problem. Om tiden mellan den nuvarande uppbörds månadens ingång och förfalldagen förlängdes skulle problemen troligen bli ännu större. I sammanhanget kan nämnas att drygt 2 milj. ägarbyten registrerades under år 1977.

De problem som en ändring skulle medföra är enligt vår mening så stora att postverkets förslag inte bör genomföras, trots att det skulle ge vissa fördelar från posthanterings synpunkt.

#### 4.3.3 Senaste dag för utsändning av skattekrav vid ordinarie uppbörd

Enligt 20 § första stycket VSK skall skattekvitto på den skatt som skall betalas sändas under postförskott till den skattskyldige senast den 10 i uppbörds månaden vid ordinarie uppbörd. RSV får enligt 20 § andra stycket VSK efter samråd med TSV medge att skattekvitto sänds senare, dock senast den 15 i uppbörds månaden.

Enligt TSV:s rutiner utförs den maskinella debiteringen i allmänhet omkring den tionde i uppbörds månaden. Det är i regel inte möjligt att göra debiteringen tidigare, bl.a. med hänsyn till att ägarbyte för ett fordon inte behöver anmälas förrän inom en vecka.

TSV kan visserligen sända ut det helt övervägande antalet postförskotts försändelser senast den 10 i uppbörds månaden, men ett mindre antal försändelser måste oftast sändas senare. RSV har därför alltsedan vägtrafikskatten infördes medgivit att försändelserna fått sändas senast den 15.

Då man nu har fått praktisk erfarenhet av debiteringsrutinerna, kan man överväga om de nuvarande bestämmelserna är lämpligt utformade. Det faktum att RSV regelmässigt har

utnyttjat möjligheten att medge förlängning av tiden talar för att författningsbestämmelserna bör justeras.

TSV:s rutiner för skattdebitering och utsändning av skattekrav fungerar enligt vad vi kunnat finna väl. Möjligheterna att ytterligare förkorta tiden mellan uppbörds månadens ingång och debiteringstillfället är små.

De försändelser som TSV inte sänder ut senast den 10 i uppbörds månaden utgör i allmänhet en mindre del av antalet debiteringar, t.ex. skönsmässiga debiteringar av kilometer-skatt. I undantagsfall gäller det ett större antal debiteringar. Anledningen till förseningen kan då vara t.ex. datatekniska problem. Skattekraven har dock alltid kunnat sändas senast den 15 i uppbörds månaden.

Att skattekraven sänds ut så tidigt som möjligt är angeläget för såväl myndigheter som skattskyldiga. Erfarenheterna visar, att om kraven sänds sent, ökar antalet förfrågningar till länsstyrelserna och TSV från skattskyldiga, liksom riskerna för uteblivna eller för sena betalningar. För de skattskyldiga är det angeläget att tiden mellan krav och förfallodag blir tillräckligt lång.

Med tanke på att de nuvarande rutinerna fungerar väl och att det dessutom är angeläget för myndigheterna att sända ut kraven så snart som möjligt, föreslår vi att författningsbestämmelsen utformas så, att det åligger TSV att sända ut kraven så snart som möjligt, dock senast den 15 i uppbörds månaden. Möjligheten för RSV att medge förlängning av tiden behövs då inte längre. I praktiken innebär detta endast att de nuvarande rutinerna regleras på ett författningsmässigt lämpligare sätt.

#### 4.4 Brukandeförbud

Ett skattepliktigt fordon får enligt 16 § VSL inte brukas om fordonsskatt som förfallit till betalning inte har betalats. Förbudet gäller inte skatt som avser tid före det

närmast föregående skatteåret och inte heller skatt som åvilar en tidigare ägare av fordonet och som har fastställts genom efterbeskattnings.

För kilometerskattepliktiga fordon kan brukandeförbud förutom enligt 16 § VSL även gälla enligt 21 § VSL. Enligt bestämmelserna i denna paragraf får ett kilometerskattepliktigt fordon inte brukas

- om de föreskrifter i fråga om kilometerräknarapparat som meddelats i VSL eller med stöd av VSL inte har iakttagits, eller
- om föreskriven uppgift för beräkning av kilometerskatt inte har lämnats, eller
- om kilometerskatt som förfallit till betalning inte har erlagts. Detta brukandeförbud gäller med samma förutsättningar som förbudet på grund av obetald fordonsskatt.

Dessa bestämmelser innebär relativt långtgående inskränkningar i en fordonsägares rätt att bruka sitt fordon. Det är därför väsentligt att brukandeförbud inträder endast när det är befogat, dvs. när ett väsentligt fel föreligger, och i de fall förbudet kan antas vara effektivt. Från denna utgångspunkt har vi gjort följande bedömning av bestämmelserna om brukandeförbud.

Bestämmelsen om att brukandeförbud inträder när föreskrifter om kilometerräknarapparaturen inte har följts är mycket vidsträckt. Grundbestämmelsen i fråga om kilometerräknarapparat finns i 17 § VSL, där det stadgas att kilometerskattepliktigt fordon skall vara försett med sådan apparatur. Enligt samma paragraf meddelar regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer föreskrifter om godkännande, montering, plombering, reparation och liknande åtgärd som har avseende på kilometerräknarapparat. Vissa sådana bestämmelser finns i VSK. Dessutom har KSN enligt bestämmelse i VSK befogenhet att, efter samråd med RSV, med-

dela föreskrifter i dessa hänseenden, vilket nämnden också har gjort. Enligt vad som nu gäller inträder därför brukandeförbud t.ex. om en plombering inte har gjorts i överensstämmelse med KSN:s föreskrifter.

Enligt vår uppfattning bör brukandeförbudet i allt väsentligt regleras i VSL. Där bör anges att ett fordon inte får brukas, om det inte är försett med kilometerräknarapparat av godkänt slag som är plomberad och godkänd vid besiktning samt fungerar tillfredsställande. Brukandeförbud bör således inte inträda endast därför att man brutit mot detaljbestämmelser som utfärdats av regeringen eller av någon myndighet. Författningstekniskt innebär detta att bestämmelserna i 21 § första stycket 1 VSL föreslås få en annan utformning.

Länsstyrelse, som misstänker att en räknarapparat inte är i föreskrivet skick, kan enligt 39 § andra stycket VSK förelägga fordonsägaren att inställa fordonet för särskild besiktning av kilometerräknarapparaturen. Inställs inte fordonet inom föreskriven tid inträder enligt nu gällande bestämmelser brukandeförbud för fordonet. Vidare gäller enligt 56 § 2 VSK att fordonsägare som inte iakttar föreläggandet döms till böter, högst 500 kr. I de fall länsstyrelsen misstänker att en räknarapparat inte är i föreskrivet skick torde brukandeförbud redan föreläggas enligt 21 § första stycket 1 VSL i såväl nuvarande som föreslagen lydelse. Med hänsyn till denna omständighet och till att bötesstraff kan följa om föreläggandet inte iakttas anser vi att brukandeförbudet enligt 39 § andra stycket VSK kan utgå.

Vi har erfarit att länsstyrelserna i liten utsträckning utnyttjar möjligheten till föreläggande om besiktning. Enligt vår mening kan sådant föreläggande i många fall vara ett effektivt sätt att komma till rätta med fel och brister i räknarapparaturen. Förutsättningar torde därför föreläggas att utnyttja möjligheten i större utsträckning än som sker nu.

Brukandeförbud för kilometerskattepliktiga fordon inträder även när föreskriven uppgift för beräkning av kilometerskatt inte har lämnats. Sådan uppgift skall enligt 18 § tredje stycket VSL lämnas för varje skatteperiod. Därutöver skall enligt 5 § VSK uppgift lämnas

- när kilometerskatteplikt inträder första gången,
- när ett fordon upphör att vara kilometerskattepliktigt av annan anledning än avställning,
- när avställt fordon tas i bruk på sätt som är tillåtet för sådant fordon,
- när avställt fordon upphör att brukas på sådant sätt.

Avsikten med det nu diskuterade brukandeförbudet synes ha varit att tvinga fram uppgifter som gör det möjligt att beräkna rätt skatt.

Lämnas inte uppgift i samband med att skatteplikt inträder första gången föreligger visserligen viss risk för att skatt kan komma att påföras med felaktigt belopp för den första skatteperioden. Med tanke på att avstämpling har gjorts både vid installationen av räknaren och vid besiktningen hos ASB och att räknarställningen vid båda avstämplingarna antecknas i bilregistret, blir dock felaktigheten normalt obetydlig. Det bör noteras, att efterbeskattningsgrund enligt 25 § VSL finns, om uppgiften inte lämnas. Vi har också erfarit, att fordonsägare numera i stor utsträckning underlåter att lämna uppgift i samband med att skatteplikt inträder första gången. Vi har ingen anledning att tro att brukandeförbudet därvid iakttas.

Om avstämpling inte görs i samband med att skatteplikt upphör av annan anledning än avställning, t.ex. därför att fordonet skrotas, förs ut ur landet eller blir skattebefriat enligt 40 § VSL, kan skatten också komma att bli fel-

aktigt beräknad. Enligt 23 § tredje stycket VSL, skall skatten - om den inte kan beräknas med ledning av uppgifter i bilregistret eller på grundval av verkställd utredning - fastställas efter skälig grund. Den felaktighet i fråga om skatten, som kan uppkomma på grund av att uppgiften inte lämnas, kan endast i undantagsfall vara mer betydande. Efterbeskattningsgrund föreligger om uppgiften inte lämnas.

När avställt fordon tas i bruk på sätt som är tillåtet för avställt fordon, t.ex. inom inhägnat området eller med stöd av saluvagnslicens, ligger det i fordonsägarens intresse att göra avstämpling. I annat fall kommer skattförr eller senare att debiteras även för den sträcka fordonet har använts under avställningstiden.

Fordonsägaren har däremot inte samma egenintresse av att göra avstämpling i samband med att avställt fordon upphör att brukas på sätt som är tillåtet för sådant fordon. En sådan avstämpling är dock nödvändig för att ett startvärde skall finnas för skatteberäkningen. Om avstämpling inte görs föreligger enligt nuvarande bestämmelser brukandeförbud och förutsättningar för efterbeskattning och påföring av skatte-tillägg.

Det förekommer ofta att avstämpling inte görs i samband med att avställt fordon upphör att brukas på sätt som är tillåtet. Särskilt vanligt torde detta vara när ett bilhandelsföretag har bytt in ett kilometerskattepliktigt fordon, använt det med stöd av saluvagnslicens efter avstämpling enligt 5 § första stycket 3 och sedan sålt det. Den nye ägaren saknar normalt kännedom om att avstämpling har gjorts under avställningstiden och fullgör därför inte avstämplingsskyldigheten.

Enligt vår uppfattning är detta förhållande inte tillfredsställande. Vi har funnit att bestämmelserna i stället bör ha följande innehåll. Avstämpling enligt 5 § första stycket 4 skall, som nu är fallet, alltid göras om avstämpling dess-

10 Riksdagen 1978/79. I saml. Nr 94

förrinnan gjorts enligt 5 § första stycket 3. Betydelsen av att den förstnämnda avstämplingen görs bör betonas genom en anknytning till bestämmelserna om avställnings upphörande. För att avställning, i den angivna situationen, skall upphöra bör därför krävas att stämpelkort enligt 5 § första stycket 4 har getts in till länsstyrelse. Detta bör gälla även i de fall som avses i 17 § första stycket andra mening-  
en VSK, dvs. när särskilt bevis om avställnings upphörande skall meddelas enligt 33 § andra stycket bilregisterkungörelsen. Vårt förslag på denna punkt förutsätter ändringar i 5 och 6 §§ VSK och 35 § bilregisterkungörelsen.

Brukandeförbud föreligger också, om uppgift till ledning för beräkning av skatt inte lämnas senast vid utgången av varje skatteperiod. Lämnas inte sådan uppgift, beräknas skatten skönmässigt med stöd av bestämmelserna i 22 § VSL. Påföringen sker automatiskt efter särskilda grunder som fastställs av RSV. Även om fordonsägaren betalar den debiterade skatten, blir fordonet f.n. belagt med brukandeförbud.

Brukandeförbudet har i detta fall, liksom i de närmast föregående fallen, inte till syfte att förhindra användandet av ett fordon, vars räknare inte fungerar tillfredsställande. Det är i stället underlåtenheten att sända in stämpelkort till myndigheten i fråga som leder till brukandeförbudet. Så länge räknaren fungerar tillfredsställande noteras körsträckan i räknaren och kommer därför att framgå av senare insänt stämpelkort, t.ex. vid närmast följande ordinarie avstämpling. Enligt vad vi har erfårit iaktas det nu avsedda brukandeförbudet knappast alls.

Vi har med hänsyn till vad vi nu har anfört funnit att det brukandeförbud som inträder när föreskriven körlängdsuppgift inte lämnas - om det iaktas - är en alltför kraftig sanktion i förhållande till förseelsens art. I den mån förbudet inte iaktas fyller det uppenbarligen ingen funktion. Vi förordar därför att brukandeförbudet i dessa fall

slopas. Vi vill i detta sammanhang peka på att beskattningensmyndigheten kan ta initiativ till en skatteutredning om en fordonsägare underlåter att lämna körlängdsuppgifter.

Slutligen föreligger brukandeförbud för kilometerskattepliktigt fordon enligt 16 § och 21 § första stycket 3 VSL i de fall då fordonsskatt eller kilometerskatt som har förfallit till betalning inte betalats. Brukandeförbud gäller dock endast om skatten avser det innevarande eller närmast föregående skatteåret. Förbudet gäller inte om skatten har fastställts genom efterbeskattnings och åvilar en tidigare ägare av fordonet.

Brukandeförbudet på grund av obetald vägtrafikskatt är anknutet till reglerna om kontrollmärke i 28 § bilregister- och tungörelsen. I princip lämnas kontrollmärke för ett fordon ut endast om vägtrafikskatt för fordonet är betald. Brukandeförbudet har bl.a. därför haft en positiv effekt på betalningen av vägtrafikskatt. Vissa olägenheter med bestämelsen har dock påtalats.

Det har förekommit att kronofogdemyndigheterna i vissa fall haft svårigheter att exekutivt sälja ett fordon vilket brukandeförbud på grund av obetald vägtrafikskatt gäller, eftersom värdet av fordonet har reducerats med skatteskulden. Den som köper fordonet måste nämligen i praktiken betala skatteskulden för att få använda det. I något fall uppges skatteskulden t.o.m. ha överstigit fordonets värde, varför någon exekutiv försäljning inte har kunnat genomföras. I princip samma problem föreligger när en konkursförvaltare säljer konkursboets fordon, som är belastade med vägtrafikskatteskuld, på offentlig auktion eller under hand. Eftersom köparen måste betala skatteskulden för att få använda fordonet, kan staten faktiskt få full likvid för skattefordringen trots att förmånsrätten i konkursen inte motiverar detta.

Önligt vår uppfattning är det otillfredsställande att det exekutiva förfarandet i vissa fall kan hindras av ett even-

tueellt brukandeförbud. Det är också betänkligt att förmånsrättsordningen i andra fall i praktiken bryts. Vi anser därför att brukandeförbudet i princip bör hävas i dessa fall.

Brukandeförbudet bör enligt vår uppfattning kunna hävas oberoende av om den skatteskuld som medfört förbudet åvilar närmast föregående eller tidigare ägare. Det saknar nämligen från principiell synpunkt vem som är skyldig att erlagga skatt för en viss skatteperiod. Avgörande är i stället det faktum att ett skattebelopp måste erläggas för att fordonet skall få brukas, eftersom köparen värderar fordonet med hänsyn härtill.

Vid exekutiv försäljning av ett kilometerskattepliktigt fordon kan fordonet vid försäljningstillfället vara belastat med viss latent skatteskuld, nämligen för den kilometerskatt som har upplupit under en skatteperiod, men som ännu inte har förfallit till betalning. Vidare kan fordonsskatt vara debiterad men inte betald för tid efter försäljningstillfället.

Enligt vår uppfattning bör av praktiska skäl inte krävas att fordonsskatt, som köparen enligt gällande bestämmelser inte är skattskyldig för, betalas för att brukandeförbudet skall hävas. Detta innebär att köparen i åtskilliga fall slipper att betala skatt för en viss tid som han äger fordonet.

Liksom i fråga om fordonsskatten talar praktiska skäl för att de nuvarande bestämmelserna om skattskyldighet för kilometerskatt behålls oförändrade. Köparen kan härigenom få betala kilometerskatt för den föregående ägarens körning under den senaste skatteperioden.

Efter exekutiv försäljning kommer alltså obetald vägtrafikskatt, för vilken en tidigare ägare till fordonet är skattskyldig, inte att medföra brukandeförbud för fordonet i nye ägarens hand.

Bestämmelserna om hävande av brukandeförbud bör gälla generellt i samband med exekutiva försäljningar, dvs. både vid försäljning på exekutiv auktion och vid exekutiv försäljning under hand. Däremot anser vi inte att det finns skäl att låta bestämmelserna omfatta sådana försäljningar i samband med indrivning i s.k. allmänt mål som kan medges av kronofogdemyndighet. Att införa en sådan ordning skulle dessutom leda till administrativa svårigheter.

