

Nr 164

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vägtrafikskatteförordningen (1973: 601), m. m.; given den 18 oktober 1974.

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

CARL GUSTAF**G. E. STRÄNG****Propositionens huvudsakliga innehåll**

Enligt beslut av 1970 års riksdag inleddes år 1971 en reform i fem etapper av den årliga fordonsskatten. Den första och den andra etappen genomfördes år 1971 resp. 1973. I propositionen föreslås, att tredje etappen genomförs med verkan från den 1 januari 1975. Förslaget berör, i likhet med föregående etapper, endast fordon med en totalvikt över 3 ton. Det innebär inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag en omfördelning av skatten som betyder skattesänkningar för flertalet busar och bensindrivna lastbilar samt för lättare brännoljedrivna lastbilar. För tyngre brännoljedrivna lastbilar och för släpvagnar innebär förslaget i allmänhet högre skatt.

I propositionen föreslås vidare, att kilometerskatten för brännoljedrivna personbilar höjs så att den kommer i nivå med bensinskatten för likvärdiga bensindrivna personbilar. I samband därmed föreslås också att den körsträcka som tillryggaläggs utomlands med brännoljedriven personbil i princip får avräknas vid beräkning av kilometerskatten. Bestämmelserna föreslås träda i kraft den dag regeringen förordnar.

Vidare föreslås i propositionen, att beslut fattas om att kilometerskatt införs den 1 juni 1976 för släpvagnar, som dras av brännoljedrivna motorfordon och har en totalvikt över 3 ton.

I propositionen föreslås också vissa i huvudsak tekniska ändringar i vägtrafikskatteförordningen (1973: 601), bl. a. i anledning av att den nya regeringsformen träder i kraft den 1 januari 1975.

Slutligen föreslås i propositionen att kompensation för skatt på bensin till jordbrukets traktorer och skördetröskor regleras i en lag. Med hänsyn till den minskande användningen av bensindrivna traktorer och skördetröskor i jordbruket föreslås en sänkning av kompensationsbeloppen.

1 Förslag till

Lag om ändring i vägtrafikskatteförordningen (1973: 601)

Härigenom förordnas i fråga om vägtrafikskatteförordningen (1973: 601)

dels att i 3, 6, 22, 39 och 42 §§ ordet "Konungen" skall bytas ut mot "regeringen",

dels att i 1, 3 och 39 §§ ordet "förordning" skall, om det avser denna förordning, bytas ut mot "lag",

dels att rubriken till förordningen, 9, 12, 14, 16—18, 20, 21, 29, 30, 41 och 43 §§ samt bilaga 1 och 2 till förordningen skall ha nedan angivna lydelse.

Vägtrafikskattelag

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §

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

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).

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

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

Skatteår och skatteperiod fastställs av *regeringen* eller myndighet som *regeringen* bestämmer.

12 §

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

Fordonsskatt utgår för skatteår enligt bilaga 1 till denna *lag*. Skatten utgår för skatteperiod med en fjärdedel och för kalendermånad med en tolfedel av skatten för helt år. *Överstiger fordonsskatt och särskild fordonsskatt enligt förordningen (1973: 602) om särskild vägtrafikskatt 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.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

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

14 §

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

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

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

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

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

16 §

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

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

17 §

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.

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*

Nuvarande lydelse

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

Föreslagen lydelse

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.

18 §

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 förordning.

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

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.

20 §

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

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

I fråga om kilometerskatt som fastställs genom beslut enligt 24 eller 25 § är den skattskyldig som ägde fordonet under den tid skatten avser. I fråga om kilometerskatt för skatteperiod under vilken fordon avregistrerats eller eljest av annan anledning än avställning upphört att vara skattepliktigt är den skattskyldig som då ägde fordonet.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

21 §

Kilometerskattepliktigt fordon får ej brukas

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

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

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

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

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

Vad som sägs i första stycket under 3 gäller ej i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 eller 25 §.

29 §

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

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

30 §

I den mån ej annat följer av denna *förordning* äger 9, 12—15, 22 och 49 §§ lagen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning¹ motsvarande tillämpning i fråga om förfarandet enligt denna *förordning*. Vad bestämmelserna innehåller om deklaration gäller i stället uppgift, som skall lämnas enligt särskilda föreskrifter och ligga till grund för påföring eller fastställelse av skatt.

I den mån ej annat följer av denna *lag* äger 4, 9, 12—15, 22 och 49 §§ lagen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning¹ motsvarande tillämpning i fråga om förfarandet enligt denna *lag*. Vad bestämmelserna innehåller om deklaration gäller i stället uppgift, som skall lämnas enligt särskilda föreskrifter och ligga till grund för påföring eller fastställelse av skatt.

Vad i uppbördslagen (1953: 272)² stadgas om indrivning, avkortning och avskrivning av skatt skall i tillämpliga delar gälla fordonsskatt och kilometerskatt. Vid återbetalning av skatt skall av-

¹ Rubrikens lydelse enligt prop. 1974: 159.

² Rubrikens lydelse enligt prop. 1974: 132.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

räknas endast sådan till betalning förfallen fordonsskatt eller kilometerskatt som ej erlagts och restavgift som belöper på sådan skatt.

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

41 §

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

För fordon som använts utom riket återbetalas fordonsskatt och avräknas kilometerskatt enligt särskilda bestämmelser.

43 §

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

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter om betalning av skatt enligt denna lag samt de föreskrifter som behövs i övrigt för tillämpningen av lagen.

Denna lag träder i kraft, såvitt avser 17 § och bilaga 2, den dag regeringen bestämmer och i övrigt den 1 januari 1975.

Förekommer i lag eller annan författning ordet "vägtrafikskatteförordning" eller böjningsform därav skall detta vid ikraftträdandet av denna lag bytas mot "vägtrafikskattelag" i motsvarande form. Vidare skall vid samma tidpunkt ordet "förordning" i olika böjningsformer som förekommer i lag eller annan författning och som avser vägtrafikskatteförordningen, bytas ut mot "lag" i motsvarande form.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hund- ratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0— 75	45	—
	76—	60	0
2 Annan motorcykel	0—	90	0
B Personbilar			
	0— 900	165	0
	901—	207	42
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	203	38
	3 001—	711	14
2 Annan buss	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	203	38
	3 001— 7 000	721	24
	7 001—10 000	1 693	30
	10 001—30 000	2 783	46
	30 001—	11 959	22
D Lastbilar			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	204	39
	3 001—	726	15
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	204	39
	3 001— 7 000	730	19
	7 001—10 000	1 505	34
	10 001—15 000	2 552	61
	15 001—20 000	5 618	77
	20 001—	9 411	20
med tre eller flera hjulaxlar	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	204	39
	3 001— 8 000	733	22
	8 001—12 000	1 844	33
	12 001—18 000	3 182	51
	18 001—27 000	6 254	63
	27 001—	11 881	20
2.2 utan anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0— 1 600	165	0
	1 601— 3 000	204	39
	3 001— 6 000	729	18
	6 001—10 000	1 282	31
	10 001—14 000	2 541	50
	14 001—17 000	4 579	88
	17 001—20 000	7 227	96
	20 001—	10 037	26