Möjligheten att häva brukandeförbudet bör också i konkursfallen vara generell. Inte heller för dessa fall bör särskilda bestämmelser införas för skattebetalning. Möjligheten bör enligt vår uppfattning utnyttjas i de fall konkursboet fortsätter konkursgäldenärens verksamhet under viss tid och när konkursboet överläter fordonen till annan ägare. När konkursboet förvärvat fordon bör däremot de vanliga bestämmelserna om brukandeförbud gälla.

Även i andra fall än de nu beskrivna kan det enligt vår uppfattning finnas anledning att häva brukandeförbud. Att i författning ange dessa fall är dock inte möjligt. Det bör i stället i VSL anges att särskilda skäl skall föreligga för att förbudet skall hävas.

Som exempel på fall då förbudet bör kunna hävas kan följande nämnas. När skatt har restförts och överlämnats för indrivning, kan den skattskyldige ofta träffa avtal med kronofogdemyndigheten om en avbetalningsplan för skatten. Enligt nuvarande bestämmelser är det emellertid meningslöst att göra upp en sådan plan, eftersom de fordon som är belastade med skatteskuld ändå inte får brukas förrän hela skatten har betalats. Möjligheten för den skattskyldige att betala skulden kan dock ofta ligga i att han t.ex. kan fullfölja ett kontrakt om transporter eller i att fordonet allmänt används i rörelsen och därigenom ger intäkter. I ett sådant fall bör brukandeförbudet kunna hävas, åtminstone temporärt.

Däremot bör brukandeförbud enligt vår mening inte få hävas av den anledningen att en köpare inte har varit medveten om

förbudet. Detta gäller oavsett skatteskuldens storlek och oberoende av förhållandena kring försäljningen i övrigt. Hävdades förbudet i sådana fall, skulle det finnas risk för missbruk och förbudet skulle bli mindre effektivt. Det kan också sägas att det får anses ingå i köparens undersökningsplikt att ta reda på om någon skatteskuld åvilar fordonet.

I samband med exekutiva försäljningar bör reglerna enligt vår uppfattning utformas så att brukandeförbudet på grund av att skatt som har förfallit till betalning inte har erlagts upphävs automatiskt. Kronofogdemyndigheten får då sända uppgift om försäljningen till länsstyrelse, som undanröjer förbudet i bilregistret.

Samma ordning torde dock inte kunna tillämpas i fråga om försäljningar som görs av konkursförvaltare. För dessa fall bör en ansökan och särskilt beslut krävas i varje enskilt fall. Detta gäller också de övriga fall då brukandeförbudet enligt vår uppfattning bör kunna hävas.

Fråga om hävande av brukandeförbud bör prövas av en enda myndighet, i de fall förbudet inte hävs automatiskt. Härigenom kan tillämpningen av bestämmelsen bli enhetlig, vilket vi bedömer som mycket viktigt i ärenden av detta slag. Beslutanderätten i sådana ärenden bör lämpligen anförtros RSV.

I de fall RSV beslutar om upphävande av ett brukandeförbud, får detta meddelas till länsstyrelsen, som utför erforderliga registertransaktioner.

Våra förslag beträffande möjligheterna att undanröja brukandeförbud innebär ändringar i 16 och 21 §§ VSL. Dessutom får följdändringar göras i 28 § bilregisterkungörelsen.

En annan fråga med anknytning till vad vi nu har behandlat gäller fordon som har sålts på avbetalning och som återtas

av säljaren. I dessa fall gäller nu inga särskilda regler om brukandeförbud. Före den 1 januari 1975 gällde emellertid inte brukandeförbud för säljaren om en skatteskuld hade uppkommit under den tid avbetalningsköparen haft fordonet.

Den 1 januari 1979 träder vissa nya bestämmelser i kraft, som avser bl.a. återtagande av fordon med vägtrafikskatteskuld. Enligt av riksdagen antagna lagar om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl. och om ändring i konsumentkreditlagen (1977:981), skall nämligen viss avräkning kunna göras i samband med återtagningen (prop. 1977/78:142, LU 1977/78:30, rskr 1977/78:372). Avräkning kommer att få ske för betalning av skuld som åvilar köparen, men som säljaren måste betala för att kunna återta en vara, eller för att efter återtagningen kunna bruka denna på avsett sätt. Som en förutsättning gäller att man vid återtagningen får ett positivt restvärde, dvs. i princip att fordonets värde är högre än köparens återstående skuld till säljaren. Endast skillnadsbeloppet kan avräknas. De nya författningsbestämmelserna innehåller alltså inga regler om den fordran som säljaren kan få på köparen för att den betalda skulden är större än skillnadsbeloppet.

Genom de nya bestämmelserna får avbetalningssäljaren i vissa fall möjlighet att få kostnadstäckning för den betalning han tvingas göra för att få bruka ett återtaget fordon. För dessa fall finns det ingen anledning att överväga en ändring av bestämmelserna om brukandeförbud. Emellertid kan fordonets värde vara mindre än säljarens fordran på köparen och skatteskulden tillsammans. Säljaren kan då inte genom avräkning få täckning för kostnaden.

Av stor betydelse för möjligheterna till ett positivt restvärde är t.ex. vilken avbetalningsplan som köparen och säljare har kommit överens om. Om brukandeförbudet hävdades automatiskt, fanns enligt vår uppfattning bl.a. därför viss risk för missbruk och därmed följande skattebortfall.

De beskrivna svårigheterna i återtagningsfallet skiljer sig också principiellt från problemen i samband med exekutiva försäljningar och konkurser. I återtagningsfallet finns endast två parter - säljare och köpare - medan det i övriga fall kan finnas även andra fordringsägare. Någon konflikt med andra rättsregler, t.ex. förmånsrättsordningen uppstår inte heller.

Enligt vår uppfattning har problemen i samband med återtagningar nu lösts på ett tillfredsställande sätt. Vi anser därför inte att det finns anledning att för dessa fall överväga ändringar i brukandeförbudsbestämmelsen.

Slutligen vill vi ta upp en fråga av administrativ karaktär. Det förekommer relativt ofta att köparen av ett fordon inte blir medveten om att brukandeförbud gäller för det fordon han har köpt förrän efter lång tid. För att undvika detta, bör ett meddelande sändas ut till den som har förvärvat ett fordon som är belagt med brukandeförbud. Utsändningen av meddelandet kan göras helt automatiskt av TSV för länsstyrelsernas räkning. Vi anser därför att RSV och TSV bör utarbeta en rutin för utsändning av meddelande om brukandeförbud.

Någon författningsändring krävs inte på denna punkt.

#### 4.5 Förseningsavgift

Av svaren på den förfrågan som vi har gjort hos länsstyrelserna framgår att förseningsavgiftsinstitutet vållar stora tillämpningsproblem. De nuvarande bestämmelserna har också kritiserats från rättssäkerhetssynpunkt (se avsnitt 3.1.1). Det är mot denna bakgrund vi har ansett det angeläget att ta upp denna fråga. Vi har däremot inte funnit anledning att nu behandla bestämmelserna om skattetillägg.

## 4.5.1 Förföringsgrunder m.m.

Förseningsavgift enligt VSL utgår när stämpelkort inte har lämnats i föreskriven tid. Avgiften är 100 kr. eller, om uppgift för ett fordon inte har lämnats i rätt tid vid minst ett av de tre närmast föregående uppbördstillfällena, 200 kr. (s.k. dubbel avgift). Dubbel avgift utgår också om ägaren har anmanats att lämna uppgift, men inte gjort det inom tid som föreskrivits i anmaningen.

Kilometerskatten skiljer sig från övriga skatter bl.a. genom att skatten inte debiteras med ledning av deklarationer i vanlig mening. Uppgiftsskyldigheten fullgörs nämligen genom att ett kort, som har stämplat i räkaren, sänds till myndighet.

Kilometerräknaren registrerar fortlöpande fordonets körsträcka. Om uppgiftsskyldigheten inte fullgörs, dvs. om stämpelkort för en skatteperiod uteblir, får skatten för den skatteperioden debiteras skönsmässigt. Det görs automatiskt enligt regler som fastställs av RSV.

Görs avstämpling vid utgången av nästa skatteperiod kan inte heller skatten för den perioden beräknas exakt, eftersom ett ingångsvärde för perioden saknas. Enligt de rutiner som tillämpas nu, skall skatten för denna andra period bestämmas skönsmässigt som skatten för de båda perioderna tillsammans, dvs. för tiden mellan de gjorda avstämplingarna, med avdrag för den skönsmässigt debiterade skatten för den första perioden. Avdrag görs självfallet längst till noll. Skatten för perioderna tillsammans kan på detta sätt automatiskt bli rättad.

Kilometerräknarens funktionssätt tillsammans med beskattningssystemets uppbyggnad och automatisering gör alltså att en utebliven ordinarie avstämpling ger mindre negativa verkningar - som t.ex. risk för skattebortfall och ökade administrativa kostnader för myndigheterna - än en utebliven eller försenad deklaration inom annan beskattning.

Problemen blir betydligt större om mer än en avstämpling uteblir. Eventuella felberäkningar i den skönmässiga påföringen ackumuleras då. Möjligheterna att andra förändringar, t.ex. ägarbyte, har skett ökar också.

En vanlig anledning till att ordinarie avstämpling inte har gjorts och att påföring av förseningsavgift därför ifrågasatts, är enligt uppgift administrativa svårigheter för fordonsgälden, som t.ex. att fordonet inte har varit tillgängligt för honom. Det kan ha funnits på verkstad eller tillfälligtvis ha använts i en helt annan del av landet än registreringsorten. För fordon som används i utlandstrafik uppges svårigheterna ofta ligga i att fordonet bara varit i Sverige under en kort tid för t.ex. omlastning och att man då inte har nått det med stämpelkortet.

Om de förslag till undantag från skyldigheten att göra ordinarie avstämpling som vi har lagt fram i avsnitt 4.2.4 genomförs, kommer antalet förseningsavgifter som har sin grund i administrativa svårigheter för de skattskyldiga att minska.

Grunderna för påföring av förseningsavgift är i stort sett de samma över hela skatte- och avgiftsområdet. Det är också enligt vår mening en naturlig utgångspunkt, att bestämmelserna bör vara så likartade som möjligt.

De speciella förhållanden som gäller för kilometerskatten medför enligt vår mening att en enstaka försening kan behandlas på annat sätt än inom skatteområdet i övrigt. En enstaka förseelse ökar knappast riskerna för skattebortfall. Den leder inte heller - sett över två skatteperioder - till att skatt påförs med för lågt belopp. Slutligen ger den inte myndigheterna något egentligt merarbete. Enligt vår mening är det därför tillräckligt om förseningsavgift utgår i de fall s.k. dubbel avgift nu utgår, dvs. vid upprepad förseelse och när skattskyldig inte lämnar uppgift som särskilt har krävts av honom.

En enstaka förseelse bör enligt vår mening föranleda endast en skriftlig erinran till den skattskyldige om bestämmelserna om uppgiftslämnande och om förseningsavgift.

Om den skattskyldige upprepar förseelsen för samma fordon inom tre skatteperioder, bör förseningsavgift påföras. Den tidigare försummelsen blir således en av förutsättningarna för påföring av avgift.

När beslut om avgiften skall fattas, kan den skattskyldige återropa ursäktlighetsgrunder för båda förseelserna. Om det enligt bestämmelserna i 37 f § FFL får anses ursäktligt att uppgift inte har lämnats eller har lämnats för sent vid ett av tillfällena, skall avgiften efterges. Upprepas förseelsen igen så att två ej ursäktliga förseningar inträffar inom tre skatteperioder skall avgift påföras med 100 kr.

En nackdel med att beslutet om förseningsavgift kommer att innefatta två förseelser, är att tiden mellan den första förseelsen och beslutstillfället kan komma att bli lång. Vissa svårigheter kan då föreligga att avgöra om eftergiftsgrund finns. För inkomstbeskattningens del är tiden mellan förseelsen och beslutet emellertid regelmässigt minst 8 månader. Detta har enligt vad vi har erfart inte orsakat några svårigheter. Enligt vår uppfattning bör de svårigheter som kan uppkomma för kilometerskattens del kunna bemästras.

Ordningen med dubbel avgift i vissa fall kan bibehållas i det föreslagna systemet. Förutsättningen för att dubbel avgift skall utgå bör då vara att avgift har påförts för minst en av de tre närmast föregående skatteperioderna. Dubbel avgift bör på samma sätt som nu utgå även när skattskyldig underlåter att lämna uppgift som särskilt har krävts av honom.

Bestämmelserna om förseningsavgift enligt VSL gäller allt uppgiftslämnande, dvs. inte endast uppgift från ordinarie

avstämpling. I praktiken påförs avgift dock endast i de sistnämnda fallen. Vi anser att denna praxis bör lagfästas. Avgift kommer därför att utgå vid upprepad försening i samband med ordinarie uppbörd och vid försummelse att i tid lämna uppgift som särskilt krävts av fordonsägaren.

Fordonsägarens skyldighet i samband med uppgiftslämnande för kilometerskatt är att han skall posta ett stämplat kort senast viss dag. För i stort sett alla andra skatter gäller att den skattskyldiges uppgift (deklaration) skall ha kommit in till en myndighet senast viss dag. Vi anser att samma princip bör tillämpas för kilometerskatten. I 7 § andra stycket VSK bör därför föreskrivas att stämpelkort efter ordinarie avstämpling skall ha kommit in till TSV senast viss dag. Denna dag kan lämpligen bestämmas till den 4 i månaden efter avstämplingsmånaden. Samtidigt bör bestämmelsen om när stämpelkort senast skall stämplas upphävas.

Vårt förslag innebär att vissa nya administrativa rutiner måste införas hos myndigheterna. Erinringar om gällande bestämmelser skall t.ex. sändas ut till den som första gången gör sig skyldig till en förseelse. Detta kan göras automatiskt av TSV för länsstyrelsernas räkning. En kopia av skrivelsen bör gå till länsstyrelsen. Länsstyrelsens adress m.m. bör anges i erinran så att eventuella förfrågningar görs hos rätt myndighet.

Om vårt förslag genomförs kommer antalet ärenden om förseningsavgift att minska avsevärt. Ca 80 % av antalet ärenden om förseningsavgift gäller nämligen enstaka förseelser, som enligt vårt förslag inte skall medföra avgift. Länsstyrelsernas personalkostnader för förseningsavgiftsinstitutet kommer således att minska betydligt. De personalresurser som frigörs bör kunna användas för angelägna uppgifter inom vägtrafikskatteområdet.

#### 4.5.2 Tillämpningen av gällande bestämmelser om eftergift av avgift m.m.

Länsstyrelsernas svar på vår förfrågan visar att bestämmelserna om påföring och eftergift av avgift tillämpas mycket olika av länsstyrelserna. Länsstyrelsen i Stockholms län t.ex. efterger eller påför inte avgift i ca 77 % av antalet ifrågasatta fall, medan motsvarande siffra för länsstyrelsen i Hallands län är ca 2 %. De anvisningar till ledning för länsstyrelsernas tillämpning av bestämmelserna som RSV utfärdat (RSV Ip 1976:1) har således, enligt vad vi har kunnat finna, inte lett till en enhetlig tillämpning.

De uppgifter om andelen eftergifter m.m. som vi har fått från länsstyrelserna bygger till stor del på uppskattningar. Vissa jämförelser kan dock göras med material som vi har fått från TSV. En jämförelse mellan det totala antalet påförda förseningsavgifter för år 1976 och år 1977 i förhållande till antalet utsända meddelanden å ena sidan och ett med fordonsbeståndet i resp. län vägt medeltal av uppgiven eftergiftsprocent å andra sidan visar, att den verkliga eftergiftsprocenten bör ligga nästan 10 procentenheter över den som länsstyrelserna har uppgett i sina svar till oss.

Enligt en utredning som TSV har gjort för vår räkning motsvarar - med få undantag - ett läns andel av antalet upprättade meddelanden om ifrågasatt förseningsavgift i stort sett länets andel av antalet kilometerskattepliktiga fordon. Länsstyrelsen i Stockholms län har dock en betydligt större andel av antalet upprättade meddelanden om förseningsavgift än som motsvaras av länets andel av det totala antalet kilometerskattepliktiga fordon (se tabell 2 i bilaga 2). Om hänsyn tas till detta förhållande samt till att länsstyrelsen i Stockholms län också har en betydligt högre eftergiftsprocent än övriga länsstyrelser, blir skillnaderna mellan svaren och totalsiffrorna betydligt mindre, eller knappt 5 procentenheter.

Det är enligt vår mening anmärkningsvärt och synnerligen otillfredsställande att tillämpningen av bestämmelserna

varierar så mycket mellan länen. Orsakerna till den olikformiga tillämpningen torde delvis vara bristen på kvalificerad personal. Personalen på bilregistren - där vägtrafikskatten till stor del handläggs - saknade när skatten trädde i kraft erfarenhet av det administrativa sanktionssystemet. En annan anledning kan vara den stora mängden ärenden; år 1977 sändes totalt 35 595 meddelanden om ifrågasatt förseningsavgift ut.

Våra förslag kommer att leda till en avsevärd minskning av antalet ärenden om förseningsavgift. Möjligheterna att få till stånd en tillfredsställande behandling av varje ärende bör därigenom öka.