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hund- ratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
med tre eller flera hjulaxlar	0— 1 600	165	0	
	1 601— 3 000	204	39	
	3 001— 6 000	728	17	
	6 001—11 000	1 248	27	
	11 001—15 000	2 616	45	
	15 001—18 000	4 447	76	
	18 001—27 000	6 725	74	
	27 001—	13 333	22	
E Traktorer och motorredskap				
1 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap	0— 1 300	300	0	
	1 301— 3 000	345	45	
	3 001— 7 000	1 140	75	
	7 001—	4 200	135	
2 Traktor klass II	0— 2 500	120	0	
	2 501—	180	0	
F Släpvagnar				
1 Släpvagnar med skatte- vikt högst 3 000 kilogram påhängsvagn	0— 1 000	180	0	
	1 001— 3 000	205	25	
annan släpvagn	0— 1 000	120	0	
	1 001— 3 000	137	17	
2 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages uteslutande av bensin- eller gasol drivet motorfordon ¹				
2.1 påhängsvagnar med en hjulaxel	3 001—	693	13	
	med två eller flera hjulaxlar	3 001—13 000	690	10
	13 001—	1 680	0	
2.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001—	469	9	
	med två hjulaxlar	3 001—13 000	467	7
	13 001—	1 160	0	
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001—13 000	465	5
	13 001—	960	0	
3 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av kilometer- skattepliktigt fordon eller av trafiktraktor eller registrerat motor- redskap				
3.1 påhängsvagnar med en hjulaxel	3 001— 4 500	843	23	
	4 501— 6 000	1 329	24	
	6 001— 8 000	1 866	31	
	8 001—	2 668	48	

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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hund- ratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
med två eller flera hjulaxlar	3 001 — 4 500	838	18
	4 501 — 6 000	1 209	19
	6 001 — 8 000	1 604	19
	8 001 — 10 000	2 142	37
	10 001 — 14 000	3 367	52
	14 001 — 18 000	6 041	66
	18 001 — 19 000	9 313	73
	19 001 — 23 000	9 995	25
	23 001 — 28 000	12 301	16
	28 001 —	14 431	16
3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001 — 5 000	564	17
	5 001 — 8 000	1 034	17
	8 001 —	1 695	33
	3 001 — 5 000	559	12
	5 001 — 8 000	929	12
	8 001 — 11 000	1 436	24
	11 001 — 14 000	2 543	36
	14 001 — 17 000	3 991	44
	17 001 —	5 680	53
	3 001 — 5 000	557	10
med tre eller flera hjulaxlar	5 001 — 8 000	887	10
	8 001 — 11 000	1 327	15
	11 001 — 14 000	2 159	22
	14 001 — 17 000	3 188	31
	17 001 — 20 000	4 485	38
	20 001 — 25 000	5 993	46
	25 001 — 30 000	9 027	60
	30 001 — 32 000	12 749	62
	32 001 — 35 000	13 952	25
	35 001 — 40 000	15 423	16
	40 001 —	16 943	16

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hund- ratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0 — 900	33,5	0
	901 —	36,5	3,0
2 Buss och lastbil	0 — 1 600	37,9	0
	1 601 —	38,3	0,4

2 Förslag till

Lag om kompensation för skatt på bensin i vissa fall

Härigenom förordnas följande.

1 § Till den som förbrukat bensin vid användning i jordbruk av bensindriven traktor eller skördetröska eller av skördetröska med bensindriven hjälpmotor utgår kompensation enligt denna lag för skatt enligt förordningen (1961: 372) om bensinskatt.

2 § Fråga om kompensation prövas efter ansökan av riksskatteverket. Beslutad kompensation utbetalas av verket.

3 § Kompensation utgår för kalenderår.

4 § Ansökan om kompensation skall ha kommit in till riksskatteverket inom sex månader efter utgången av det kalenderår ansökan avser. Har ansökan kommit in för sent upptages den icke till prövning.

Ansökan skall vara skriftlig. Uppgift i ansökan lämnas på heder och samvete.

5 § Berättigad till kompensation är den som varit eller bort vara registrerad som ägare till traktor (ägaren) och den som innehaft skördetröska under skördetiden.

Har skördetröska under skördetiden övergått till annan innehavare är den berättigad till kompensation som övertagit tröskan den 15 augusti eller närmast dessförinnan.

6 § Kompensation utgår, när fråga är om traktor, under förutsättning att

1. traktorn under kalenderåret använts vid jordbruksdrift på minst tre hektar åker,

2. traktorn under minst sex månader av den tid ansökan avser varit registrerad som bensindriven och försedd med gummihjul,

3. sökanden innehaft traktorn under minst sex månader av kalenderåret.

7 § Kompensation utgår, när fråga är om skördetröska, under förutsättning att tröskan under skördetiden använts på minst tio hektar åker eller, i fråga om tröska med hjälpmotor, fem hektar åker.

8 § Kompensation utgår med

1. 270 kronor för traktor om sökanden ägt traktorn under hela kalenderåret och traktorn under samma tid varit registrerad på det sätt som avses i 6 § 2,

2. 135 kronor för traktor i annat fall än som avses i 1,

3. 300 kronor för självgående skördetröska,

4. 100 kronor för skördetröska med hjälpmotor.

9 § Har kompensation utgått med för högt belopp till följd av oriktig uppgift som sökanden lämnat är denne skyldig att återbetala till statsverket vad han erhållit för mycket.

Föreligger särskilda skäl får riksskatteverket medge undantag från skyldighet enligt första stycket.

10 § Talan mot beslut av riksskatteverket enligt denna lag föres hos kammarrätt genom besvär.

11 § Riksskatteverket meddelar närmare föreskrifter för tillämpningen av denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1975. Därvid skall följande iakttas.

1. För kalenderåret 1974 skall i stället för de belopp som anges i 8 § gälla

350 kronor i fall som avses i 8 § 1,

175 kronor i fall som avses i 8 § 2,

575 kronor i fall som avses i 8 § 3,

150 kronor i fall som avses i 8 § 4.

2. Har ansökan om kompensation gjorts före den 1 januari 1975 gäller äldre bestämmelser.

3 Förslag till

Lag om ändring i skattebrottslagen (1971: 69)

Härigenom förordnas att 1 § skattebrottslagen (1971: 69) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller i fråga om skatt eller avgift enligt

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

2. förordningen (1941: 251) om särskild varusatt, förordningen (1943: 477) om skatt å vissa pälsvaror, förordningen (1948: 85) om försäljningsskatt, förordningen	2. förordningen (1941: 251) om särskild varusatt, förordningen (1943: 477) om skatt å vissa pälsvaror, förordningen (1948: 85) om försäljningsskatt, förordningen
---	---

¹ Senaste lydelse 1973: 605. Med nuvarande lydelse avses den lydelse som föreslagits i prop. 1974: 132, 1974: 156 och 1974: 159.

Nuvarande lydelse

(1953: 396) om accis å fettemulsion m. m., lagen (1953: 397) angående avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., förordningen (1956: 545) angående omsättnings-skatt å motorfordon i vissa fall, förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt, förordningen (1960: 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, förordningen (1960: 258) om utjämningskatt å vissa varor, förordningen (1961: 372) om bensinskatt, förordningen (1961: 394) om tobaksskatt, förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt, stämpelskattelagen (1964: 308), förordningen (1964: 352) om gasolskatt, förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1968: 430) om mervärdeskatt, förordningen (1971: 170) om annonsskatt, förordningen (1972: 266) om skatt på annonser och reklam, förordningen (1972: 820) om skatt på spel, förordningen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, *vägtrafikskatteförordningen* (1973: 601), förordningen (1973: 602) om särskild vägtrafikskatt.

Föreslagen lydelse

(1953: 396) om accis å fettemulsion m. m., lagen (1953: 397) angående avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., förordningen (1956: 545) angående omsättnings-skatt å motorfordon i vissa fall, förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt, förordningen (1960: 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, förordningen (1960: 258) om utjämningskatt å vissa varor, förordningen (1961: 372) om bensinskatt, förordningen (1961: 394) om tobaksskatt, förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt, stämpelskattelagen (1964: 308), förordningen (1964: 352) om gasolskatt, förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1968: 430) om mervärdeskatt, förordningen (1971: 170) om annonsskatt, förordningen (1972: 266) om skatt på annonser och reklam, förordningen (1972: 820) om skatt på spel, förordningen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, *vägtrafikskattelagen* (1973: 601), förordningen (1973: 602) om särskild vägtrafikskatt, *förordningen (1973: 1216) om särskild beredskapsavgift för oljeprodukter.*

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1975.

4 Förslag till

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

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

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

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

3. skatt eller avgift enligt förordningen (1908: 129) angående en särskild stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper, lagen (1928: 376) om särskild skatt å vissa lotterivinster, förordningen (1941: 251) om särskild varuskatt, förordningen (1943: 477) om skatt å vissa pälsvaror, förordningen (1948: 85) om försäljningsskatt, förordningen (1953: 396) om accis å fettemulsion m. m., lagen (1953: 397) angående avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., förordningen (1956: 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt, förordningen (1960: 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, förordningen (1960: 258) om utjämningskatt å vissa varor, förordningen (1961: 372) om bensinskatt, förordningen (1961: 394) om tobaksskatt, förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt, stämpelskattelagen (1964: 308),

3. skatt eller avgift enligt förordningen (1908: 129) angående en särskild stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper, lagen (1928: 376) om särskild skatt å vissa lotterivinster, förordningen (1941: 251) om särskild varuskatt, förordningen (1943: 477) om skatt å vissa pälsvaror, förordningen (1948: 85) om försäljningsskatt, förordningen (1953: 396) om accis å fettemulsion m. m., lagen (1953: 397) angående avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m., förordningen (1956: 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt, förordningen (1960: 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, förordningen (1960: 258) om utjämningskatt å vissa varor, förordningen (1961: 372) om bensinskatt, förordningen (1961: 394) om tobaksskatt, förordningen (1961: 653) om brännoljeskatt, stämpelskattelagen (1964: 308),

¹ Senaste lydelse 1974: 229. Med nuvarande lydelse avses den lydelse som föreslagits i prop. 1974: 132, 1974: 138, 1974: 156 och 1974: 159.

Nuvarande lydelse

förordningen (1964: 352) om gasolskatt, förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1971: 170) om annonnsskatt, förordningen (1972: 266) om skatt på annonser och reklam, förordningen (1972: 820) om skatt på spel samt förordningen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar,

4. skatt enligt förordningen (1922: 260) om automobilskatt, kungörelsen (1934: 122) om skatt å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, kungörelsen (1951: 750) om saluvagnsskatt, förordningen (1963: 116) om trafikomläggnings-skatt, kungörelsen (1964: 43) om skatt å automobil, som av utomlands bosatt person för tillfälligt brukande i riket här förvärvats, traktorskatteförordningen (1969: 297), *vägtrafikskatteförordningen* (1973: 601) samt förordningen (1973: 602) om särskild vägtrafikskatt,

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

6. avgift enligt lagen (1967: 340) med vissa bestämmelser om prisreglering på jordbrukets område och lagen (1974: 226) om prisreglering på fiskets område,

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

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

Föreslagen lydelse

förordningen (1964: 352) om gasolskatt, förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen, förordningen (1971: 170) om annonnsskatt, förordningen (1972: 266) om skatt på annonser och reklam, förordningen (1972: 820) om skatt på spel, förordningen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar samt *förordningen* (1973: 1216) om särskild beredskapsavgift för oljeprodukter,

4. skatt enligt förordningen (1922: 260) om automobilskatt, kungörelsen (1934: 122) om skatt å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, kungörelsen (1951: 750) om saluvagnsskatt, förordningen (1963: 116) om trafikomläggnings-skatt, kungörelsen (1964: 43) om skatt å automobil, som av utomlands bosatt person för tillfälligt brukande i riket här förvärvats, traktorskatteförordningen (1969: 297), *vägtrafikskattelagen* (1973: 601) samt förordningen (1973: 602) om särskild vägtrafikskatt,

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1975.

Utdrag av protokollet över finansärenden hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 18 oktober 1974.

Närvarande: Ministern för utrikes ärendena ANDERSSON, statsråden STRÄNG, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, NORLING, LÖFBERG, CARLSSON, FELDT, SIGURDSEN, GUSTAFSSON, ZACHRISSON, LEIJON, HJELM-WALLÉN.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändring i vägtrafikskatteförordningen (1973: 601), m. m. och anför.*

Inledning

Genom olika beslut av statsmakterna under de senaste åren har vägtrafikbeskattningen ändrats i väsentliga avseenden. I prop. 1970: 138 föreslogs på grundval av bilskatteutredningens betänkande (SOU 1969: 45) Fordonsbeskattningen en omläggning i fem etapper av den årliga fordonsskatten för lastbilar, bussar och släpvagnar med en totalvikt över 3 ton. Inom ramen för oförändrat totalt skatteuttag innebar förslaget höjd skatt för de tyngsta lastbilarna och för släpvagnar samt sänkt skatt för bussar och för medeltunga och lätta lastbilar. Syftet med omläggningen var att åstadkomma en bättre anpassning av beskattningen till den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen.

Förslaget antogs av riksdagen (BeU 1970: 58, rskr 1970: 377, SFS 1970: 450) och den första etappen genomfördes den 1 januari 1971. I prop. 1972: 115 föreslogs att andra etappen av omläggningen skulle genomföras plan enligt den 1 januari 1973. Även detta förslag antogs av riksdagen (SkU 1972: 59, rskr 1972: 273, SFS 1972: 590).

I prop. 1971: 153 föreslogs att principbeslut skulle fattas om införande av kilometerskatt den 1 januari 1974 för brännoljedrivna motorfordon. För beskattningen föreslogs att stämplande kilometerräknare skulle användas. I fråga om släpvagnar med en totalvikt om minst 3 ton föreslogs att kilometerskatt skulle införas så snart frågan om den tekniska apparaturen för dessa fordon lösts så, att systemet kunde administreras och kontrolleras tillfredsställande. Riksdagen beslöt i enlighet med propositionen (SkU 1971: 67, rskr 1971: 339).