Vi anser det synnerligen angeläget att tillämpningen av bestämmelserna om eftergift m.m. blir så likformig som möjligt. Detta bör också kunna åstadkommas inom ramen för gällande lagstiftning. RSV:s anvisningar om förseningsavgift bör kunna göras mer utförliga. RSV:s uppföljning av tillämpningen kan troligen också förbättras. Uppnås inte förbättringar av tillämpningen av bestämmelserna om förseningsavgift genom sådana åtgärder, anser vi att en onetlig tillämpning bör åstadkommas genom en mer detaljerad lagstiftning.

#### 4.6 Övriga frågor

##### 4.6.1 Funktionskontroll m.m.

Enligt 21 § första stycket VSL får ett kilometerskattepliktigt fordon inte brukas, om de föreskrifter i fråga om kilometerräknarapparat som har meddelats i lagen eller med stöd av den, inte har iakttagits.

För att fordonsägaren skall kunna vara förvissad om att apparaturen är i föreskrivet skick, måste han kontrollera den. I 45 § VSK stadgas därför att ägare av kilometerskattepliktigt fordon är skyldig att kontrollera att räknarapparaturen är i föreskrivet skick (s.k. funktionskontroll). Däremot finns inga föreskrifter om hur och hur ofta sådan kon-

troll skall göras. Uppstår fel på apparaturen, är den som har hand om fordonet när felet upptäcks, enligt 46 § VSK, skyldig att göra avstämpling på särskilt kort och utan dröjsmål sända kortet till länsstyrelse.

Enligt uppgifter från TSV kommer endast omkring 1 500 kort med anmälan om fel på apparatur in till länsstyrelserna varje år. Som framgår närmare av avsnitt 4.6.4 kan antalet fel, som borde föranleda sådan anmälan, uppskattas till 45 000 - 50 000.

Av länsstyrelsernas svar på vår förfrågan framgår, att de skattskyldiga inte känner till bestämmelserna om funktionskontroll och anmälan om fel. Bestämmelserna anses också komplicerade (se avsnitt 3.1.1). Liknande synpunkter har framförts vid de kontakter som vi har haft med företrädare för branschorganisationer m.fl.

Vi har i annat sammanhang konstaterat att kilometerskatten även i fortsättningen bör beräknas på körsträckor, som registreras i särskilda kilometerräknare. Det är därför viktigt att kilometerräknarapparaturen fungerar tillfredsställande. Så är visserligen fallet i allt väsentligt. Det är dock inte ovanligt att fel uppstår på apparaturen, t.ex. i form av skadad eller brusten vajer. Om apparaturen inte längre fungerar tillfredsställande registrerar den inte körsträckan på ett korrekt sätt. I det fall fordonsägaren inte upptäcker detta fel kommer den avstämpling han gör efter det att felet uppkom att visa felaktig körsträcka. Förutsättningar för efterbeskattning föreligger då enligt 25 § VSL och skattetillägg kan påföras enligt 27 § VSL.

Om fordonsägaren genom en funktionskontroll av räknarapparaturen upptäcker felet kan han lämna uppgift om den riktiga körsträckan, beräknad på annat sätt, till beskattningsmyndigheten och därigenom undgå skattetillägg.

Det kan på nytt framhållas att brukandeförbud enligt 21 § VSL inträder om kilometerräknarapparaturen inte längre funge-

rar tillfredsställande.

För myndigheterna är det självfallet viktigt att den räknerställning som anges på stämpelkortet är korrekt. Visserligen finns uppgifter om genomsnittliga körsträckor för fordon av olika slag och i olika viktclasser tillgängliga i bilregistret. Likaså finns där uppgift om körsträckan för visst fordon under tidigare skatteperioder. Det finns härigenom möjligheter att jämföra den uppgivna körsträckan med andra uppgifter och på det sättet beräkna skatt på ett i normalfallet godtagbart underlag. Det är dock uppenbart att det är mer arbetskrävande och mer osäkert att beräkna skatten på detta sätt än att beräkna den på grundval av en korrekt körhåndsuppgift.

Enligt vår uppfattning är det av hänsyn både till fordonsägare och myndigheter nödvändigt att fordonsägarna även i fortsättningen är skyldiga att kontrollera räkneapparaturen och dess funktion.

Urfarenheterna visar dock att nuvarande bestämmelse om sådan kontroll inte efterlevs i tillräcklig omfattning. Vi har därför övervägt att mer i detalj reglera hur och hur ofta kontrollen skall göras.

I det norska kilometerskattesystemet krävs att fordonsägaren noterar kilometerräknerställningen en gång varje månad. Noteringen sker i en körjournal, som medförs i fordonet och som i övrigt innehåller uppgifter som rör räknaren och räknerställningen vid olika tillfällen.

Om det norska systemet överfördes till svenska förhållanden skulle krävas att avstämpling gjordes med bestämda tidsintervall och att stämpelkortet från avstämplingarna bevarades, helst i fordonet. I och för sig skulle ett sådant system, om

det iaktogs i praktiken, vara ett kontrollmässigt hjälpmedel för myndigheterna. Dessutom skulle fordonsägaren själv få vetskap om att apparaturen inte fungerar tillfredsställande, vilket innebär att han skulle kunna undgå brukandeförbud. Han skulle också kunna undgå skattetillägg för oriktig uppgift genom att lämna uppgift om den verkliga körsträckan.

Vi anser dock att en tillfredsställande funktionskontroll kan uppnås utan att fordonsägarna skall vara bundna av kontrollintervaller som anges i författning. Fordonsägarna bör, som nu är fallet, ha en generell skyldighet att fortlöpande kontrollera att räknarapparaturen är i föreskrivet skick och fungerar tillfredsställande. Kontrollen bör även omfatta en avstämpling. Upptäcks fel på apparaturen bör uppgifter om datum för upptäckten av felet samt felets art antecknas på kortet. Detta bör bevaras i fordonet till dess apparaturen har godkänts vid besiktning. Däremot anser vi det inte motiverat att ha kvar bestämmelsen om fordonsägarens skyldighet att rapportera ett upptäckt fel till länsstyrelsen. Denna rapportering fungerar f.n. inte särskilt väl, vilket framgår bl.a. av att endast ca 1 500 anmälningar görs varje år, medan felens antal kan beräknas till 45 000 - 50 000 per år.

Vid sidan av denna fortlöpande funktionskontroll bör fordonsägarna stimuleras att göra en funktionskontroll under ordinarie avstämplingsmånad. Härigenom kan fordonsägaren på ett enkelt sätt kontrollera riktigheten av den körlängdsuppgift han skall lämna. Uppgifter som behövs för kontrollen - omräkningsfaktor, kilometerräknarställning vid föregående ordinarie avstämpling m.m. - skulle kunna anges på korten i samband med att de skrivs ut hos TSV. Fordonsägarens kopia av stämpelkortet bör dessutom kunna konstrueras så, att den direkt kan användas vid beräkningarna i samband med funktionskontrollen. Fordonsägaren behöver då inte göra någon extra avstämpling för denna funktionskontroll, förutsatt att av-

II Riksdagen 1978/79. I saml. Nr 94

stämpling görs på ordinarie stämpelkort. Denna ytterligare funktionskontroll kräver inte någon författningsändring. Det bör ankomma på RSV att undersöka möjligheterna att utforma stämpelkortet för ordinarie avstämpling på det sätt vi nu har beskrivit.

Det bör framhållas att det inte finns något samband mellan funktionskontroll och grunderna för efterbeskattning. Lämnas en oriktig uppgift om körsträcka föreligger därför grund för efterbeskattning oavsett om funktionskontroll har gjorts eller inte.

De skattskyldiga bör på ett bättre sätt än f.n. informeras om att skattetillägg kan bli en följd av att räknarapparaturen har varit ur funktion. Sådan information bör lämpligen lämnas i samband med att fel på räknarapparaturen har avhjälpats på godkänd verkstad. Vi anser att verkstaden bör vara skyldig att lämna en blankett till fordonsägaren, på vilken denne kan lämna uppgift om den tid under vilken räknaren fungerat otillfredsställande, om den körsträcka som då inte har registrerats samt om det sätt på vilket denna sträcka har beräknats.

Fordonsägaren sänder blanketten till länsstyrelse som - beroende på vilken tid uppgifterna avser - antingen genom efterbeskattning rättar skatten för en föregående skatteperiod eller i förväg gör tillägg till den körlängdsuppgift som kommer att lämnas senare. I det första fallet utgår enligt 37 d § tredje stycket FFL inte skattetillägg, eftersom den skattskyldige själv har rättat den oriktiga uppgiften. I den andra fallet bör skatt påföras med rätt belopp vid den ordinarie skattedebiteringen.

Vårt förslag i denna del kräver inga ändringar i författningar som utföras av regeringen. Däremot förutsätter de vissa ändringar i KSN:s föreskrifter till de godkända verkstäderna.

Genom den föreslagna ordningen anser vi att fordonsägarens möjligheter ökar att lämna korrekta uppgifter och därigenom

undvika skattetillägg.

F.n. gäller att ett fordon får brukas längst till tredje dagen efter det att ett fel har upptäckts på kilometerräknarapparaturen. Därefter måste felet åtgärdas på godkänd verkstad innan fordonet på nytt får användas. Sedan felet har reparerats får fordonet användas de tre närmast följande dagarna innan apparaturen besiktigas hos ASE. Särskild beräkning görs av tidsfristen om felet uppstår i utlandet.

Enligt vad vi erfarit har det förekommit att ett fel på kilometerräknarapparaturen inte har kunnat åtgärdas inom tredagarsfristen därför att reservdelar har saknats.

Även om situationen är ovanlig är det dock otillfredsställande att en fordonsägare under en obestämd tid inte får använda sitt fordon av sådant skäl. Enligt vår mening kan problemet lösas genom att länsstyrelserna ges rätt att förlänga fristen för reparationen av apparaturen när sådant eller annat särskilt skäl föreligger. Möjligheten till förlängning av tiden bör utnyttjas restriktivt. Vidare bör alla beslut innebära endast en kortare tids förlängning av tidsfristen. I de fall längre tid behövs, får frågan prövas på nytt när fristen går ut.

Medger länsstyrelsen förlängning av tredagarsfristen för den faktiska körsträckan läggs till grund för skattedebiteringen. Särskild uppgift om körsträckan får alltså lämnas i sådana fall. Uppföljningen av dispensfallen får göras manuellt på länsstyrelserna.

Vårt förslag i fråga om tidsfristen för reparation av kilometerräknarapparat, föranleder vissa förändringsändringar. I VSL bör anges att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge att fordon får brukas utan hinder av att fel föreligger på räknarapparaturen. I VSK bör anges att beskattningens myndighet får medge förlängning av tidsfristen när särskilda skäl föreligger och att besvär över beskattningens myndighetens beslut får anföras hos RSV. Talan mot RSV:s beslut bör inte kunna föras.

## 4.6.2 Särskilda rutiner för vissa skattskyldiga

Vi har tidigare framhållit att kilometerskattens handhavande ställer relativt stora krav på bl.a. fordonsägarna. Detta är i mycket stor utsträckning ofrånkomligt. Vi lägger dock i detta betänkande fram förslag till vissa förenklingar, t.ex. en minskning av antalet avstämplingar, som berör samtliga ägare till kilometerskattepliktiga fordon. Vi har funnit att särskild hänsyn därutöver bör tas till vissa fordonsägare, vilkas arbete med kilometerskatten är ovanligt omfattande. Så är fallet beträffande företag som har svåråtkomliga fordon, särskilt om fordonsägaren också äger ett stort antal fordon.

En fordonsägare med stor vagnpark, fördelad på flera uppställningsplatser, måste ha interna, ofta komplicerade rutiner för att sända stämpelkort till de olika uppställningsplatserna, för att få korten stämplade och avsända i rätt tid, för att lösa postförskotts försändelserna och för att distribuera och fästa kontrollmärken på rätt fordon. Vidare måste man ha interna rutiner för kontroll, reparation och besiktning av kilometerräknarapparaturen.

Även fordonsägare med en något mindre vagnpark kan ha liknande problem, nämligen om hans fordon inte har någon fast uppställningsplats eller finns på flera uppställningsplatser.

Enligt vad vi har erfarit undersöker RSV och TSV f.n. möjligheterna att sända ut kvitton på vägtrafikskatt för flera fordon i gemensam postförskotts försändelse, under förutsättning att fordonsägaren har ett visst minsta antal fordon. En sådan ordning skulle minska arbetet med kilometerskatten för dessa fordonsägare. Problemen med avstämplingar, kontroll, reparation och besiktning skulle dock kvarstå.

I vissa fall har kunnat godtas att kilometerskattepliktiga fordon inte förses med sådan apparatur. Det har i första hand gällt fordon som tekniskt inte kan förses med räknarapparatur. Även i vissa andra fall, t.ex. i fråga om experimentfordon, har detsamma medgetts.

Samtidigt som kilometerräknarapparaturen är ett i de flesta fall nödvändigt hjälpmedel för att beräkna körsträckan kan dock tänkas att denna i vissa mycket speciella fall kan beräknas tillförlitligt på annat sätt. Sedan kilometerskatten nu har varit i kraft i mer än fyra år har vissa erfarenheter visat att detta är möjligt. Vi har också tagit del av de komplicerade interna rutiner som ett företag med mycket stor vagnpark får tillämpa för att kunna fullgöra sina skyldigheter.

Det bör mot denna bakgrund enligt vår uppfattning inte röta något principiellt hinder att man, när särskilda skäl föreligger, slopar kravet på kilometerräknarapparat.

Att slopa kravet på kilometerräknarapparat i vissa fordon är ett kraftigt ingrepp i kilometerskattesystemet. Därför bör möjligheten utnyttjas mycket restriktivt. Förutsättningar för ett medgivande bör vara att körsträckan kan beräknas mycket tillförlitligt på annan grund än uppgifter från kilometerräknaren och att den skattskyldiga har en stor kilometerskattepliktig fordonspark som är svårötkonlig.

Som exempel på underlag för beräkning av körsträckan som enligt vår uppfattning kan godtas kan nämnas företagets interna uppgifter om vägmätarställning, bränsleförbrukning, körningar eller likvärdiga förhållanden under förutsättning att dessa uppgifter tillförlitligt visar den faktiska körsträckan. Vidare bör tills vidare krävas att företaget har minst något hundratal fordon med flera olika uppställningsplatser eller som av annan anledning är svårötkonliga.

För att säkerställa en enhetlig tillämpning av en sådan undantagsbestämmelse bör dispensfrågor prövas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Enligt vår mening är det lämpligt att beslutanderätten delegeras till RSV.

Det kan förekomma att en fordonssägare har dels fordon för vilka förutsättningar för dispens föreligger, dels andra

kilometerskattepliktiga fordon. Om t.ex. ett bussföretags bussar omfattas av företagets interna statistik och är svåråtkomliga men detta inte gäller för företagets reparationsfordon, personbilar eller andra fordon kan dispens medges endast för bussarna.

Medges dispens bör fordonsägaren vara skyldig att lämna deklARATION i vilken körsträckan och den på körsträckan belöpande kilometerskatten anges. Deklaration bör lämnas tre gånger varje år och därför omfatta fyra kalendermånader. Av praktiska skäl bör företagets hela vagupark, oavsett slutsiffra i registreringsnumret, få samma skatteperioder. Deklaration bör lämnas till beskattningsmyndigheten, som därefter påför och sänder ut krav på skatten.

Genom att kilometerskatten föreslås bli uppburen vid tre fasta tillfällen per år kan kilometerskatteuppbörden inte anknytas till kontrollmärket för dessa fordon. Från renodlad kilometerskattesynpunkt finns därför ingen anledning att behålla kontrollmärket för dessa fordon. Däremot bör fordonskatten fortfarande betalas på samma sätt som nu och för årens gällande skatteår eller skatteperioder.

Undantag från skyldighet att förse fordon med kilometerräknare bör kunna medges tills vidare men skall självfallet kunna återkallas om förutsättningarna ändras eller om företaget missbrukar det förtroende som ett medgivande innebär.

Vårt förslag torde innebära avsevärda förenklingar och kostnadsminskningar för företag som får dispens. Eftersom det redan finns rutiner för markering i bilregistret av fordon som har befriats från kilometerskatteplikt torde förslaget innebära viss minskning av TSV:s arbete och kostnader.

Ett särskilt problem uppkommer när ett fordon som omfattas av dispens överläts till någon som inte har dispens. Kilometerskatt för körsträcka före överlåtelsen får beräknas på

grundval av intern statistik etc. och för körsträckan efter överlåtelsen med ledning av kilometerräknarapparat. Enligt vår uppfattning kräver detta en avräkning av körsträcka och kilometerskatt, vilken bör vara obligatorisk och leda till särskild skattedebitering och uppbörd.

Även i det fall ett företag med dispens förvärvar ett redan kilometerskattepliktigt fordon får motsvarande avräkning göras.

Vårt förslag i detta avsnitt kräver författningsändringar på flera punkter. I 17 § VSL bör anges att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från skyldigheten att förse kilometerskattepliktigt fordon med kilometerräknarapparat. Vidare bör i 21 § VSL göras undantag från annars gällande brukandeförbud i de fall den nya bestämmelsen i 17 § har utnyttjats.