Genom beslut den 28 januari 1971 tillsattes en särskild nämnd, kilometerskattenämnden (KSN), med uppgift att planlägga och leda införandet av kilometerbeskattning.

På grundval av bilskatteutredningens slutbetänkande (SOU 1972: 42) Vägtrafikbeskattningen beslöt statsmakterna år 1973 (prop. 1973: 94, SkU 1973: 41, rskr 1973: 254) bl. a. att kilometerskatt för motorfordon skulle införas i enlighet med principbeslutet. Beskattningen av motorbränslen i form av bränsleskatt och särskild skatt på motorbränslen ersattes den 1 januari 1974 med en kilometerbeskattning av bränslefordon, personbilar, bussar och lastbilar. Den årliga automobilskatten och traktorskatten sammanfördes under benämningen fordonsskatt med vissa av kilometerbeskattningen betingade justeringar för bränslefordon som inte är kilometerskattepliktiga och för släpvagnar som dras av bränslefordon. I övrigt innebar beslutet vissa ändringar i förhållande till vad som tidigare gällt, såväl i materiellt som i tekniskt hänseende. De nya bestämmelserna är intagna i två förordningar, vägtrafikskatteförordningen (1973: 601, VSF) och förordningen (1973: 602) om särskild vägtrafikskatt.

Kungl. Maj:t har därefter utfärdat flera kungörelser med bl. a. tillämpningsföreskrifter för vägtrafikbeskattningen (SFS 1973: 776—788).

Sedan 1953 utgår viss individuell kompensation till jordbrukare som använder bensindrivna traktor eller skördetröska i jordbruket. Kompensationen skall schablonmässigt motsvara bensinskatten på den bensin som förbrukas vid sådan användning.

Gällande bestämmelser m. m.

Vägtrafikbeskattningen

Allmänt. Vägtrafikskatt utgår enligt VSF i form av fordonsskatt och kilometerskatt. Fordonsskatt utgår i princip för alla registrerade, ej avställda personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar, traktorer, motorredskap och släpvagnar. Fordonsskatten beräknas på grundval av fordonets skattevikt. I fråga om personbil, motorcykel, traktor och motorredskap är skattevikten lika med tjänstevikten. I fråga om övriga fordon är skattevikten med vissa begränsningar lika med totalvikten.

Fordonsskatten för bussar och lastbilar varierar med slag av drivmedel. Bensin- eller gasoldrivna fordon bildar därvid en grupp och övriga fordon, dvs. sådana som drivs med bränsle, gengas eller elektricitet, en annan grupp. Lastbilar indelas också i två grupper beroende på om de är försedda med anordning för påhängsvagn eller inte. Inom varje sådan grupp beror skattens storlek även på fordonens axelarrangemang.

Släpvagnar indelas i tre grupper. Den första omfattar släpvagnar med en skattevikt om högst 3 000 kg. Inom gruppen görs också en uppdelning i påhängsvagnar och andra släpvagnar. Den andra gruppen omfattar släpvagnar med totalvikt över 3 000 kg som dras enbart av ben-

sin- eller gasoldrivet motorfordon. Den tredje gruppen omfattar släpvagnar med skattevikt över 3 000 kg som dras av kilometerskattepliktigt fordon eller av trafiktraktor eller registrerat motorredskap. Inom de båda sistnämnda grupperna beror skattens storlek också på om det är en påhängsvagn eller annan släpvagn och på axelarrangemang.

Traktorer indelas i trafiktraktorer och andra traktorer (klass II).

Fordonsskatt beräknas som ett grundbelopp för den lägsta skattevikten i viss viktklass och ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen.

Utöver fordonsskatt utgår kilometerskatt för skattepliktig personbil, lastbil eller buss, som är inrättad för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol, dvs. i praktiken med brännolja. Även kilometerskatten beräknas efter fordonets skattevikt med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp.

Bensin för drift av motorfordon är belagd med skatt enligt förordningen (1961: 372) om bensinskatt. Skatten utgör 43 öre för liter. Gasol för motordrift är belagd med skatt enligt förordningen (1964: 352) om gasolskatt. Skatten utgör 29 öre för liter. För buss med högre tjänstevikt än 3 000 kg är dock gasolskatten endast 22 öre för liter.

Fordonsskatten, kilometerskatten och bensinskatten är specialdestinerade till vägväsendet och vägtrafikväsendet. Vid sidan härav utgår skatt på vägtrafiken utan specialdestinering. Enligt förordningen (1973: 602) om särskild vägtrafikskatt utgår sålunda särskild fordonsskatt för trafiktraktorer och motorredskap som inrättats för brännoljedrift. Särskild fordonsskatt utgår också för skattepliktig släpvagn med skattevikt över 3 000 kg, som dras antingen av kilometerskattepliktigt fordon eller enbart av traktor eller motorredskap. Enligt samma förordning utgår särskild kilometerskatt för brännoljedrivet kilometerskattepliktigt motorfordon.

Den särskilda vägtrafikskatten är avsedd att motsvara den vid årsskiftet 1973/74 slopade skatten på brännolja enligt förordningen (1966: 21) om särskild skatt på motorbränslen. Skatten på bensin och gasol enligt nämnda förordning arbetades samtidigt in i förordningen (1957: 262) om allmän energiskatt. F.n. utgår skatt på motorbränslen med följande belopp (öre för liter):

	energiskatt (ej special- destinerad)	bensinskatt (special- destinerad)	gasolskatt (special- destinerad)	S:a öre/l
bensin	27	43	—	70
motorbrännolja	2,5	—	—	2,5
gasol till tyngre bussar	14	—	22	36
gasol till andra fordon	19	—	29	48

De grundläggande bestämmelserna om skatteplikt, skattskyldighet m. m. finns i VSF. Dessa kompletteras med bestämmelser om uppbörd, avstämpling av kilometerräknare m. m. i vägtrafikskattekungörelsen (1973: 776).

Fordonsskatt och kilometerskatt för ett fordon skall betalas av den som är eller bör vara antecknad i bilregistret som ägare till fordonet. Fordonsskatt betalas i förskott för skatteår, som utgör 12 kalendermånader, eller — om skatten för helt år överstiger 1 500 kronor — för skatteperiod om tre kalendermånader. Fordonsskatt utgår alltid för minst en kalendermånad. Kilometerskatt betalas i efterhand för skatteperiod, som normalt omfattar tre kalendermånader men som i vissa fall kan omfatta två eller fyra kalendermånader.

Skattskyldig i fråga om fordonsskatt är den som äger fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas. Om skatt skall betalas därför att skatteplikt inträder för ett fordon är det ägaren vid skattepliktens inträde som är skattskyldig. När det gäller fordonsskatt som fastställts genom särskilt beslut av länsstyrelse åvilar skattskyldigheten den som ägt fordonet, under den tid skatten avser. Detsamma gäller skatt som fastställts genom beslut om efterbeskattning.

I fråga om kilometerskatt åvilar skattskyldigheten den som äger fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas, dvs. vanligen månaden efter utgången av skatteperioden. Detta gäller även om fordonet överlåtits. Någon uppdelning av skatten görs alltså inte på tid före och efter överlåtelsen. När det gäller kilometerskatt som fastställs genom särskilt beslut eller genom beslut om efterbeskattning är den skattskyldig som ägt fordonet under den tid skatten avser.

Om skatt skall återbetalas därför att skatteplikten för fordon upphört görs återbetalningen till den som ägde fordonet när skatteplikten upphörde.

Skattepliktigt fordon får inte brukas om till betalning förfallen fordonsskatt eller, i förekommande fall, kilometerskatt för det innevarande och det närmast föregående skatteåret inte erlagts. Från detta brukandeförbud gäller undantag bl. a. när fråga är om skatt som åvilar avbetalningsköpare från vilken fordon återtagits. Utan hinder av att köparen har en skatteskuld på fordonet får detta i sådant fall användas sedan det återtagits.

Vad som gäller i fråga om fordonsskatt och kilometerskatt gäller också särskild fordonsskatt och särskild kilometerskatt.

Enligt kungörelsen (1973: 777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m. m. för fordon som använts utom riket återbetalas fordonsskatt för varje dag som en kilometerskattepliktig buss eller lastbil använts utom riket. Detsamma gäller i fråga om fordonsskatt och särskild fordonsskatt när släpvagn med skattevikt över 11 ton använts

utom riket. Kilometerskatt och särskild kilometerskatt utgår inte för den körsträcka som tillryggaläggs utomlands med lastbil eller buss.

Återbetalning och avräkning sker automatiskt i samband med upp-
börd av vägtrafikskatt. Återbetalning sker för varje dag av utlands-
vistelsen med 3 % av månadsskatten för fordonet.

Till grund för återbetalning och avräkning ligger uppgifter som i första hand skall lämnas till tullmyndighet vid ut- och inresa. Tullmyndighet tillhandahåller en blankett på vilken den som svarar för fordonet antecknar fordonets registreringsnummer. I fråga om kilometerskattepliktig buss eller lastbil skall blanketten också stämplas i kilometerräk-
naren. Blanketten återlämnas därefter till tullmyndigheten, som förser den med datumuppgift och därefter skickar den till bilregisternämnden.

I vissa fall kan fordon föras över gränsen mot Norge på plats där tullanstalt saknas eller på tid då tullanstalt är stängd. För att fordons-
ägaren i sådana fall skall få återbetalning eller avräkning av vägtrafik-
skatt krävs dels att han i förväg anmält till riksskatteverket att han av-
ser att företa sådana resor, dels att han stämplar av räkaren och läm-
nar uppgift om räknarställningen och om datum för ut- och inpasser-
ingen till bilregisternämnden efter utgången av varje kalendervecka och
kalendermånad.

Den som inte lämnar föreskrivna uppgifter om ut- eller inresa går
miste om återbetalning eller avräkning för den resan.

Det nu nämnda återbetalnings- och avräkningssystemet omfattar inte
personbilar. Detta innebär bl. a. att kilometerskatt utgår även på ut-
landskörningar med brännoljedriven personbil.

Fullföljande av 1970 års riksdagsbeslut. Genom 1963 års trafikpoli-
tiska beslut accepterades den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen för
trafik av olika slag. Enligt denna princip skall varje trafikgren svara
för de kostnader den orsakar samhället. När det gäller vägtrafiken skall
dessutom varje fordon påföras avgifter som täcker de kostnader fordo-
net orsakar. Bilskatteutredningen föreslog i betänkandet (SOU 1969: 45)
Fordonsbeskattningen att de specialdestinerade vägtrafikskatterna skulle
omfördelas på de olika vägtrafikfordonen för att man därigenom skulle
nå bättre överensstämmelse med kostnadsansvarighetsprincipen. Den
undersökning utredningen gjort visade i stort att en skattehöjning var
motiverad för de tyngsta lastbilarna och för släpvagnarna medan skatten
borde sänkas för medeltunga lastbilar samt för bussar och bensin- eller
gasoldrivna lastbilar. Fordon med en totalvikt om högst 3 ton berördes
inte av förslaget. Förslaget avsåg endast en omfördelning av skatten
och således inte någon ändring av totala skatteuttaget.

Omfördelningen beslöts som nämnts tidigare av statsmakterna år 1970.
Därvid godtogs också utredningens förslag att omfördelningen skulle
genomföras i fem etapper enligt följande:

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

Etapperna I och II har genomförts planenligt.

Kilometerskatt för personbilar. Som nämnts tidigare utgår fordonskatt för personbilar med belopp som varierar endast med tjänstevikten. Drivmedlet saknar alltså betydelse för fordonsskattens storlek.

På bensin som används för motordrift utgår dels bensinskatt med 43 öre för liter (specialdestinerad), dels allmän energiskatt med 27 öre för liter (ej specialdestinerad). Före den 1 januari 1974 utgjorde energiskatten 9 öre för liter. Därtill utgick särskild motorbränsleskatt med 18 öre för liter.

För personbilar som drivs med annat drivmedel än bensin eller gasol utgår kilometerskatt enligt VSF och särskild kilometerskatt enligt förordningen (1973: 602) om särskild vägtrafikskatt. Kilometerskatten beräknas efter personbilens tjänstevikt. Om tjänstevikten är högst 900 kg utgår kilometerskatt med 19,3 öre för tio kilometer och särskild kilometerskatt med 8,1 öre för tio kilometer, tillsammans 27,4 öre per tio kilometer. Är tjänstevikten 901—1 000 kg tillkommer kilometerskatt med 0,8 öre och särskild kilometerskatt med 0,3 öre, tillsammans 1,1 öre för tio kilometer. Samma belopp tillkommer för varje efterföljande intervall om 100 kg i tjänstevikt.

I prop. 1973: 94 uttalade jag bl. a. att en jämförelse mellan skattebelastningen på bensindrivna och på brännoljedrivna personbilar visade, att de förra genomgående belastas med en högre total beskattning. Jag anförde vidare att det vid övergången till en kilometerbeskattning av de brännoljedrivna fordonen skapades förutsättningar för att åstadkomma en mera likvärdig beskattning av personbilarna. Jag anmälde också att min avsikt var att närmare låta undersöka de antydda förhållandena och på grundval därav pröva frågan om och på vilket sätt en ändrad avvägning borde ske av beskattningen av brännoljedrivna och bensindrivna personbilar inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag på dessa bilar. Skatteutskottet uttalade i detta sammanhang (SKU 1973: 41) att förslaget var väl motiverat men att åtgärder i detta syfte ine nödvändigtvis måste ske inom ramen för ett oförändrat skatteuttag. Utskottet förutsatte att en sådan åtgärd lämpligen kunde genomföras från och med 1975.

I fråga om skattelättnader för brännoljedrivna personbilar vid utlandskörning föreslog bilskatteutredningen i slutbetänkandet att körsträckan utomlands skulle avräknas vid bestämmande av kilometerskatt. Det skulle enligt utredningen ankomma på föraren att hämta ett avstämplingskort på tullanstalt vid ut- eller inpassering, att stämpla kortet

och att lämna det till tullmyndigheten. Bilen skulle föras i den röda fil som skall användas vid medförande av tullpliktigt gods. Som alternativ skulle fordonet föras med sådant rött märke som vid vissa tullstationer skall fästas på fordonet vid medförande av tullpliktigt gods. När gräns-passage får ske utan tullkontroll föreslogs att fordonsägaren själv skulle stämpla av räknaren och sända in avstämplingskort till bilregistret.