Det är enligt vår mening lämpligt att prövning av dessa frågor görs av RSV. I en ny 8 a § i VSK bör prövningsrätten delegeras till RSV. Där bör också anges att RSV fastställer skatteår, skatteperioder och uppbörds månader för fordon som omfattas av de nya bestämmelserna i 17 § VSL.

I stället för stämpelkort bör särskild uppgift om körsträckan för fordon m.m. lämnas i nu avsedda fall. Detta bör regleras i 9 § VSK.

#### 4.6.3 Kilometerskattmärket m.m.

Kilometerskattepliktig personbil, som används utomlands i annat land än Norge, skall vara försedd med ett särskilt märke, s.k. kilometerskattmärke. Bestämmelser härom finns i 17 § VSL och 2 a - 3 c §§ ÅVK. Kravet på kilometerskattmärke motiveras av att tullpersonalen lättare skall kunna se till att avstämpling görs vid gränspassering med kilometerskattepliktig personbil till eller från annat land än Norge. Saknas märket vid in- eller utresa är rätten till avräkning av kilometerskatt för den resan förfallen.

Bestämmelserna om kilometerskattmärket har vällat irritation hos fordonsägare, som inte künnt till att fordonet måste ha kilometerskattmärke för att skatten för körningen utomlands skall avräknas. Att märket endast kan fås hos länsstyrelserna har också vällat problem.

Som vi tidigare har anført (avsnitt 3.1.1), anser ett stort antal länsstyrelser att kilometerskattmärket bör slopas. RRV anger i sin rapport att märket, om det inte slopas, bör tillhandahållas även hos tullmyndighet vid gränsen.

Vi avser att i vårt fortsatta arbete behandla reglerna om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt för körning utomlands. Vi har dock funnit det angeläget att redan nu ta upp frågan om kilometerskattmärket.

En effektiv kontroll av att avstämpling sker vid gränspasser-  
ring är nödvändig för att beskattningen skall bli korrekt. Det ligger i fordonsägarens intresse att lämna stämpelkort vid utresa eftersom körsträckan i utlandet inte beskattas här. Om den efterföljande inresan kan ske utan avstämpling kommer även körsträcka här i landet att bli obeskattad. Efter ytterligare en utresa, utan avstämpling, kan fordonet på nytt föras till Sverige varvid avstämpling görs. De praktiska möjligheterna att upptäcka förfarandet får bedömas som små. Det är med hänsyn till vad som nu har sagts väsentligt att kilometerskattepliktiga fordon lätt känns igen vid gränspasser-  
ring.

GTS har framhållit att erfarenheterna av kilometerskatte-  
märket är goda. Enligt GTS är det visserligen nu oftast möjligt att med ledning av bilmärke och motorljud avgöra om en personbil är dieseldriven och därmed kilometerskatteplik-  
tig. Detta blir dock allt svårare allteftersom nya diesel-  
drivna bilmodeller introduceras och de nya dieselmotorerna blir mer tystgående. Enligt GTS ökar därför behovet av kilometerskattmärket. Kontrollen av att avstämpling sker kan enligt GTS inte bli tillfredsställande om märket av-  
skaffas.

Vi delar uppfattningen att kilometerskattmärket fyller en viss funktion i kontrollhänseende. Med hänsyn härtill och till den uppfattning som GTS har redovisat anser vi oss inte böra föreslå att det slopas.

Det är angeläget att det praktiska handhavandet av kilometerskattmärket förenklas. Ett sätt att åstadkomma en förenkling är - vilket har föreslagits av ett par länsstyrelser - att märket distribueras för alla kilometerskattepliktiga personbilar. GTS har i samma syfte föreslagit, att nytt märke skall distribueras varje år tillsammans med kontrollmärket.

Enligt uppgifter från TSV har från det att kilometerskattmärket infördes den 1 februari 1975 t.o.m. den 15 maj 1978 märken sänts ut för totalt 23 359 fordon.

Den redovisade siffran visar, att det helt övervägande antalet av de ca 100 000 kilometerskattepliktiga personbilarna inte används för körning utomlands i annat land än Norge. Att sända ut märke för alla kilometerskattepliktiga personbilar är därför - oavsett om utsändningen görs en gång för varje fordon eller årsvis - enligt vår uppfattning en onödig administrativ omgång. Dessutom ställer vi oss tveksamma till om man skulle uppnå det önskade resultatet. Det finns risk för att fordonsägare som inte åker utomlands förrän lång tid efter det att han har fått märket kommer att ha glömt eller förlagt det. Ett eller flera mellankommande ägarbyten kan ytterligare öka risken för att märket saknas när utlandsresan skall påbörjas.

En annan invändning mot en totaldistribution av märket är rent kontrollmässig. För att försvåra manipulationer av olika slag har man velat begränsa antalet märken som finns utdelade. Varje märke är av samma skäl försett med bl.a. fordonets registreringsnummer. Att märke har lämnats ut för ett visst fordon antecknas också i bilregistret. Om märke delades ut för alla fordon, skulle riskerna för mani-

pulationsförsök öka, vilket enligt vår mening inte bör godtas.

Av administrativa och kontrollmässiga skäl anser vi således att kilometerskattemärke inte bör distribueras för alla kilometerskattepliktiga personbilar.

De nu tillämpade rutinerna bör i stället kunna förbättras på följande sätt.

Fordonsägare skall fortfarande som en huvudregel beställa och få kilometerskattemärke från länsstyrelse. Har någon försummat detta bör tullanstalt kunna tillhandahålla märke vid gränspasseringen. Detta kräver att fordonsägaren känner till att kilometerskattemärke är en förutsättning för avräkning av körsträckan i utlandet eller i vart fall får kunskap om detta senast vid utresan. Den som förvärvar en kilometerskattepliktig personbil bör därför få särskild information om systemet i samband med förvärvet och vid andra lämpliga tillfällen. Dessutom krävs att tullpersonalen aktivt medverkar till kontrollen och informationen genom att - så långt detta är praktiskt möjligt - se till att fordon inte kan passera gränsen utan avstämpling eller utan kilometerskattemärke.

Med tanke på den tidigare nämnda kontrollen av utlämningen av märke, måste rutiner skapas för rapportering av att märke har lämnats ut för visst fordon. En sådan rapportering bör ske till länsstyrelsen, som för in uppgiften om utlämnandet i bilregistret.

Rutinerna för rapportering till länsstyrelserna kan enligt vår bedömning inte vålla några särskilda problem. Tulltjänstemannen får anteckna fordonets registreringsnummer, märkets nummer, utlämningsdag och -plats på en särskild blankett, som undertecknas av den som svarar för fordonet och herefter av tullmyndigheten sänds till länsstyrelsen för notering i registret. Dessutom får tulltjänstemannen anteckna fordonets registreringsnummer på märket.

Vi anser således, att kilometerskattemärke bör kunna tillhandahållas även på tullanstalter. Däremot anser vi inte att det finns skäl att överväga andra nya utlämningsställen för märket.

GTS har också tagit upp frågor om märkets placering på fordonet och dess tekniska utformning. Vissa tullmyndigheter har uttryckt önskemål t.ex. om att märket skall placeras på främre registreringsskylten och att det ges en mer iögonenfallande utformning och färg.

Kilometerskattemärket är avsett att sitta på fordonet under lång tid. Det bör därför placeras så att det inte förstörs alltför lätt. Att placera det utanpå fordonet, t.ex. på främre registreringsskylten, är således enligt vår mening inte lämpligt. Mot den nuvarande placeringen på insidan av vindrutan, i dess övre kant och i mitten har endast invänts att märket syns dåligt, om vindrutan har färgad överkant. Vi anser dock att övervägande skäl talar för att den nuvarande placeringen behålls.

Märkets utformning bestäms av RSV. Vi förutsätter att verket i samråd med GTS undersöker möjligheterna att förbättra märket. I samband därmed förordar vi att bestämmelsen i 2 b § ÅVK om märkets storlek slopas. RSV får i stället bestämma storleken så att märket blir väl synligt utan att inkräkta på trafiksäkerheten.

Enligt bestämmelse i 2 c § ÅVK, skall avgiften för kilometerskattemärke, 10 kr., erläggas inom tio dagar från det att märket har sänts ut. Inbetalning skall göras på särskilt postgirokonto. TSV tillställer fordonsägaren inbetalningskort. Betalas inte avgiften i rätt tid, skall restavgift utgå.

Ändras bestämmelserna om utlämning av märke så att det kan lämnas ut även av tullmyndighet i samband med att ett fordon förs ut ur landet, kan den nuvarande betalningsregeln inte gälla för dessa fall. Fordonsägaren kan ju komma att

befinna sig utomlands under en betydligt längre tid än tio dagar. I de fall märket lämnas ut av tullmyndighet bör myndigheten således ta ut avgiften i samband med att märket lämnas ut.

Som vi tidigare har nämnt, bör huvudregeln även fortsättningsvis vara att kilometerskattmärke skall beställas hos och lämnas ut av länsstyrelse. I annat fall skulle administrationen hos bl.a. tullmyndigheterna bli alltför betungande. I de fall märke lämnas ut av tullmyndighet krävs ett mer omfattande myndighetsarbete än om märket lämnas ut av länsstyrelse. Mot denna bakgrund anser vi - i likhet med RRV (se avsnitt 3.3.1) - att avgiften för märket bör vara högre om det lämnas ut av tullmyndighet än om det lämnas ut av länsstyrelse. Vi föreslår att den högre avgiften bestäms till 25 kr.

I detta sammanhang vill vi ta upp en fråga som gäller bestämmelserna om avstämpling vid gränspassering. Enligt 5 § ÅVK, skall den som svarar för ett kilometerskattepliktigt fordon när det förs ut ur Sverige till annat land än Norge, eller in i Sverige från sådant land, bl.a. anteckna fordonets registreringsnummer på stämpelkortet.

När ÅVK infördes, gjordes automatisk återbetalning av fordonsskatt vid utlandstrafik. Sådan återbetalning gjordes förutom för kilometerskattepliktiga fordon även för vissa släpvagnar som då inte var kilometerskattepliktiga och således inte försedda med kilometerräknare. För att släpvagnarna skulle kunna identifieras och återbetalning göras, krävdes en uppgift om registreringsnummer. Numera görs återbetalning av fordonsskatt endast efter ansökan. Kilometerskatt avräknas dock automatiskt utom för körning i Norge. Eftersom återbetalning och avräkning endast görs för kilometerskattepliktiga fordon och alla sådana fordon numera har kilometerräknare, kan identifiering nu alltså ske med hjälp av räknarnumret, som tillsammans med räknarställningen stämplas vid en avstämpling. Bestämmelsen om anteckning av fordonets registreringsnummer kan således enligt vår upp-

fattning nu slopas. Ändringen torde kräva viss ytterligare kontroll hos tullmyndigheten av att avstämpling har gjorts på rätt sätt så att räknarens nummer är tydligt återgivet.

#### 4.6.4 Plombering och myndighetskontroll av kilometer-räknarapparatur

Montering, plombering, brytande av plombering m.m. som rör kilometerräknarapparatur, skall enligt 32 § VSK göras av godkänt företag. Det godkända företaget svarar genom plombering av apparaturen och underskrift av rapportkort för att apparaturen är i föreskrivet skick.

Enligt 35 § VSK skall kilometerräknarapparaturen också vara godkänd vid besiktning hos ASB. När apparaturen godkänns vid besiktningen skall den enligt 40 § andra stycket VSK plomberas (s.k. myndighetsplombering). Bevis om godkännande gäller inte om t.ex. plomberingen bryts efter godkännandet. I sådant fall måste fordonet efter ingreppet inställas hos ASB för ny besiktning av apparaturen även om ingreppet hänförs sig till fordonet, t.ex. en växellådsreparation som kräver att räknarvajern lossas.

Efter det att fel på apparaturen, en bruten plombering eller liknande brist har åtgärdats får fordonet användas under de tre närmast följande dagarna utan att apparaturen har godkänts vid besiktning.

Åkeriföretagarnas centralförbund har i en skrivelse som överlämnats till utredningen (se bilaga 3) framställt önskemål om att särskild besiktning hos ASB inte skall behöva göras efter ingrepp i apparaturen som gjorts av godkänd verkstad. Motsvarande önskemål har framförts även från annat håll.

Antalet besiktningar efter ingrepp i räknarapparatur är enligt uppgift från TSV ca 90 000 per år. I genomsnitt görs alltså en sådan besiktning för ungefär 40 % av antalet kilometerskattepliktiga fordon.

En redogörelse för den undersökning om orsaker till ingrepp i apparaturen, antal besiktningar efter ingrepp för olika fordonsslag m.m. som ASB har gjort för KSN:s räkning har lämnats i avsnitt 3.1.4. Av undersökningen framgår att procentuellt sett betydligt fler besiktningar görs efter ingrepp i apparatur i lastbilar än i personbilar och bussar. När det gäller lastbilar orsakas omkring 50 % av ingreppen av fel på fordonet och inte på räknarapparaturen. För bussar är motsvarande siffra omkring 60 % och för personbilar omkring 18 %.

Omkring 2,6 % av besiktningarna efter ingrepp i apparaturen leder till anmärkning, vilket gör att apparaturen inte godkänns.

Med utgångspunkt bl.a. i de uppgifter som har redovisats i avsnitt 3.1.4 kan man uppskatta att ca 35 000 av de ca 90 000 besiktningarna på grund av ingrepp görs efter det att fel på själva fordonet har åtgärdats och således utan att fel har uppstått på själva apparaturen. Som fel på fordonet räknas då bl.a. växellådsfel och kopplingsfel. Enbart dessa två feltyper torde svara för ca 29 000 av de 35 000 felen.

I denna fråga har vi gjort följande bedömning.

Kravet på besiktning hos ASB av kilometerräknarapparaturen efter ingrepp som har påverkat den eller dess plombering innebär att fordonsägarna åsamkas visst arbete och vissa direkta och indirekta kostnader. Sådana effekter kan, som vi tidigare har berört, inte undvikas helt i kilometerskattesystemet. De bör dock vägas noga mot de skäl som talar för att sådana krav bör ställas upp.

Det är som vi har framhållit i annat sammanhang av stor betydelse att räknarapparaturen fungerar tillfredsställande. För att så långt möjligt säkerställa att detta är fallet har i lagstiftningen ställts upp krav på att apparaturen skall vara godkänd vid besiktning hos ASB och att endast

verkstäder som har godkänts av KSN får ta befattning med räknarapparaturen.

Även om de redovisade siffrorna för antalet underkännande vid besiktning efter ingrepp inte tyder på att ingrepp i någon större utsträckning görs på felaktigt sätt, anser vi det f.n. inte möjligt att genomföra en så omfattande ändring som att helt slopa myndighetskontrollen efter ingrepp. Detta skulle enligt vår uppfattning innebära att ett alltför stort ansvar lades på de godkända verkstäderna.

Vi har även övervägt att slopa skyldigheten att besiktiga räknarapparaturen efter ingrepp som har gjorts på grund av fel på fordonet (t.ex. växellådsreparationer). Enligt vår mening skulle detta dock innebära kontrollmässiga risker. I och med att en plombering bryts, finns risk för att apparaturen - avsiktligt eller oavsiktligt - påverkas. Detta gäller oavsett om ingreppet görs på grund av fel på fordonet eller fel på apparaturen. Vid reparation av fordonet, som kräver att en plombering bryts, kan utvärklingsförhållandena komma att ändras, vilket i så fall måste leda till en ändring av omräkningsfaktorn för fordonet.

Enligt vår uppfattning är det inte möjligt att slopa kravet på myndighetskontroll efter ingrepp i apparaturen eller efter sådant ingrepp i fordonet som påverkar apparaturen.

Även om vissa skillnader i felfrekvens och i felens art synes föreligga mellan olika fordonstyper utgör detta enligt vår mening inte skäl för att införa olika bestämmelser för olika fordonstyper.

Vi har tidigare föreslagit att tidsfristen för reparation efter det att fel har upptäckts skall kunna förlängas av beskattningsmyndigheten i särskilda fall. Även när det gäller besiktningsfristen kan en viss förenkling för de skattskyldiga uppnås genom att denna förlängs något. Härigenom får fordonägarna bättre möjligheter att anpassa be-

siktningspunkten till t.ex. transportuppdrag och liknande. Den förlängda tidsfristen kan lämpligen bestämmas till tio dagar.

I VSL bör anges att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge att fordon får brukas i avvaktan på reparation efter det att fel har upptäckts. Den föreslagna 10-dagarsfristen bör anges i VSK.

## 5 SPECIALMOTIVERING

I det följande lämnas en specialmotivering till vissa av de föreslagna författningsändringarna. Vissa ändringar, som kommenterats i samband med övervägandena, eller som inte har ansetts kräva särskilda kommentarer har utelämnats.

## 1 Lag om ändring i vägtrafikskattelagen

## 12 §

I paragrafen anges bl.a. att fordonsskatt för skatteperiod utgår med en fjärdedel av skatten för skatteår. Bestämmelsen föreslås ändrad så att skatt för skatteperiod i stället utgår med en tredjedel av årsskatten. Därutöver föreslås att regeringens rätt att medge undantag från skyldigheten att betala fordonsskatt i förskott skall kunna delegeras till myndighet. Detta stämmer överens med vad som gäller i VSL i övrigt.