Utredningens förslag mötte kritik särskilt från generaltullstyrelsen, som i första hand föredrog ett deklarationsförfarande. I andra hand angav styrelsen att berörda fordon borde föras med ett särskilt yttre igenkänningstecken.

I prop. 1973: 94 förordade jag att de brännoljedrivna personbilarna inte skulle omfattas av de skattelättnader i fråga om utlandskörningar, som föreslogs för bl. a. de brännoljedrivna nyttofordonen. Jag anförde dels att det i många fall var fråga om privatresor, där någon konkurrenssituation inte föreligger, dels att skatten per kilometer är låg och dels att kontrollsvårigheter kunde uppstå vid ut- och inresan. Skatteutskottet pekade i sitt tidigare nämnda betänkande på de skatteförmåner som de brännoljedrivna personbilarna åtnjöt jämfört med de bensindrivna. Med hänsyn härtill accepterades förslaget i propositionen men utskottet anförde att skattelättnaden vid utlandskörning borde tas upp till förnyad prövning och genomföras samtidigt med den av utskottet förordade ändringen i beskattningen av de brännoljedrivna personbilarna. Riksdagen godtog utskottets betänkande (rskr 1973: 254). I enlighet härmed tar jag upp frågan i det följande.

Kilometerskatt för släpvagnar. I bilskatteutredningens betänkande (SOU 1970: 36) Kilometerbeskattning föreslog utredningen att kilometerskatt skulle införas för motorfordon, som inte var bensindrivna och för sådana släpvagnar med totalvikt över 3 ton som dras av nu nämnda motorfordon. Kilometerskatten skulle ersätta den specialdestinerade brännoljeskatten och gasolskatten samt fordonsskatten. Den särskilda motorbränsleskatten på brännolja liksom gasolskatten och energiskatten på gasol kunde lätt inarbetas i kilometerskatten. Beskattningen skulle i fråga om släpvagnar grundas på icke stämplande s. k. navmätare.

I prop. 1971: 153 uttalade jag att principbeslut borde fattas om införande av kilometerskatt den 1 januari 1974 för brännoljedrivna motorfordon. Endast för dessa fordon fanns då en användbar stämplande kilometerräknare. Brännoljebeskattningen orsakade dessutom vissa tillämpningssvårigheter. I fråga om sådana släpvagnar med totalvikt över tre ton, som dras av kilometerskattepliktiga motorfordon, uttalade jag att kilometerskatt borde införas så snart frågan om den tekniska apparaturen lösts så, att systemet kan administreras och kontrolleras tillfredsställande. Riksdagen beslöt i enlighet med propositionen (SkU 1971: 67, rskr 1971: 339).

I sitt slutbetänkande (SOU 1972: 42) Vägtrafikbeskattningen föreslog bilskatteutredningen att kilometerskatten fr. o. m. den 1 januari 1975 skulle omfatta släpvagnar med skattevikt över tre ton som dras av kilometerskattepliktigt fordon.

Utredningens förslag att låta även släpvagnar falla under kilometerskatten accepterades allmänt av remissinstanserna under förutsättning att räknarfrågan lösts. I prop. 1973: 94 förklarade jag under samma förutsättning att jag biträdde utredningens förslag om kilometerskatt för släpvagnar. Något konkret förslag i frågan lades inte fram utan jag förklarade att jag avsåg att återkomma när klarhet vunnits om de tekniska förutsättningarna för en sådan beskattning.

Frågan om att ersätta även den årliga fordonsskatten med kilometerskatt har också diskuterats i olika sammanhang. För egen del uttalade jag i prop. 1973: 94 att det var för tidigt att ta ställning till beskattningens utformning på längre sikt.

Bensinskatteskompensation till jordbruket

Med stöd av riksdagens bemyndiganden har sedan år 1953 utgått individuell kompensation med schablonbelopp för skatten på den bensin, som förbrukats i jordbruket till bensindrivna traktorer. Grunderna för kompensationen har angetts i prop. 1953: 20. Kompensation utgick med 275 kronor per traktor för år 1953 och med 300 kronor för år 1954. I enlighet med vad som föreslogs i prop. 1954: 112 utgick kompensation från och med 1955 med 325 kronor per traktor och år. Beräkningen av schablonbeloppet skedde ursprungligen på grundval av det statistiska material, som förelåg om bensinförbrukningen år 1950 vid traktordrift på jordbruk med en åkerareal av 10—20 hektar. Den genomsnittliga bensinförbrukningen vid sådan traktordrift beräknades till ca 1 200 liter per år och traktor. En sjättedel ansågs gå åt vid körning på väg, för vilken förbrukning kompensation inte skulle lämnas. Højningarna av kompensationsbeloppet ägde samband med højning av bensinskatten från 25 öre till 28 öre per liter år 1953 och till 32 öre per liter år 1954.

På grundval av nya beräkningar av den totala konsumtionen av bensin för traktordrift inom jordbruket höjdes schablonbeloppet till 340 kronor per år och traktor från och med år 1958. Genomsnittsförbrukningen beräknades då till 1 272 liter per traktor och år. Bensinskatten höjdes till 38 öre per liter den 1 januari 1962 och till 43 öre per liter den 1 juli 1965. Dessa ändringar i skatten föranledde inte någon ändring av kompensationsbeloppet.

Enligt statens jordbruksnämnds statistiska beräkningar om bensinförbrukningen uppgick den genomsnittliga bensinförbrukningen under år 1966 till 824 liter per traktor och år. Kompensation borde därför utgå med fem sjättedelar av bensinskatten för 824 liter eller med 295 kronor

för varje traktor. I prop. 1969: 45 med förslag till traktorskatt föreslog jag dock, med hänsyn till önskvärdheten av att åstadkomma ett enkelt skattesystem för traktorerna, att de bensindrivna traktorerna i klass II skulle beskattas på samma sätt som övriga traktorer i denna klass och att kompensation för de bensindrivna traktorerna skulle utgå även för den bensinförbrukning som hänförde sig till körning på väg. Härigenom skulle eventuella dubbelbeskattningseffekter undvikas samtidigt som administrativa och kontrollmässiga fördelar skulle nås genom att samtliga traktorer, oavsett användning av drivmedel, fogades in i traktorskattesystemet. I enlighet härmed förordades att kompensationsbeloppet skulle höjas till 350 kronor för traktor och år från och med år 1970. Förslaget antogs av riksdagen (BeU 1969: 35, rskr 1969: 207). Beloppet har sedan dess inte ändrats.

F. n. tillämpas följande bestämmelser. Kompensation ges under förutsättning att traktorn registrerats som bensindriven och försedd med gummihjul och att den använts i jordbruk, även köksväxt-, frukt- och bärödling, på minst 3 hektar åker. Som åker räknas därvid mark som lagts under plog och nyttjas för växtodling. Restitution utgår med 350 kronor till den som hela året varit registrerad som ägare till traktorn och med 175 kronor till den som varit registrerad som ägare under mindre än hela året men minst sex månader av året. Ansökan om restitution görs på särskild blankett och sänds in till jordbruksnämnden senast den 1 februari året efter det kalenderår ansökan avser. Ansökningsblanketten skickas ut genom bilregisternämnden utan särskild begäran och är vid utsändandet försedd med vissa uppgifter, som hämtats ur bilregistret. Avgörande för om traktor skall anses ha innehafts är om jordbrukaren stått antecknad i bilregistret som ägare av traktorn.