## 16 §

I paragrafen anges att skattepliktigt fordon inte får användas, om till betalning förfallen fordonsskatt inte har erlagts. Från detta brukandeförbud görs f.n. undantag för viss äldre skatt och viss skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet.

Enligt förslaget skall ytterligare undantag från brukandeförbudet införas. Om ett fordon har sålts vid exekutiv försäljning skall den nye ägaren få använda fordonet utan hinder av att fordonsskatt för vilken tidigare ägare är skattskyldig inte har erlagts.

Förslaget innebär att den som köper ett fordon vid exekutiv försäljning får använda det under förutsättning att

han betalar den fordonsskatt för vilken han blir skattskyldig. Om den exekutiva försäljningen sker på sådan tid att fordonsskatt har debiterats säljaren även för tid efter försäljningen men inte betalats kommer köparen alltså ändå att få använda fordonet. Statens fordran mot säljaren kvarstår dock. Om fordonet är avställt vid försäljningen debiteras köparen fordonsskatt för fordonet från det att avställningen upphör. Denna skatt måste betalas för att fordonet skall få användas. Detsamma gäller skatt som skall betalas vid ordinarie uppbörd och som köparen blir skattskyldig för.

Vidare skall enligt förslaget riksskatteverket kunna medge att fordon får användas utan hinder av att fordonsskatt inte har betalats. För att sådant medgivande skall kunna lämnas krävs att särskilda skäl föreligger. I den allmänna motiveringen har som exempel på fall där särskilda skäl kan föreligga angetts konkursfall och fall där kronofogdemyndigheten träffar avtal med en skattskyldig om viss betalning av skatteskuld. Medgivande bör kunna vägras eller återkallas om den skattskyldige inte erlagt eller erlägger skatt för vilken han själv är skattskyldig.

Vid exekutiv försäljning, som alltså automatiskt leder till att brukandeförbudet hävs, måste information om försäljningen lämnas till länsstyrelse. Något beslut om att brukandeförbudet hävs meddelas inte. Länsstyrelsen ser till att uppgifter om försäljningen förs in i bilregistret så att brukandeförbudet inte längre står kvar där. I övriga fall får RSV:s beslut om hävande av brukandeförbud meddelas till länsstyrelse, som för in uppgift om beslutet i bilregistret.

Mot beslut som RSV meddelar enligt 16 § andra stycket bör talan föras genom besvär hos regeringen. En bestämmelse härom föreslås införd i 31 §.

I fråga om brukandeförbud på grund av obetald kilometerskatt hänvisas till kommentaren till 21 §.

#### 17 §

I paragrafen finns f.n. bestämmelser bl.a. om att kilometerskattepliktigt fordon skall vara försett med kilomerräknarapparat.

I ett nytt tredje stycke föreslås att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får efter ansökan medge att kilometerskattepliktigt fordon inte behöver vara försett med kilomerräknarapparat.

Den föreslagna bestämmelsen är avsedd i första hand för sådana fall där en fordonsägare, som har en mycket stor fordonspark som är svårtillgänglig, har annan godtagbar information om fordonens körsträcka än den som framgår av stämpelkort. Dessa fall regleras enligt vårt förslag i en ny paragraf, 8 a §, i VSK.

De fordon som omfattas av befrielse enligt 17 § tredje stycket VSL och 8 a § VSK är fortfarande kilometerskattepliktiga. Bestämmelserna om körlängdsuppgift, antal skatteperioder m.m. gäller därför även för dessa fordon. Dessa fall bör därför skiljas från dem som gäller fordon som undantas från kilometerskatteplikt. Sådant undantag medges enligt 39 § VSL och förordningen (1978:407) om befrielse från eller nedsättning av viss indirekt skatt, m.m. Enligt 3 § nämnda förordning skall RSV, som prövar fråga om befrielse från kilometerskatteplikt, förordna att förhöjd fordonsskatt skall utgå när befrielse från kilometerskatteplikt medges. Sådant undantag medges t.ex. när ett fordon tekniskt sett inte kan förses med kilomerräknarapparat eller när det är fråga om experimentfordon med täta byten av motorer, växellådor eller liknande.

Vårt förslag på denna punkt kräver vissa följdändringar. I 21 § VSK får anges att brukandeförbud inte skall föreligga därför att ett fordon som omfattas av medgivande enligt 17 § tredje stycket saknar kilometerräknarapparat.

Närmare föreskrifter om förfarandet när medgivande enligt 17 § tredje stycket har lämnats föreslås införda i 8 a och 9 §§ VSK. Vidare föreslås i 9 § VSK att RSV skall få rätt att - efter samråd med TSV - meddela föreskrifter om uppgiftslämnande och uppbörd.

#### 21 §

I paragrafen anges de situationer i vilka brukandeförbud inträder för kilometerskattepliktigt fordon. Därutöver gäller att brukandeförbud för ett kilometerskattepliktigt fordon givetvis kan föreligga enligt 16 §, därför att fordonsskatt inte har erlagts.

Enligt den föreslagna lydelsen skall brukandeförbud inträda i endast två fall. Det ena fallet är då någon brist föreligger i fråga om kilometerräknarapparaturen. Bristen kan vara att fordonet inte är försett med apparatur av godkänt slag, att apparaturen inte är plomberad och godkänd vid besiktning eller att apparaturen inte fungerar tillfredsställande.

I förhållande till vad som nu gäller i detta avseende innebär de nya bestämmelserna en inskränkning i brukandeförbudet. Föreskrifter i fråga om kilometerräknarapparat har meddelats av regeringen och av KSN. Dessa föreskrifter innebär bl.a. att godkända företag skall plombera räknarapparaturen på särskilt sätt. Iakttas inte dessa eller andra detaljföreskrifter inträder f.n. brukandeförbud. Enligt de föreslagna bestämmelserna föreligger brukandeförbud om plombering inte har gjorts vid besiktning eller om sådan plombering fallit bort eller om appa-

raturen inte har godkänts vid besiktning.

Vidare gäller att apparaturen skall fungera tillfredsställande. Gör den inte det får fordonet inte användas. Det ankommer på fordonsägaren att kontrollera apparaturens funktion. Vi har förordat att åtgärder skall vidtas för att underlätta för fordonsägarna att därutöver kontrollera apparaturen i vart fall en gång varje skatteperiod. Vi har också betonat att kilometerskatten kan komma att beräknas skönmässigt och att skattetillägg kan påföras om apparaturen inte fungerar tillfredsställande.

Det andra fallet är då kilometerskatt inte har betalats. Det nuvarande brukandeförbudet på grund av obetald kilometerskatt återfinns även i den föreslagna lydelsen av paragrafens första stycke. I tredje och fjärde styckena finns inskränkningar i brukandeförbudet, vilka motsvarar de inskränkningar som anges i 16 § andra stycket och som avser fordonsskatt. I detta avseende hänvisas till kommentaren till 16 §. Utöver vad som sägs där bör anmärkas att bestämmelserna om skattskyldighet m.m. gäller även i dessa fall. Den som äger ett fordon vid ingången av uppbörds månaden är normalt skattskyldig. Har ett fordon övertagits före ingången av uppbörds månaden är det alltså den nye ägaren som påförs kilometerskatt för den senaste skatteperioden, i den mån skatt skall påföras. Denna skatt måste betalas för att brukandeförbudet skall hävas.

I sista meningen i paragrafens fjärde stycke ges RSV rätt att undanröja brukandeförbudet i andra fall när särskilda skäl föreligger. Beträffande de fall som kan komma i fråga hänvisas till kommentaren till 16 §. Om brukandeförbud undanröjs för att ge t.ex. ett åkeriföretag möjlighet att använda sina fordon och fullfölja ett avtal med kronofogdemyndigheten om avbetalning av en skatte-

skuld bör alltså kilometerskatt som förfaller till betalning efter RSV:s beslut betalas.

I paragrafens andra stycke föreslås en ny bestämmelse om att brukandeförbud på grund av brist i fråga om kilometer-räknarapparaturen kan hävas i avvaktan på reparation eller besiktning. Beslut i sådana frågor meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. I 48 § VSK regleras dessa förhållanden närmare.

28 §

I 28 § regleras förseningsavgiften. Enligt det föreslagna första stycket skall avgift inte påföras vid förstagångsförseelse. I stället skall den skattskyldige erinras om sin uppgiftsskyldighet och om förseningsavgiften.

Upprepas förseningen under någon av de närmast följande tre ordinarie avstämplingstillfällena ersätts erinran enligt första stycket med förseningsavgift.

Avsikten är att erinran och förseningsavgift skall komma i fråga när körslängdsuppgift enligt 5 § första stycket 5 VSK inte har lämnats. Detta följer av att det skall vara fråga om uppgift för skatteperiod om körsträckan för fordonet.

Närutöver bör förseningsavgift alltid påföras när skattskyldig har anmanats att lämna körslängdsuppgift men inte följt anmaningen inom tid som föreskrivits i denna.

Förseningsavgift utgår normalt med 100 kr. Vid upprepad förseelse och när anmaning inte har följts bestäms avgiften till 200 kr.

Något beslut om erinran enligt första stycket meddelas inte. På grundval av ett objektivt konstaterbart faktum, att kör-

längdsuppgift inte kommit in i rätt tid, kan TSV skriva ut erinran och sända till fordonsägarna. Besvär kan inte anföras mot erinran. Denna saknar självständig rättsverkan. Den utgör däremot en förutsättning för påföring av förseningsavgift vid efterföljande försening. Mot beslut om påföring av förseningsavgift kan talan däremot föras enligt 31 § genom besvär hos kammarrätt. I besvärssärendet får prövas även den första förseningen. Om denna eller den andra förseningen anses ursäktlig eller om annan befrielsegrund föreligger skall avgift inte påföras.

#### Ikraftträdandebestämmelser

De nya bestämmelserna bör i princip träda i kraft så snart som möjligt. Med hänsyn till den förberedelse tid som behövs t.ex. för information, dataprogrammering och liknande bör ikraftträdandet kunna ske ungefär ett halvt år efter riksdagens beslut.

Särskilda bestämmelser behövs för övergång till tre skatteperioder per skatteår. Denna övergång bör göras för de berörda fordonen fr.o.m. det skatteår som börjar vid ikraftträdandet eller närmast därefter. Visserligen får då äldre bestämmelser tillämpas för fordon med vissa slutsiffror samtidigt som nya bestämmelser tillämpas för fordon med andra slutsiffror. En annan lösning skulle vara att gå över till det nya systemet för samtliga fordon vid en och samma tidpunkt. Detta skulle dock kräva extra uppbörder och extra avstämplingar, vilket bör undvikas av praktiska och administrativa skäl.

## 2 Förordning om ändring i vägtrafikskattekungörelsen

## 5 §

I paragrafens första stycke regleras skyldigheten att lämna uppgift till ledning för beräkning av kilometerskatt. I punkt 4 föreslås en närmast redaktionell ändring av texten.

I paragrafens andra stycke föreslås inskränkningar i skyldigheten att göra ordinarie avstämpling enligt första stycket 5. Vi hänvisar på denna punkt till övervägandena.

## 6 §

I paragrafens första stycke föreslås en ändring i fråga om tillhandahållande av viss blankett m.m. Blankett för avstämpling när ett fordon som har använts under avställning inte längre skall användas behöver inte vara försedd med datum för utlämnandet och kan också tillhandahållas på enklare sätt än efter anmälan. Detta hänger samman med förslaget i paragrafens andra stycke att avstämpling som nu nämnts skall vara en förutsättning för att avställning skall upphöra.

## 7 §

I paragrafens andra stycke regleras f.n. fordonsägarnas skyldighet att avstämpla blankett för ordinarie avstämpling och att sända blanketten till TSV.

Bestämmelsen har enligt förslaget i stället utformats så att stämpelkortet skall ha kommit in till TSV senast den 4 i månaden efter avstämplingsmånaden, vilket i stort sett överensstämmer med vad som nu faktiskt tillämpas. Någon anledning att kräva att avstämplingen faktiskt har gjorts under avstämplingsmånaden finns inte.

8 a §

I paragrafen anges förutsättningarna för undantag från skyldigheten att förse kilometerskattepliktigt fordon med kilometerräklarapparat.

Paragrafen har kommenterats i avsnittet med våra överväganden. Utöver vad som sägs där kan följande framhållas.

Beslut om medgivande enligt 17 § tredje stycket VSL bör innehålla uppgift om de fordon som omfattas av medgivandet. Till följd härav bör ändringar av fordonsägarens vagnpark leda till nya beslut i dispensfrågan. Om fordonsägaren säljer ett eller flera fordon som omfattas av medgivandet eller vill att medgivandet skall utsträckas till att omfatta fler eller andra fordon bör fordonsägaren anmäla detta till RSV. Verket tar ställning i frågan och meddelar nytt beslut i fråga om medgivandets omfattning.

Enligt andra stycket i den föreslagna paragrafen fastställer RSV skatteår och skatteperioder för kilometerskatt för fordon som omfattas av medgivande enligt paragrafens första stycke.

Avsikten med den föreslagna bestämmelsen är att fordonsägaren skall kunna beräkna körsträckan för samtliga fordon som omfattas av medgivandet för en och samma period. Uppgift lämnas alltså vid endast tre tillfällen under ett år. Fordonsskatt uppbärs däremot för annars gällande skatteår och skatteperioder. Anknytningen till kontrollmärke och kontrollbesiktning kommer alltså att finnas kvar när det gäller fordonsskatt men inte när det gäller kilometerskatt.

9 §

I ett nytt andra stycke i paragrafen regleras förfarandet

när undantag har medgivits från skyldigheten att förse ett kilometerskattepliktigt fordon med kilometerräknarapparat.

I stället för stämpelkort skall fordonsägaren lämna särskild uppgift om körsträckan. För sådan särskild uppgift gäller bestämmelserna om uppgift till ledning för beräkning av kilometerskatt. Eftersom kilometerskatten kommer att beräknas med ledning av andra uppgifter om körsträckan än dem som finns i en kilometerräknare torde uppgifter som avses i 5 § första stycket 1-4 VSK knappast fylla någon funktion. Uppgift enligt 5 § första stycket 5 VSK skall däremot lämnas.

I den särskilda uppgiften skall även anges den skatt som belöper på den angivna körsträckan.

Uppgiftslämnandet och uppbörden bör så långt möjligt följa de vanliga bestämmelserna i VSK. Skyldigheten att lämna körlängdsuppgift senast den 4 i månaden efter skatteperioden kan dock tänkas vara svår att fullgöra. Vidare får särskilda rutiner skapas för uppbörd av skatt. Enligt vår mening bör RSV - efter samråd med TSV - få fastställa vad som skall gälla i detta avseende även om avvikelser därvid kan behöva göras från VSK:s bestämmelser.

Vissa bestämmelser i VSL, t.ex. 22 och 23 §§, bygger på att skatt påförs. Detta bör gälla även i de fall som regleras i 8 a och 9 §§ VSK. Den körlängdsuppgift som lämnas bör därför leda till att kilometerskatt påförs enligt 22 § andra meningen VSL.

Även en särskild uppgift om körsträckan enligt denna paragraf är att jämställa med deklARATION, vilket framgår av 30 § första stycket VSL. Felaktig uppgift kan därför leda till

straff enligt skattebrottslagen. Vidare kan efterbeskattning enligt 24 eller 25 § VSL och skattetillägg enligt 27 § VSL förekomma.

#### 48 §

I 48 § finns bestämmelser om rätt att bruka fordon trots att kilometerräknarapparaturen inte är i föreskrivet skick. Bestämmelsen i första stycket ger tillsammans med bestämmelsen i 46 § till resultat att ett kilometerskattepliktigt fordon inte får brukas enligt 48 § om fel på apparaturen uppkommer genom åtgärd som enligt 32 § vidtas av godkänt företag. Genom omformuleringen av paragrafens första stycke avses detta bli tillämpligt även på de fall som avses i 46 §.

#### Ikraftträdandebestämmelserna

De föreslagna bestämmelserna bör i princip träda i kraft samtidigt med ändringarna i VSL. I fråga om fordon med slutsiffra 5 föreslås i 4 § VSK ändrat skatteår både för fordonsskatt och kilometerskatt. Detta innebär att det nya skatteåret börjar först en resp. två månader efter det att det äldre skatteåret gått till ända. Denna period bör läggas till det nya skatteåret som blir 15 månader i fråga om fordonsskatt och 14 månader i fråga om kilometerskatt. I den föreslagna p. 2 av ikraftträdandebestämmelserna lämnas ett förslag till hur övergången kan utformas. Förslaget gäller under förutsättning att författningsändringarna sätts i kraft senast den 30 juni 1979.

Särskilt yttrande av experten Carlson

## Avsnitt 4.4 Brukandeförbud

Jag ansluter mig till utredningsmannens förslag i fråga om förbud att bruka fordon utom när det gäller en ny ägares skyldighet att betala vägtrafikskatt. Som villkor för att ett brukandeförbud skall hävas när ett skattepliktigt fordon övergår till ny ägare bör, enligt min mening, gälla att fordonsskatt betalas för fordonet som om skatteplikten inträtt vid förvärvet. Å andra sidan bör inte krävas att kilometerskatt tas ut av den nye ägaren för körning före förvärvsdagen. Detta kan kräva viss justering av bestämmelserna om vem som är skattskyldig och om avstämpling.

## Avsnitt 4.5 Förseningsavgift

Jag delar utredningsmannens uppfattning att förseningsavgiften vid "förstagångsförsummelse" kan ersättas med ett meddelande till den skattskyldige. Genom meddelandet bör den skattskyldige få reda på dels att han har försummat att lämna uppgift om körsträcka i tid, dels vad som händer om försummelsen upprepas. En sådan ordning kan antas väsentligt minska bl.a. myndigheternas arbete med förseningsavgifter.

Däremot biträder jag inte förslaget att en senare försummelse inte skall medföra förseningsavgift om "förstagångsförsummelsen" varit ursäktlig. Att genomföra det förslaget skulle innebära att vinsten av en angelägen förenkling minskade. Myndigheterna skulle ställas inför problemet att pröva ursäktligheten vid en försummelse som ligger långt tillbaka i tiden, ibland mer än ett år. De sakskalet som kan åberopas för en sådan ordning är enligt min mening inte bärande. Systemet med meddelande i stället för förseningsavgift bör ses som ett åläggande för beskattningsmyndigheten att alltid och ex officio efterge förseningsavgiften vid förstagångsförsummelse.

Förteckning över författningar på vägtrafikbeskattningens område, m.m.

---

A. Nu gällande författningar

1. Vägtrafikskattelagen  
(1973:601) prop 1973:94, SkU 41, rskr 254  
ändrad SFS 1974:316 " 1974:98, SkU 38, rskr 295  
" " 1974:869 " 1974:164, SkU 59, rskr 385  
(ikraftträdande SFS 1974:873)  
ändrad SFS 1975:276 prop 1975:62, SkU 26, rskr 186  
" " 1975:1421 " 1975/76:15, LU 3, rskr 113  
" " 1976:337 " 1975/76:181, SkU 61, rskr 346  
(ikraftträdande SFS 1976:719)  
ändrad SFS 1976:880 prop 1976/77:20, SkU 6, rskr 28  
" " 1977:60 " 1976/77:68, SkU 22, rskr 136  
" " 1978:72 " 1977/78:78, SkU 21, rskr 120  
" " 1978:118 " 1977/78:94, SkU 39, rskr 192  
" " 1978:199 " 1977/78:136, SkU 50, rskr 263
  
2. Vägtrafikskattekungörelsen (1973:776)  
ändrad SFS 1974:874  
" " 1975:280  
" " 1976:341  
" " 1976:770  
" " 1977:948  
" " 1978:127  
" " 1978:331
  
3. Kungörelsen (1973:777) om återbetalning  
och avräkning av vägtrafikskatt m.m.  
för fordon som använts utom riket  
ändrad SFS 1974:876 (omtryckt)  
" " 1975:281  
" " 1976:768 (omtryckt)  
" " 1978:128
  
4. Lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på  
vissa fordon, som icke är registrerade  
i riket prop 1975/76:181, SkU 61, rskr 346  
ändrad SFS 1978:119 " 1977/78:94, SkU 39, rskr 192

5. Förordningen (1976:769)  
om uppbörd m.m. av väg-  
trafikskatt på vissa for-  
don, som icke är registre-  
rade i riket  
ändrad SFS 1978:408
6. Lagen (1975:278) om ned-  
sättning av fordonsskatt  
på traktorer och släp-  
vagnar m.m.  
ändrad SFS 1978:121                      prop 1977/78:94, SkU 39, rskr 192
7. Lagen (1976:339) om  
saluvagnsskatt                              "    1975/76:181, SkU 61, rskr 346  
ändrad SFS 1978:122                      "    1977/78:94, SkU 39, rskr 192
8. Förordningen (1976:767)  
om uppbörd av salu-  
vagnsskatt, m.m.
9. Kungörelsen (1973:779)  
om beskattning av mo-  
torfordon, som är in-  
fört i svensk export-  
vagnsförteckning  
ändrad SFS 1978:129
10. Kungörelsen (1973:780)  
om interimsskatt
11. Kungörelsen (1973:784)  
om visst undantag från  
vägtrafikskatt
12. Förordningen (1978:407)  
om befrielse från eller  
nedsättning av viss in-  
direkt skatt, m.m.
13. Förordningen (1978:89)  
om föreskrifter i fråga  
om vägtrafikskatt

B. Övriga författningar

1. Lagen (1973:602) om särskild vägtrafikskatt prop 1973:94, SkU 41, rskr 254  
ändrad SFS 1975:277 " 1975:62, SkU 26, rskr 186  
" " 1975:1408 " 1975/76:29, SkU 15, rskr 68  
upphävd " 1978:118 " 1977/78:94, SkU 39, rskr 192
2. Kilometerskattekungörelsen (1972:591)  
ändrad SFS 1973:77  
" " 1973:682  
upphävd " 1973:776
3. Kungörelsen (1973:785) om inbetalning av avgift för kilometerräknare m.m.
4. Lagen (1975:279) om in-  
drivning av avgift för kilometerräknare m.m. prop 1975:62, SkU 26, rskr 186
5. Förordningen (1975:283) om kilometerräknarapparat till vissa släpvagnar  
ändrad SFS 1976:53
6. Kungörelsen (1973:788) om nedsättning av eller befrielse från vägtrafikskatt i vissa fall  
ändrad SFS 1975:282  
" " 1978:130  
upphävd " 1978:407
7. Kungörelsen (1974:875) om särskild uppbörd av viss vägtrafikskatt, m.m.
8. Förordningen (1976:718) om särskild uppbörd av viss vägtrafikskatt, m.m.

9. Förordningen (1977:62)  
om särskild uppbörd av  
viss vägtrafikskatt, m.m.
10. Förordningen (1978:131)  
om särskild uppbörd av  
viss vägtrafikskatt, m.m.

#### C. Betänkanden

SOU 1968:50	Traktorbeskattning
" 1969:45	Fordonsbeskattningen
" 1970:36	Kilometerbeskattning
" 1972:42	Vägtrafikbeskattningen
" 1977:6	Översyn av det skatteadministrativa sanktionssystemet l. Eftergift och besvär m.m.

#### D. Vissa äldre propositioner

Prop 1970:138	Förslag bl.a. till en etappvis omläggning av automobilskatten för tyngre fordon enligt kostnadsansvarighetsprincipen
" 1971:97	Förslag till införande av bestämmelser om återbetalning av automobilskatt vid utlandskörning
" 1971:152	Förslag bl.a. till "rullande uppbörd" av automobilskatt
" 1971:153	Principförslag om införande av kilometerskatt
" 1972:115	Förslag till andra etappen av omläggningen av automobilskatten (jämför prop. 1970:138) och till bestämmelser om skyldighet att montera kilometerräknarapparat i vissa fordon

## TABELLER

## Bilaga 2

Tabell 1. Skatteår, skatteperioder och upp-  
(avsnitt 2.4) bördsmanad för vägtrafikskatt

Slut- siffra	Skatteår/ Skatte- perioder	Fordonsskatt	Kilometerskatt	Uppbörds- manad
1	skatteår	maj-april		april
	skatte- perioder	maj-juli augusti-oktober november-januari februari-april	april-mars januari-mars april-juni juli-september oktober-december	- april augusti oktober januari
2	skatteår	juni-maj		maj
	skatte- perioder	juni-augusti september-november december-februari mars-maj	maj-april februari-april maj-juni juli-oktober november-januari	- maj augusti november februari
3	skatteår	juli-juni		juni
	skatte- perioder	juli-september oktober-december januari-mars april-juni	juni-maj mars-maj juni-augusti september-november december-februari	- juni september december mars
4 och 5	skatteår	september-augusti		augusti
	skatte- perioder	september-november december-februari mars-maj juni-augusti	juli-juni maj-juni juli-oktober november-januari februari-april	- augusti november februari maj
6	skatteår	december-november		november
	skatte- perioder	december-februari mars-maj juni-augusti september-november	november-oktober juli-oktober november-januari februari-april maj-juni	- november februari maj augusti
7	skatteår	januari-december		december
	skatte- perioder	januari-mars april-juni juli-september oktober-december	december-november september-november december-februari mars-maj juni-augusti	- december mars juni september
8	skatteår	februari-januari		januari
	skatte- perioder	februari-april maj-juli augusti-oktober november-januari	januari-december oktober-december januari-mars april-juni juli-september	- januari april augusti oktober

Slut- siffra	Skatteår/ skatte- perioder	Fordonsskatt	Kilometerskatt	Uppbörds- månad
9	skatteår	mars-februari		februari
	skatte- perioder	mars-maj	februari-januari	-
		juni-augusti	november-januari	februari
		september-november	februari-april	maj
	december-februari	maj-juni	augusti	
		juli-oktober	november	
0	skatteår	april-mars		mars
	skatte- perioder	april-juni	mars-februari	-
		juli-september	december-februari	mars
		oktober-december	mars-maj	juni
		januari-mars	juni-augusti	september
		september-november	december	

Tabell 2. Vissa uppgifter om antalet  
(avsnitt 3.1.1) ärenden om förseningsavgift m.m.

Län	Antal resp. andel (%) kilometer-skattepliktiga fordon den 23 december 1977		Andel av totala antalet ut-sända meddelanden om försenings-uppgift under första kvar-talet 1978,	Uppgiven eftergifts-procent	Antal mandagar för hand-läggning av förs. avg.ärenden	Kolumn 2 Kolumn 6	
	andel	%					
1	2	3	4	5	6	7	
AB	29 809	13,2	20,3	ca 77	510	58	
C	5 942	2,6	2,2	4	61	97	
D	5 671	2,5	1,9	10	120	47	
E	9 243	4,1	3,9	20	100	92	
F	8 586	3,8	3,2	15 - 25	260	33	
G	5 972	2,6	1,7	10	51	117	
H	7 157	3,2	2,8	50	300	24	
I	1 557	0,7	0,5	5	16	97	
K	3 744	1,7	1,3	20	50	75	
L	9 322	4,1	3,5	13	200	47	
M	16 112	7,1	6,8	13	450	36	
N	7 480	3,3	3,0	2	90	83	
O	17 469	7,7	9,4	18	352	50	
P	11 950	5,3	4,8	15	510	23	
R	9 686	4,3	3,4	10 - 12	72	135	
S	10 294	4,5	3,9	15	190	54	
T	6 587	2,9	2,8	10	250	26	
U	6 143	2,7	3,8	35	100	61	
V	9 430	4,2	3,4	12	91	104	
X	7 495	3,3	2,9	15	200	37	
Y	9 242	4,1	4,3	15 - 20	210	44	
Z	5 676	2,5	2,2	10	200	28	
AC	10 226	4,5	3,6	24	140	75	
BE	11 477	5,1	5,2	20	55	209	
Total	226 276	100	100	-	4 573	-	
Genom-snitt	-	-	-	-	-	-	226 276 4 573 249

Tabell 3. Relativ frekvens för olika brister som med-  
(avsnitt 3.1.4) fört att kilometerräknarapparat inte god-  
känts vid s.k. löpande besiktning (ASB:s  
undersökning i september 1977)

	<u>Procent av totala antalet besikti- gade fordon</u>
Brusten plombering	3,1
Plombering saknades	2,6
Plomberingen var bristfällig	0,4
Räknarapparaturen var ur funktion	1,8
Myndighetsplombering var inte gjord	1,5
Räknare saknades	0,1
Avstämplingen var inte läsbar	0,1
Övrigt	0,4
	<hr/> 9,9

Tabell 4. Orsaker till att ingrepp i räknarapparatur har gjorts  
(avsnitt 3.1.4) (ASB:s undersökning i september 1977).

Orsak till ingrepp	Personbil		Lastbil		Buss		SUMMA	antal fel av totala antalet
	antal	% av felet för personbilar	antal	% av felet för lastbilar	antal	% av felet för bussar		
Fel på fordonet	115	17,6	438	49,7	53	59,6	606	37,5
Fel på räknarapparaturen	336	51,5	155	17,6	19	21,3	510	31,4
Fel på plombering	193	29,6	271	30,8	17	19,1	481	29,6
Övriga fel	9	1,4	17	1,9	0	0,0	26	1,6
SUMMA	653	100	881	100	89	100	1 623	100

Tabell 5. Närmare specifikation av de fel som lett till ingrepp i räknar-  
(avsnitt 3.1.4) apparaturen (ASB:s undersökning i september 1977).

Fordonslag	Personbil		Lastbil		Buss		SUMMA	
	antal	% av felen för personbilar	antal	% av felen för lastbilar	antal	% av felen för bussar	antal	% av totala antalet fel
<b>a) Fel på fordonet</b>								
Växellådsfel	40	34,8	176	40,2	36	67,9	252	41,6
Kopplingsfel	53	46,1	154	35,1	9	17,0	216	35,6
Fel på bakaxelväxel	-	-	38	8,7	2	3,8	40	6,6
Fel på mätarvajer	13	11,3	59	13,5	0	0,0	72	11,9
Övriga fel	7	7,8	11	2,5	6	11,3	26	4,3
SUMMA	115	100	438	100	53	100	606	100
<b>b) Fel på räknarapparaturen</b>								
Fel på vajjer	277	82,4	120	77,5	10	52,6	407	79,8
Fel på vajerväxel	18	5,4	18	11,6	8	42,1	44	8,6
Fel på räknare	40	11,9	16	10,3	1	5,3	57	11,2
Övriga fel	1	0,3	1	0,6	0	0	2	0,4
SUMMA	336	100	155	100	19	100	510	100

Forts.

Fordonsslag Felet's art	Personbil		Lastbil		Buss		SUMMA	
	antal	% av felen för person- bilar	antal	% av felen för last- bilar	antal	% av felen för bussar	antal	% av totala antalet fel
<b>c) Fel på plombering</b>								
Fel på plombering vid växellåda	106	54,9	144	53,1	8	47,1	258	53,6
Fel på plombering vid vajerväxel	21	10,9	16	5,9	0	0,0	37	7,7
Fel på plombering vid bakaxelväxel	-	-	22	8,1	0	0,0	22	4,6
Fel på plombering vid räknare	23	11,9	21	7,8	1	5,8	45	9,4
Fel på ospecificerad plombering och öv- rigt	43	22,3	68	25,1	8	47,1	119	24,7
SUMMA	193	100	271	100	17	100	481	100

Tabell 6. Effekterna på storleken av de skattebelopp som skall erläggas vid varje (avsnitt 4.2.2) uppbördstillfälle vid en förändring till tre skatteperioder per år.

Fordonstyp	Skattevikt, kg	Fordonsskatt per upp- bördstillfälle, kr		Kilometerskatt per upp- bördstillfälle, kr		vid förlängd skatteperiod
		f.n.	vid förlängd skatteperiod	årlig kör- sträcka, mil	f.n.	
Personbil	1401-1500	730	730 (+ 0) 1)	2000	475	633 (+ 158)
Lastbil utan anordning för påhängsvagn						
2 hjulaxlar	3001-3100	722	722 (+ 0) 1)	4000	905	1207 (+ 302)
	15901-16000	1515	2020 (+ 505)	4000	1877	2503 (+ 626)
3 eller fler hjulaxlar	22401-22500	2504	3338 (+ 834)	10000	5993	7991 (+1998)
Lastbil med anordning för påhängsvagn						
2 hjulaxlar	16301-16400	1883	2511 (+ 628)	4000	1909	2546 (+ 637)
3 eller fler hjulaxlar	21801-21900	2361	3148 (+ 787)	5000	2936	3915 (+ 979)
Påhängsvagn						
1 hjulaxel	9901-10000	557	745 (+ 186)	2000	293	391 (+ 98)
2 hjulaxlar	15901-16000	1000	1333 (+ 333)	2500	515	687 (+ 172)
3 eller fler hjulaxlar	25901-26000	1465	1953 (+ 488)	8000	2232	2976 (+ 744)
Annan släpvcagn						
1 hjulaxel	9901-10000	388	518 (+ 130)	2000	293	391 (+ 98)
2 hjulaxlar	19901-20000	1030	1373 (+ 343)	4000	1025	1366 (+ 341)
3 eller fler hjulaxlar	25901-26000	1021	1361 (+ 340)	10000	2790	3720 (+ 930)
Buss	14901-15000	1181	1575 (+ 394)	8000	2940	3920 (+ 980)

1) Eftersom fordonsskatten för helt år inte uppgår till 1500 kr görs endast en uppbörd per år

Tabell 8. Förslag till skatteår, skatteperioder och uppbörds månader för vägtrafikskatt (sista månaden i varje skatteperiod för kilometerskatt är avstämplingsmånad)