I enlighet med förslag i prop. 1957: 95 (BeU 1957: 35, rskr 1957: 179) utgår kompensation också i de fall bensin förbrukats för drift av skörde-tröska i jordbruket. Kompensation utgår med 575 kronor för självgående tröska och med 150 kronor för bogserad tröska. Som villkor för kompensation i dessa fall gäller att endast bensin kommit till användning vid driften och att skördetröskan faktiskt använts under året vid skörden. Kompensation utgår dock inte om användningen av tröskan varit så ringa att det uppenbarligen inte är rimligt att kompensation utgår. Därvid gäller, att bogserad tröska skall ha använts på minst tio hektar åker och självgående tröska på minst fem hektar åker. Statens jordbruksnämnd handlägger frågor om kompensation även i dessa fall. Kompensationsbeloppen beräknades på grundval av statistiskt material rörande den genomsnittliga förbrukningen av bensin under åren 1954 till 1956. Förbrukningen beräknades därvid till 1 988 liter per år för självgående tröska och till 607 liter per år för bogserad tröska.

Om samma tröska under skörden använts av flera, betalar jordbruksnämnden ut kompensation till den som innehade tröskan den 15 augusti.

Statens jordbruksnämnd har lagt upp ett register över innehavare av bensindrivna självgående skördetröskor och av bogserade skördetröskor med bensindriven hjälpmotor. Till varje i registret upptagen innehavare av skördetröskor skickar nämnden årligen efter skördesäsongens slut en blankett för ansökan om skattekompensation för det gångna året.

Kungl. Maj:t har med stöd av riksdagens bemyndiganden förordnat, att kompensation för skatt på bensin, som förbrukats vid användning av bensindriven traktor inom jordbruket eller av självgående skördetröska och hjälpmotor till skördetröska får ske i den omfattning som angetts i tidigare nämnda propositioner. Kungl. Maj:t har vidare uppdragit åt statens jordbruksnämnd att utfärda erforderliga tillämpningsföreskrifter samt att genomföra kompensation i enlighet med de i propositionen angivna grunderna. I prop. 1973: 94 tog jag upp frågan om vilken myndighet som bör handlägga nu aktuella kompensationsfrågor. Med hänsyn till att fråga är om skatteförhållanden ansåg jag det motiverat att föra över handläggningen av dessa ärenden från statens jordbruksnämnd till riksskatteverket, som är beskattningsmyndighet för bensinskatt.

Departementschefen

Vägtrafikbeskattningen bygger f. n. på den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen, sådan denna utformats i 1963 års trafikpolitiska beslut. Under de senaste åren har väsentliga ansträngningar gjorts för att utforma vägtrafikbeskattningen så att den ger en adekvat täckning för de kostnader fordonstrafiken orsakar samhället. Viktiga delar i detta arbete är den av 1970 års riksdag beslutade etappvisa omfördelningen av den årliga fordonsskatten och införandet av kilometerskatt den 1 januari 1974 för sådana personbilar, lastbilar och bussar som drivs med annat drivmedel än bensin eller gasol.

Vägtrafikbeskattningen

Fullföljande av 1970 års riksdagsbeslut. Enligt 1970 års riksdagsbeslut om en omfördelning av den årliga fordonsskatten för fordon med totalvikt över tre ton skulle reformen genomföras i fem etapper med början den 1 januari 1971 och därefter vartannat år. Den första etappen innebar att 10 % av hela omläggningseffekten uppnåddes. Andra etappen, som genomfördes den 1 januari 1973, innebar ytterligare 15 % av hela omläggningen. Enligt planerna skall återstående tre etapper, var och en omfattande 25 % av hela omläggningen, genomföras den 1 januari 1975, den 1 januari 1977 och den 1 januari 1979.

I samband med genomförandet av första etappen uttalade jag bl. a. att en etappvis omläggning innebar att, om så skulle behövas, hänsyn

kunde tas till nytillkommande omständigheter som var ägnade att påverka reformprogrammet. Några sådana omständigheter föreligger inte. Jag förordar därför att tredje etappen genomförs planenligt den 1 januari 1975. Ändringen berör endast fordonsskatten enligt vägtrafikskatteförordningen (1973: 601, VSF) och således inte den särskilda fordonsskatten. Nya fordonsskattesatser har utarbetats inom finansdepartementet helt i överensstämmelse med de beräkningar som låg till grund för andra etappen.

Ändring av skattesatserna bör få verkan för samtliga berörda fordon från samma tidpunkt. Fr. o. m. år 1974 gäller ett nytt system med s. k. rullande uppbörd av fordonsskatt. Uppbörd görs nu under hela året utom under juli månad. Skatt betalas i förskott för en period om tolv kalendermånader (skatteår), utom i de fall fordonsskatten jämte ev. särskild fordonsskatt uppgår till mer än 1 500 kronor för helt år, då skatt betalas i förskott för perioder om tre kalendermånader (skatteperioder). Skatteår och skatteperioder bestäms med ledning av den sista siffran i fordonets registreringsnummer. Detta system för uppbörden innebär att flertalet fordonsägare har betalat fordonsskatt efter de äldre skattesatserna även för tid efter ikraftträdandet av de nya skattesatserna den 1 januari 1975. Endast för fordon med slutsiffra 7 sker uppbörd i december 1974 för hela år 1975. Är skatten för ett fordon högre än 1 500 kronor för helt år sker uppbörd i december 1974 för tiden januari—mars när fordonets slutsiffra är 3, 7 eller 0.

De problem som ändringen av skattesatserna medför kan lösas genom att i januari 1975 göra en särskild uppbörd av tillkommande skatt resp. en återbetalning av överskjutande skatt. Detta innebär visserligen ett stort antal extra uppbördstransaktioner. Det är dock en tekniskt sett enkel metod att sätta de nya skattesatserna i kraft vid en och samma tidpunkt för alla fordon. Det bör också beaktas, att det minsta skattebelopp jag i det följande förordar skall komma i fråga för uppbörd eller återbetalning, tjugo kronor, innebär ett minskat antal transaktioner. Enligt min mening bör den nu angivna metoden användas. Det ankommer på regeringen att meddela erforderliga föreskrifter för ett genomförande av omläggningen i enlighet med vad nu sagts.

Kilometerskatt för personbilar. Den fasta skatten, dvs. fordonsskatten, för personbilar är inte beroende av drivmedlet. Däremot är den rörliga delen av vägtrafikbeskattningen beroende därav. För bensin- eller gasol-drivna bilar utgår specialdestinerad skatt om 43 öre resp. 29 öre för liter och ej specialdestinerad allmän energiskatt med 27 öre resp. 19 öre för liter. För brännoljedrivna personbilar utgår specialdestinerad kilometerskatt och ej specialdestinerad särskild kilometerskatt. Vidare utgår allmän energiskatt med 2,5 öre för liter för brännolja. Kilometerskatterna varierar med fordonens tjänstevikt.