Slut-siffra	Skatteår/ Skatte- perioder	Fordonsskatt	Kilometerskatt	Uppbörds- månad
1	Skatteår	maj-april	april-mars	april
	Skatte- perioder	maj-augusti september-december januari-april	december-mars april-juni <sup>1)</sup> juli-november <sup>2)</sup>	- april <b>augusti</b> december
2	Skatteår	juni-maj	maj-april	maj
	Skatte- perioder	juni-september oktober-januari februari-maj	januari-april maj-augusti september-december	- maj september januari
3	Skatteår	juli-juni	juni-maj	juni
	Skatte- perioder	juli-oktober november-februari mars-juni	februari-maj juni-september oktober-januari	- juni oktober februari
4	Skatteår	september-augusti	juli-juni <sup>1)</sup>	augusti
	Skatte- perioder	september-december januari-april maj-augusti	april-juni <sup>1)</sup> juli-november <sup>2)</sup> december-mars	- augusti december april
5	Skatteår	oktober-september	september-augusti	september
	Skatte- perioder	oktober-januari februari-maj juni-september	maj-augusti september-december januari-april	- september januari maj
6	Skatteår	december-november	november-oktober	november
	Skatte- perioder	december-mars april-juli augusti-november <sup>3)</sup>	juli-oktober november-februari mars-juni	- november mars augusti
7	Skatteår	januari-december	december-november	december
	Skatte- perioder	januari-april maj-augusti september-december	juli-november <sup>2)</sup> december-mars april-juni <sup>1)</sup>	- december april augusti
8	Skatteår	februari-januari	januari-december	januari
	Skatte- perioder	februari-maj juni-september oktober-januari	september-december januari-april maj-augusti	- januari maj september

1) Skatteperioden är tre månader

2) Skatteperioden är fem månader

3) Uppbörd för perioden görs i dess första månad

Slut- siffra	Skatteår/ Skatte- perioder	Fordonsskatt	Kilometerskatt	Uppbörds- månad
9	Skatteår	mars-februari		februari
	Skatte- perioder	mars-juni	februari-januari	-
		juli-oktober november-februari	oktober-januari februari-maj juni-september	februari juni oktober
0	Skatteår	april-mars		mars
	Skatte- perioder	april-juli	mars-februari	-
		augusti-november <sup>3)</sup> december-mars	november-februari mars-juni juli-oktober	mars augusti november

<sup>3)</sup>Uppbörd för perioden görs i dess första månad

Tabell 9  
(avsnitt 4.3.1)

Uppbörds månader och avstämlingsmånader för  
vägtrafikskatt samt förslag till ändringar

Månad	Uppbörd av for- donsskatt för skatteår för fordon med slut- siffra		Uppbörd av fordons- skatt för skatte- period och uppbörd av kilometerskatt för fordon med slutsiffra		Avstämlingsmånad för fordon med slutsiffra	
	Enligt gällan- de best.	Enligt försla- get	Enligt gällan- de best.	Enligt försla- get	Enligt gälande best.	Enligt försla- get
Januari	8	8	1,8	2,5,8	2,4,5,6,9	3,9
Februari	9	9	2,4,5,6,9	3,9	3,7,0	6,0
Mars	0	0	3,7,0	6,0	1,8	1,4,7
April	1	1	1,8	1,4,7	2,4,5,6,9	2,5,8
Maj	2	2	2,4,5,6,9	2,5,8	3,7,0	3,9
Juni	3	3	3,7,0	3,9	1,2,4,5,6	1,4,6,7,0
Juli	-	-	-	-	-	-
Augusti	4,5	4	1,2,4,5,6, 8,9	1,4,6,7,0	3,7,0	2,5,8
September	-	5	3,7,0	2,5,8	1,8	3,9
Oktober	-	-	1,8	3,9	2,4,5,6,9	6,0
November	6	6	2,4,5,6,9	6,0	3,7,0	1,4,7
December	7	7	3,7,0	1,4,7	1,8	2,5,8

Bilaga 3

## 1. AV REGERINGEN ÖVERLÄMNAD ÄRENDEN

1.1 Ärenden som behandlas i detta betänkande

<u>Sökande</u>	<u>Angående</u>
Sten Jonsson, Uppsala	ändrade bestämmelser för utsändning av skattekrav, m.m.
Åkeriföretagarnas centralförbund, Solna	ändrade bestämmelser för plombering av kilometerräknarapparatur
Börje Klangestam, Gnesta	ändrade regler för avlämnande av ordinarie stämpelkort, m.m.
Statens trafiksäkerhetsverk, Solna	vissa ändringar i kilometerskattesystemet
Motorvägarnas riksförbund, Stockholm	ändrade regler om avräkning av kilometerskatt vid utlandskörning med kilometerskattepliktig personbil.

1.2 Ärenden som inte behandlas i detta sammanhang

Svenska åkeriförbundet och Svenska busstrafikförbundet, Stockholm	rätt att framföra fordon när det är avställt och skatt därför inte har erlagts
Ferrymasters AB, Göteborg	ändrad debitering av vägtrafikskatt på utländska påhängsvagnar

Sökande

Budgetdepartementets  
rättsenhet 5

Frede Fredriksen,  
Udevalla

Vingåkers lastbils-  
central, Vingåker

Svenska åkeriförbundet,  
Stockholm

AB Tir-Transport, Gävle

Svenska åkeriförbundet,  
Svenska taxiförbundet och  
Svenska busstrafikför-  
bundet, Stockholm

Sea-Land Containership AB,  
Göteborg

Alvar E. Björklund, Älvsjö

Bengt Rosenqvist,  
Stockholm

Angående

identifiering m.m.  
av vissa fordon i  
internationell tra-  
fik

ändring av bestämmel-  
serna om återbetal-  
ning av fordonsskatt  
för fordon som an-  
vänts utom riket

klassificering av  
traktorer, m.m.

beskattningen av  
jordbrukets tunga  
traktortåg

återbetalning av  
viss vägtrafikskatt

effektivare påföljd  
vid brott mot be-  
stämmelserna om  
brukandeförbud på  
grund av obetald  
vägtrafikskatt

nedsättning av viss  
fordonsskatt

slopande av viss  
årlig fordonsskatt,  
m.m.

slopande av viss  
årlig fordonsskatt,  
m.m.

## 2 TILL UTFÖRNINGEN INKOMNA SKRIVELSER

2.1 Skrivelser som behandlas i detta betänkande.FrånAngående

Av RSV överlämnad skrivelse från Byggindustrins stiftelse för arbetarskydd och företagshälsovård (Bygghälsan), Stockholm

minskning av antalet avstämplingstillfällen

Av TSV överlämnad skrivelse från Postverket, Stockholm

vissa ändringar i bestämmelserna om upp-  
börd m.m. av väg-  
trafikskatt

2.2 Skrivelse som inte behandlas i detta sammanhang

Harry Jannessons Åkeri AB, Angered

vägtrafikskatt för  
vissa tunga fordon

Bilaga 4

Beräkning av kostnadsminskningar för myndigheter till följd av våra förslag<sup>1</sup>

Kostnaderna avser	Nuvarande kostnad, kr/år	Beräknad kostnadsinbesparing, kr/år	Anm.
<b>A. Förslag i avsnitt 4.2.2 och 4.3.1</b>			
<b>KILOMETERSKATT</b>			
1. Blanketter	344 000	86 000	Rörlig kostnad. RSV har hittills svarat för dessa kostnader. Fr.o.m. den 1 juli 1978 gör TSV det istället.
2. Porto	5 488 000	1 372 000	Kostnaden beräknad med ledning av gällande posttaxor.
3. Registrering	904 000	226 000	Avser TSVs kostnader för maskinell registrering m.m. Halvfast kostnad. <sup>2</sup>
4. Debitering	520 000	130 000	Avser TSVs kostnader för skattedebitering. Halvfast kostnad. <sup>2</sup>
5. Diverse	-	5 000	
<b>FORDONSSKATT</b> (Gäller fordon för vilka skatt erläggs för skatteperiod)			
6. Blanketter	272 000	68 000	Se anm till 1.
7. Porto	1 412 000	353 000	Se anm till 2.
8. Debitering	136 000	34 000	Se anm till 4.
9. Diverse	-	3 000	
	<u>9 076 000</u>	<u>2 277 000</u>	
<b>B. Förslag i avsnitt 4.2.4, 4.5 och 4.6.2</b>			
10. Blanketter	24 000	19 000	Avser förslagen i avsnitt 4.5. och 4.6.2. Rörlig kostnad.
11. Diverse	-	75 000	Avser vissa förslag i avsnitt 4.2.4 och 4.6.2. Uppgifterna bygger på uppskattningar. Rörliga och halvfasta kostnader. <sup>2</sup>
		<u>94 000</u>	
BERÄKNAD TOTAL KOSTNAD SINBESPARING = (2 269 000 + 94 000) = 2 363			
<u>2 363 000</u> kr./år			

<sup>1</sup> Uppgifterna som ligger till grund för beräkningarna har lämnats av TSV och gäller per den 1 juni 1978.

<sup>2</sup> De halvfasta kostnaderna beräknas vara helt avvecklade 3-5 år efter det att ändringen har genomförts.

## Bilaga 2

**Sammanställning av remissyttrandena över vägtrafikskatteutredningens betänkande (Ds B 1978: 5) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 1 Kilometerskatt****1 Allmänt**

Bland remissinstanserna råder enighet om att det föreligger ett påtagligt behov av att förenkla reglerna om kilometerskatt. Flera remissinstanser uttalar att systemet är krångligt och svårt att tillämpa. Till dem som ger uttryck för denna uppfattning hör *DEFU*, som med stöd av siffersammansättningar och exempel anför att det nuvarande systemet är mycket komplicerat att tillämpa för de skattskyldiga och myndigheterna, att det också för bägge parter medför höga kostnader, att det medför ett betungande uppgiftslämnande för de skattskyldiga, att det inte ger möjlighet till effektiv kontroll och att det innebär onormala risker för skattebortfall.

Mot denna bakgrund har den överväldigande majoriteten av remissinstanserna upptagit positivt att åtgärder vidtas för att genomföra förenklingar i systemet. De av utredningen lagda förslagen sägs allmänt, t. ex. av *länsstyrelsen i Uppsala län*, *Svenska Taxiförbundet* och *Svenska Åkeriförbundet*, vara väl ägnade att medföra förenklingar och förbättringar och att kunna läggas till grund för lagstiftning.

Några remissinstanser vill dock beteckna de förbättringar som uppnås genom utredningens förslag som marginella. De menar att ytterligare förenklingar bör kunna göras i det befintliga systemet. Sådana synpunkter framförs av *länsstyrelserna i Kronobergs, Malmöhus och Örebro län* samt av *DEFU*.

Flera remissinstanser har beklagat att utredningen inte haft till uppgift att utreda vilka andra möjligheter än kilometerskatt som står till buds för en beskattning av kilometerskattepliktiga fordon. Vanligen pekar man därvid på en brännoljeskatt i kombination med färgning av eldningsoljan. Ett sådant system praktiseras i Finland med gott resultat, påpekas det från flera håll. Det rekommenderas att utredningen i sitt fortsatta arbete tar upp denna fråga. Företrädare för sådana åsikter är *generaltullstyrelsen, länsstyrelserna i Jönköpings, Gotlands, Kronobergs, Älvsborgs och Örebro län, DEFU, byråkratiutredningen* och *Motormännens riksförbund*. Å andra sidan anser *länsstyrelsen i Stockholms län* och *Åkeriföretagarnas centralförbund* att nuvarande system tills vidare bör bibehållas. Länsstyrelsen anför därvid bl. a. att kilometerskattesystemet tycks ha vunnit en viss förankring hos fordonsägarna.

I stort sett samtliga remissinstanser är, som nämnts, eniga om att utredningens förslag, åtminstone i huvudsakliga delar, bör genomföras. Ett undantag är *byråkratiutredningen*, som befarar att de föreslagna ändringarna kommer att leda till mera krångel och byråkrati och orsaka svåra tillämpningsproblem. I avvaktan på en genomgripande reform anser byråkratiutredningen det ej motiverat att genomföra utredningens förslag annat än på ett fåtal punkter. En minoritet av byråkratiutredningen anser dock att man bör ta tillvara alla de förslag till förenklingar som utredningen föreslagit.

## 2 Kilometerräknare m. m.

KSN, som senare kommer att redovisa resultatet av en av nämnden gjord undersökning rörande de vajerdrivna kilometerräknarnas driftsäkerhet, menar att båda de i marknaden förekommande märkena uppvisar god driftsäkerhet. Annorlunda förhåller det sig dock med manipulationssäkerheten, i synnerhet hos viss apparatur av äldre utförande. Det är därför nödvändigt, enligt nämnden, att skapa bättre möjligheter till kontroll och övervakning av systemet. Bl. a. bör den informationsverksamhet som nämnden nu bedriver för närmast berörd polispersonal fortsättas och intensifieras. Nämnden pekar också på det förhållandet att straffansvar enligt 56 § 3 VSK sällan eller aldrig inträder om inte fordonsägaren vidgår att han känt till bristerna hos räknaren. Motsvarande gäller i fråga om 33 § VSL, som nästan endast kunnat tillämpas då gärningsmannen erkänt brott, eftersom det föreskrivs att det brottsliga förfarandet skall ha skett uppsåtligt. Därför menar nämnden att straffansvar bör kunna inträda även vid vårdslöst förfarande med kilometerräknarapparaturen som medför att denna inte är i föreskrivet skick.

KSN förordar att statsmakterna snarast beslutar att en utredning sker av förutsättningarna för införande av beskattning via navräknare inte bara på sådana skattepliktiga tyngre fordon som i dag inte kan utrustas med navräknare utan också på dieseldrivna personbilar.

En sådan åtgärd kan enligt KSN också få betydelse i det fall aktuella planer på övergång till elektronisk hastighets- och vägmätare i vissa personbilar leder till att räknare av nu befintliga typer inte kan användas.

## 3 Uppgifter till ledning för beräkning av kilometerskatt m. m.

RRV anser att utredningens förslag att minska antalet ordinarie avstämplingar och uppbördstillfällen till tre per år medför vissa besparingar och förenklingar. Verket vill emellertid inte avfärda tanken på att detta system kombineras med ett av verket föreslaget system med preliminära förskottsinsbetalningar. Verket delar inte utredningens farhågor om att alltför stora skattebelopp skulle kunna komma att få erläggas vid den årliga avräkningen.

Länsstyrelserna i Kronobergs och Västmanlands län är inne på samma tankegångar som RRV men stöder dock utredningens förslag som ett steg i rätt riktning. Även länsstyrelsen i Gotlands län uttalar sig till förmån för ett system med preliminära insbetalningar två gånger om året före den årliga avläsningen. Denna länsstyrelse jämte länsstyrelsen i Södermanlands län tillstyrker dock i och för sig också förslaget men ifrågasätter om inte ytterligare minskning av antalet ordinarie avstämplingar bör övervägas. Å andra sidan instämmer länsstyrelsen i Uppsala län, som även den tillstyrker utredningens förslag, i utredningens bedömning av de olägenheter som skulle vidlåda ett system med endast en årlig avstämpling och i övrigt debitering efter schablon.

Motormännens riksförbund avstyrker en ändring av antalet skatteperioder från fyra till tre, enär systemet med fyra betalningsperioder f. n. är väl inarbetat och då en minskning av periodernas antal och därav föranledd ökning av deras längd kan leda till besvärande betalningsproblem. I stället förordar förbundet den modell som RRV har skisserat.

Länsstyrelsen i Malmöhus län finner utredningens förslag vara ett steg i

rätt riktning om än otillräckligt. *Länsstyrelsen i Örebro län* tillstyrker förslaget men varnar för en ökad restföring av skatter, åtminstone i inledningsskedet. Det är därför viktigt, menar denna länsstyrelse, att ägare av kilometerskattepliktiga fordon underrättas via datasystemet om förändringarna. *KSN* tillstyrker förslaget men understryker vikten av att kontrollmöjligheterna samtidigt förstärks.

Övriga remissinstanser, utom byråkratiutredningen, tillstyrker utredningsförslaget i denna del eller lämnar det utan erinran.

Utredningens ställningstagande att avstämpling vid ägarbyte inte bör ske kritiserar av några remissinstanser. Förespråkare för ett system med avstämpling vid ägarbyte är *länsstyrelsen i Västmanlands län*, *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*, *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilskrotares riksförbund*. Dessa framhåller bl. a. att principen bör vara att varje fordonsägare skall ansvara för skatten som belöper på den vägsträcka som körts under hans innehav. Övriga remissinstanser godtar utredningens bedömning i denna fråga eller lämnar den utan erinran.

#### 4 Brukandeförbud m. m.

De flesta remissinstanserna ser positivt på att en uppmjukning av reglerna om brukandeförbud kommer till stånd. Det framhålls bl. a. att brukandeförbud inte bör tillgripas i andra fall än när allmänheten ser det som berättigat och att ett förbud, för att få avsedd effekt, bör komma i fråga endast i de fall då det kan kopplas till systemet med kontrollmärke.

Att brukandeförbudet bör hävas vid försäljning på exekutiv auktion och i de av utredningen angivna konkursfallen är en tanke som vinner allmänt stöd. *RSV* och *Föreningen Sveriges kronofogdar* är av den uppfattningen att ett hävande i konkursfallen bör kunna ske automatiskt i samma ordning som vid exekutiv auktion. *Länsstyrelsen i Stockholms län*, som också tillstyrker förslaget, varnar dock för att ett genomförande kan öppna vägen för vissa skatteundandragande åtgärder. *Länsstyrelsen* pekar på den situationen att en rörelseidkare i ekonomiskt trångmål kan låta ett exekutivt förfarande inledas. Ingenting hindrar honom från att själv eller genom bulvan köpa sitt eget fordon på exekutiv auktion och därefter fortsätta sin rörelse som förut eller i annan juridisk form med sitt skattetyngda fordon.

När det gäller villkoren för ny ägare till ett fordon att få ett brukandeförbud hävt har några remissinstanser anslutit sig till den mening som experter *Carlson* gett uttryck åt i särskilt yttrande. Dit hör *RSV*, dock endast i princip och med reservation för att verket ej hunnit med att utreda de lagtekniska konsekvenserna, samt *länsstyrelserna i Älvsborgs, Kopparbergs* och *Gävleborgs län*.

Utredningens uppfattning att problemen i samband med återtagningar av fordon som sålts på avbetalning numera är tillfredsställande lösta från vägtrafikskattesynpunkt kritiserar av *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* och *Motorbranschens riksförbund*. Sistnämnda förbund pekar på att säljaren kan få medge köparen anstånd med avtalade amorteringar. Om köparen ändå inte kan fullfölja köpet, tvingas säljaren att återta fordonet. Denne kan sällan få kostnadstäckning för skatteskuld som han någods betala i köparens ställe. Vidare kan det ofta vara förenat med betydande svårigheter att finna det fordon som skall återtas på grund av att köparen medvetet håller detta utom räckhåll för säljaren eller kronofogdemyndigheten. När det väl har påträffats kan förfallen skatteskuld uppgå till betydande belopp.

Förslaget att ett brukandeförbud på grund av obetalda skatter efter myndighetsprövning skall kunna hävas i andra fall än vid försäljning exekutivt eller från konkursbo tillstyrks allmänt. Ett par remissinstanser anser dock att denna prövning inte bör ligga på RSV utan anförtrös åt länsstyrelserna. RSV, *Föreningen Sveriges kronofogdar* och *länsstyrelsen i Skaraborgs län* ger uttryck åt denna uppfattning. Sistnämnda länsstyrelse åberopar bl. a. de regionala myndigheternas lokal- och personkännedom och samhällets allmänna decentraliseringssträvanden.

När det gäller att slopa brukandeförbudet vid försummelse att lämna uppgift råder allmän enighet om det lämpliga och önskvärda i en sådan reform. *Länsstyrelsen i Gotlands län* menar dock att förbudet bör kvarstå och eventuellt följas av polisanmälan, då en skönsmässig höjning av skatten måste anses olämplig för att få den skattskyldige att fullgöra vissa uppgifter. I övrigt tillstyrker länsstyrelsen förslaget.

Slutligen har också förslagen i fråga om brukandeförbud när kilometerräknarapparat saknas eller är bristfällig godtagits eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

## 5 Förseningsavgift

Av remissyttrandena framgår att det är ett allmänt önskemål att systemet med förseningsavgift förenklas. Det ses som angeläget att sådana regler tillskapas att tidsåtgången för denna typ av ärenden för den handläggande personalen reduceras så mycket som möjligt.

Den av utredningen föreslagna konstruktionen med ett varningsförfarande vid enstaka försummelse och påförande av förseningsavgift först vid upprepad försummelse under någon av de tre närmast följande skatteperioderna eller vid underlåtenhet att efterkomma anmaning har godtagits av den allt övervägande delen av remissinstanserna. Undantag är RSV och *länsstyrelsen i Gotlands län*. RSV framhåller att den föreslagna konstruktionen strider mot tanken bakom förseningsavgiften och att man inte kan utesluta att i stort sett samma personer på sikt är inblandade i dessa ärenden. Länsstyrelsen anför att förslaget lätt torde leda till att fordonsägaren finner att var fjärde avstämpling kan underlåtas utan påföljd. Länsstyrelsen menar dock att nybliven ägare till kilometerskattepliktigt fordon automatiskt skall befrias från förseningsavgift om försummelse sker vid hans första avstämplingstillfälle.

*Länsstyrelsen i Gävleborgs län* anser att förseningsavgiften bör höjas till i vart fall det dubbla. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* anser också att avgiften bör höjas, så att den vid upprepad försening inom tre skatteperioder uppgår till 200 kr. och vid ännu en förseelse inom samma tidrymd, 300 kr. Å andra sidan menar *länsstyrelsen i Stockholms län* att den dubbla förseningsavgiften skall tas bort, eftersom den inte har avsedd effekt och medför onödiga registerkontroller. Dubbel avgift påförs nämligen oftast för fordon som redan är belastade med skatt och vars ägare inte reagerar för den högre avgiften.

Flera remissinstanser tar upp frågan om ursäktlighetsprövningen vid ifrågasatt eftergift skall omfatta även en tidigare försummelse som föranlett erinran eller endast det sista tillfället. *Länsstyrelserna i Södermanlands, Blekinge, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län* anser i likhet med experten Carlson att den sistnämnda lösningen är att föredra.

RSV kritiserar utredningens förslag främst med hänsyn till den långa tid som kan komma att förflyta mellan försummelserna.

*Kammarrätten i Göteborg och skattetilläggsutredningen*, vilka båda i och för sig tillstyrker den av utredningen föreslagna konstruktionen, riktar också kritik mot den föreslagna ordningen vid ifrågasatt eftergift samt mot den föreslagna lydelsen av 28 §. Här om anför skattetilläggsutredningen bl. a. följande.

En nackdel med utredningsförslaget är att yrkanden om eftergift på grund av ursäktlighet vid den första försummelsen blir svåra att bedöma därför att tiden mellan den första försummelsen och beslutstillfället kan komma att bli lång. Det anges vara sannolikt att den föreslagna ordningen kommer att ge upphov till ett stort antal ärenden och besvärsmål. De administrativa vinsterna med förslaget skulle därmed komma att minskas avsevärt. Av nu anförda skäl bör bestämmelserna om förseningsavgift utformas så att ursäktlighetsprövningen avser endast den senaste försummelsen. Detta system bör dock inte uppfattas så, att beskattningsmyndigheten skall anses alltid och ex officio ha eftergett förseningsavgiften vid förstagångsförsummelse. Bestämmelsens innebörd bör vara den att förseningsavgift inte skall påföras för enstaka försummelse av uppgiftsskyldigheten utom i det fall då den skattskyldige har underlåtit att efterkomma en anmaning att lämna uppgift om körsträcka. Vissa invändningar kan enligt skattetilläggsutredningen riktas mot detta förslag. Den som hade kunnat åberopa ursäktlighet för den första försummelsen kommer i ett sämre läge genom att denna ursäktlighet inte kan beaktas när den nya försummelsen inträffar. För att tillgodose en sådan invändning kan den ordningen införas att även en erinran skall kunna omprövas om detta yrkas inom kortare tid, t. ex. tio dagar. Den skattskyldige kan beredas tillfälle att inom denna tid åberopa vad han vill anföras för att erinran skall upphävas. En sådan ordning skulle dock medföra administrativt merarbete och därigenom motverka den effekt som vägtrafikskatteutredningen vill uppnå med förslaget. Å andra sidan kan man nog räkna med att antalet yrkanden om att erinran skall omprövas kommer att bli tämligen fåtaliga.

Skattetilläggsutredningen uttalar vidare att 28 § VSL f. n. innehåller materiella bestämmelser om förseningsavgift. I utredningsförslaget inleds paragrafen med ett stycke som reglerar administrativa rutiner för att erinra försumlig skattskyldig om hans uppgiftsskyldighet och om att förseningsavgift kan komma att påföras om försummelsen upprepas. De materiella reglerna om påföring av förseningsavgift och reglerna om administrativa rutiner för att erinra försumlig skattskyldig bör enligt skattetilläggsutredningens uppfattning behandlas i olika paragrafer i VSL.

Kammarrättens resonemang överensstämmer i huvudsak med skattetilläggsutredningens men omfattar inte dess förslag om rätt till omprövning av erinran.

Övriga remissinstanser har godtagit eller i vart fall inte riktat några väsentliga invändningar mot den av utredningen föreslagna ordningen vid prövning av ifrågasatt eftergift av förseningsavgift.

Flera remissinstanser har framhållit att 37 g § andra stycket lagen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning, till vilken 28 § VSL hänvisar, inte tar tillräcklig hänsyn till de speciella reglerna i VSL. Vägtrafikskatt påförs nämligen enligt 22 § VSL regelmässigt genom automatisk databehandling utan att särskilt beslut meddelas. Endast i de fall länsstyrelse fastställer skatten meddelas beslut. Det finns således i regel inte något beslut som vunnit laga kraft. Detta skulle innebära att den

skattskyldiges möjligheter att yrka omprövning av beslutet om förseningsavgift blir obegränsade i tiden. Dessa påpekanden görs av RSV samt länsstyrelserna i Kalmar, Malmöhus och Kopparbergs län.

Behovet av att RSV utfärdar anvisningar om eftergift av förseningsavgift, som är mera detaljerade och utförliga än de nuvarande, för att komma tillrätta med den olikartade tillämpningen på länsstyrelsenivå, understryks av flera länsstyrelser. Bl. a. länsstyrelsen i Älvsborgs län efterlyser sådana anvisningar och menar också att ytterligare bestämmelser bör tas in i VSL, eftersom reglerna i förfarandelagen syns i huvudsak anpassade till annan lagstiftning än den som gäller för vägtrafikskatt.

## 6 Åtgärder vid fel på kilometerräknarapparat

Allmän enighet råder bland remissinstanserna om behovet av en upp-  
mjukning av bestämmelserna om tredagarsfrister för dels reparation av räknaren, räknat från dagen för upptäckt av felet, dels besiktning, räknat från reparationsdagen. Däremot är samstämmigheten inte lika klar när det gäller hur långt en sådan upp-  
mjukning bör sträcka sig.

Den föreslagna förlängningen av tidsfristen för besiktning tillstyrks av KSN och byråkratiutredningen. Andra som yttrar sig diskuterar förslaget tillsammans med den föreslagna rätten för beskattningsmyndigheten att förlänga reparationsfristen. Att en sådan möjlighet bör föreligga tillstyrks av länsstyrelserna i Stockholms och Älvsborgs län, vilka dock föreslår andra frister. Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser att en gemensam tid om sammanlagt femton dagar skall gälla utan uppdelning av tiden på reparation och besiktning och att länsstyrelserna bör ges möjlighet att medge förlängning av denna tid.

Länsstyrelsen i Södermanlands län avstyrker att en dispensordning införs, främst med hänsyn till befarad ökad arbetsbelastning för länsstyrelserna och till att det inte torde kunna undvikas att bruksförbud ändå hinner inträda. I stället bör en reparationsfrist på tio dagar införas. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län och DEFU föreslår en generell förlängning av besiktningstidsfristen. Motormännens riksförbund föreslår att tidsfristerna för reparation och besiktning bestäms till vardera tio dagar och att denna tid vid fel på personbil som används för resa i Norge skall räknas från dagen för återkomsten till Sverige.

En viss osäkerhet syns råda beträffande inriktningen av den prövning beskattningsmyndigheten skall göra, om förslaget om dispens för reparationsfristen genomförs. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har tagit fasta på den av utredningen förutsatta restriktiviteten i tillämpningen och menar att härav följer att skälen för förlängning måste prövas noga. Något annat exempel än bristande tillgång till reservdelar har inte anförts av utredningen. Om detta skäl åberopas måste vid prövningen den som normalt lagerför den saknade reservdelen kontaktas av länsstyrelsen. Enligt vad länsstyrelsen i Stockholms län erfarit föreligger från verkstädernas sida i allmänhet ej problem att utföra reparationer på kilometerräknare inom tre dagars varsel. Från flera håll har vitsordats att fordonsägarna själva har svårt att avvåra tid för verkstadsbesök och kontrollbesiktning. Länsstyrelsen menar därför att möjligheten till förlängning inte behöver tas i anspråk annat än i undantagsfall såvida inte fordonsägarnas personliga förhållanden kommer att anses utgöra särskilda skäl.

När det gäller den föreslagna besvärsordningen anser *länsstyrelsen i Gotlands län* att besvär i fråga om förlängd tidsfrist för reparation lämpligen bör föras hos förvaltningsdomstol och inte hos RSV som utredningen föreslagit.

## 7 Särskilda rutiner för vissa skattskyldiga

Utredningens förslag att införa en möjlighet att ge dispens från skyldighet att ha kilometerräknare i fordon som ägs av fordonsägare med stor fordonspark fördelad på ett flertal olika uppställningsplatser har rönt kritik från en del remissinstansers sida. Betänkligheterna går i allmänhet ut på att förslaget medför orättvisor och bristande konkurrensneutralitet mellan olika företag, att avgörandena kan bli svåra att träffa när det gäller gränsdragningsproblem och att länsstyrelsernas arbete med kontroll m. m. kan förväntas öka avsevärt.

Sådana synpunkter framförs av *TSV, KSN, länsstyrelserna i Södermanlands, Östergötlands, Gotlands, Örebro, Västmanlands och Kopparbergs län* samt *Svenska Åkeriförbundet*. KSN har därjämte påtalat att personella insatser kommer att fordras vid de berörda företagen även med det föreslagna systemet, eftersom det, vilket underlag man än väljer för skatteberäkningen, måste krävas att körsträckan kan beräknas för varje enskilt fordon inom företaget. Därtill kommer enligt KSN den risk för felavläsningar och felskrivningar som oundvikligen följer av förslaget och som medför en betydande minskning av tillförlitligheten i de sålunda lämnade uppgifterna.

En del remissinstanser har i samband med sin kritik också lagt fram förslag till andra förenklingar för berörda fordonsägares del. *KSN* förordar en mera allmän övergång till navräknare, som har större driftsäkerhet och i mindre mån berörs av fel i fordonet, t. ex. i växellådan, än vajerdrivna räknare. Härigenom kan antalet ingrepp i räknarapparaturen minskas och det administrativa arbetet med kilometerskatten förenklas för dessa skattskyldiga. Vidare ifrågasätter *KSN* om inte de företag det skulle gälla i stället kunde befrias från kravet på besiktning efter sådant ingrepp i fordonet som berör apparaturen (t. ex. växellådsreparation). En vid företaget särskilt ansvarig person kunde utföra nödvändig kontroll. Vidare kunde en skönsdebitering göras beträffande varje fordon med justering en gång om året på grund av de uppgifter som framkommer vid avstämplingen i samband med löpande kontroll.

*Länsstyrelsen i Kopparbergs län* föreslår att avstämplingstiderna för de fordonsägare som har stor fordonspark efter medgivande av RSV utsträcks till t. ex. 45 dagar före skatteperiodens utgång.

Övriga remissinstanser har, i den mån förslaget kommenterats, tillstyrkt förslaget, i vissa fall med reservationer.

## 8 Kilometerskattemärke m. m.

Remissinstanserna är allmänt av den uppfattningen att systemet med kilometerskattemärke för personbilar i trafik i annat land än Norge är förenat med vissa nackdelar. Till dessa hör att skatt inte avräknas om märket saknas vid utlandsresan, trots att vederbörliga avstämplingar gjorts

vid gränspasseringarna. Nästan alla remissinstanser som yttrar sig i frågan välkomnar den av utredningen föreslagna ordningen att märket skall tillhandahållas även av tullmyndighet och menar att problemen härmed kommer att minska. *Generaltullstyrelsen*, som anser att kilometerskattemarket skall behållas, anser sig dock inte utan förstärkta personalresurser kunna medverka till utlämning av märket på det sätt utredningen föreslår.

I första hand förordar länsstyrelserna i *Södermanlands*, *Blekinge*, *Örebro* och *Kopparbergs län* samt *byråkratiutredningen* och *Motormännens riksförbund* att kilometerskattemarket helt skall slopas. *RSV* motsätter sig inte att märket avskaffas. Å andra sidan finner *länsstyrelserna i Uppsala* och *Östergötlands län* övervägande skäl tala för att systemet med kilometerskattemarket bör behållas.

Under förutsättning att kilometerskattemarket blir kvar förordar bl. a. *länsstyrelserna i Värmlands* och *Örebro län* att ett sådant skall distribueras för samtliga kilometerskattepliktiga personbilar. *Generaltullstyrelsen* anför att samtliga kilometerskattepliktiga personbilar bör förses med kilometerskattemarket, som anbringas på främre registreringsskylten. Denna märkning bör vara obligatorisk och föreskrifterna därom bör kompletteras med bestämmelse om påföljd. Styrelsen gör gällande att en sådan märkning bör vara av intresse även för polisen vid kontroll av kilometerräkningens funktion.

*Länsstyrelsen i Västmanlands län* och *Motormännens riksförbund* föreslår en speciell märkning av kontrollmärkena som visar att fordonet är kilometerskattepliktigt. *RSV* framför tanken att alla kilometerskattepliktiga fordon skall ha ett registreringsnummer som skiljer dem från andra fordon.

## Innehåll

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Lagförslag .....	2
1 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601) .....	2
2 Förslag till lag om ändring i lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon .....	8
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde 1979-02-08 .....	9
1 Inledning .....	9
2 Föredragandens överväganden .....	10
3 Hemställan .....	23
4 Beslut .....	24
Bilaga 1 Betänkande avgivet av vägtrafikskatteutredningen (Ds B 1978: 5) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del I Kilometerskatt .....	25
Bilaga 2 Sammanställning av remissyttrandena över vägtrafikskatteutredningens betänkande (Ds B 1978: 5) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del I Kilometerskatt .....	208