En jämförelse mellan skattebelastningen för bensindrivna och brännoljedrivna personbilar förutsätter att bensinbilarnas bränsleförbrukning är känd eller kan beräknas. Inom finansdepartementet har en beräkning av bränsleförbrukningen gjorts för vissa vanliga bilar. Beräkningen grundar sig bl. a. på uppgifter från fabrikanter, importörer och återförsäljare samt på publicerade undersökningar. Resultatet av beräkningen framgår av följande uppställning, där också kilometerskatterna för flertalet av de i Sverige förekommande brännoljedrivna personbilarna redovisas. För varje bensindrivet fordon finns också angivet hur stor kilometerskatten skulle vara om fordonet var brännoljedrivet.

Märke	Tjänstevikt kg	Bensinför- brukning, lit/mil	Specialdestinerad		Ej specialdestinerad	
			bensin- skatt öre/mil	kilometer- skatt öre/mil	skatt på bensin ¹ öre/mil	Särskild kilome- terskatt öre/mil
Daf 55	880	0,80	34,4	19,3	14,4	8,1
Fiat 128 B	910	0,80	34,4	20,1	14,4	8,4
Citroën Club GS	980	0,87	37,4	20,1	15,7	8,4
Fiat 124 S	1 010	0,96	41,3	20,9	17,3	8,7
Morris Marina 1800	1 030	0,90	38,7	20,9	16,2	8,7
Ford Capri 1600						
GT XLR	1 050	1,02	43,9	20,9	18,4	8,7
Peugeot 204 D ²	1 050	—	—	20,9	—	8,7
Volkswagen 1600 TLE	1 070	0,94	40,4	20,9	16,9	8,7
Volkswagen 1600						
Variant	1 100	1,08	46,4	20,9	19,4	8,7
Fiat 125	1 150	1,00	43,0	21,7	18,0	9,0
Renault 16 TSA	1 150	0,99	42,6	21,7	17,8	9,0
Volkswagen 411 L	1 150	1,07	46,0	21,7	19,3	9,0
Opel Rekord D ²	1 160	—	—	21,7	—	9,0
Audi 100 LS	1 170	1,05	45,2	21,7	18,9	9,0
Volkswagen K 70	1 170	0,99	42,6	21,7	17,8	9,0
Porsche 911 T	1 180	1,09	46,9	21,7	19,6	9,0
Saab 99 EMS	1 190	0,99	42,6	21,7	17,6	9,0
Opel Rekord 1900	1 210	0,97	41,7	22,5	17,5	9,3
Volvo 142	1 240	1,06	45,6	22,5	19,1	9,3
BMW 2002	1 250	0,95	40,9	22,5	17,1	9,3
Volvo 144	1 280	1,05	45,2	22,5	18,9	9,3
Peugeot 504	1 300	0,91	39,1	22,5	16,4	9,3
Peugeot 504 D ²	1 370	—	—	23,3	—	9,6
Ford Consul 2000	1 410	1,15	49,5	24,1	20,7	9,9
Mercedez 220	1 430	1,15	49,5	24,1	20,7	9,9
Volvo 164	1 430	1,24	53,3	24,1	22,3	9,9
Citroën Special	1 450	1,15	49,5	24,1	20,7	9,9
Mercedez 200 D ²	1 470	—	—	24,1	—	9,9
Mercedez 220 D ²	1 470	—	—	24,1	—	9,9
Datsun D ²	1 500	—	—	24,1	—	9,9
BMW 2800	1 500	1,30	55,9	24,1	23,4	9,9

¹ Avser endast den förutvarande särskilda motorbränsleskatten på bensin (18 öre/lit.).

² Brännoljedriven.

Beräkningen visar entydigt att vägtrafikbeskattningen för de brännoljedrivna personbilarna ligger på en väsentligt lägre nivå än för de bensindrivna personbilarna. Något förenklat kan sägas att skatten är dubbelt så hög för de bensindrivna som för de brännoljedrivna personbilarna.

Jag anser i likhet med 1973 års skatteutskott att starka skäl talar för en utjämning av skattenivån för personbilar som körs på olika drivmedel. Vad som därvidlag bör komma i fråga är enligt min mening att skapa en så långt möjligt lika nivå för den specialdestinerade skatten, dvs. bensinskatten och kilometerskatten. De ej specialdestinerade skatterna, dvs. den allmänna energiskatten, vari den särskilda motorbränsleskatten på bensin numera ingår, och den särskilda kilometerskatten, är visserligen skatter som träffar vägtransporterna men de används inte för att bekosta vägväsendet och vägtrafikväsendet. Kostnadsansvarighetsprincipen behöver därför inte tillämpas strikt på dessa skatter. Jag finner sålunda att övervägande skäl talar för att endast kilometerskatten höjs så att den kommer i nivå med den specialdestinerade bensinskatt som träffar körningen med likvärdiga bensindrivna personbilar. Detta skulle innebära något mindre än en fördubbling av kilometerskatten för de små bilarna och något mer än en fördubbling för de större bilarna. Skattesatserna har i författningsförslaget utformats i enlighet härmed.

I likhet med vad jag uttalat i fråga om ändringarna av fordonsskattens storlek bör höjningen av kilometerskatten träda i kraft samtidigt för samtliga brännoljedrivna personbilar. Kilometerskatt beräknas och betalas med vissa undantag för perioder om tre kalendermånader. Perioderna bestäms med ledning av den sista siffran i registreringsnumret. I fråga om fordon vars skatteperiod börjar vid ikraftträdandet uppkommer inga särskilda svårigheter. Avstämpling görs under sista månaden i skatteperioden före den då de nya skattesatserna skall gälla. I fråga om andra fordon däremot krävs en särskild avstämpling i anslutning till ikraftträdandet. För att så långt möjligt undvika extra arbete för såväl enskilda som myndigheter bör ikraftträdandet ske vid en tidpunkt då ordinarie avstämpling skall göras för så många fordon som möjligt. I januari skall avstämpling göras för fordon med någon av slutsiffrorna 2, 4, 5, 6 eller 9 för skatteperioden november—januari. Nästa avstämpling för dessa fordon görs i april och avser då skatteperioden februari—april. Om ikraftträdandet sätts till den 1 februari eller den 1 maj 1975 behöver något ingrepp inte göras i avstämplingsrutinerna för hälften av de kilometerskattepliktiga personbilarna. För övriga fordon får som nämnts göras en särskild avstämpling i slutet av januari 1975. Uppbördens kan därefter ske i vanlig ordning även för dessa fordon. Jag förordar således att ändringen av kilometerskattesatserna för personbilar skall träda i kraft den 1 februari eller den 1 maj 1975. Med hänsyn till vad jag i det följande uttalar om utlandskörning med kilometerskattepliktig

personbil bör regeringen bemyndigas att bestämma när bestämmelserna skall träda i kraft. Det ankommer på regeringen att utfärda föreskrifter om avstämpling och uppbörd i enlighet med vad jag nu anför.

Frågan om skattelättnader för de brännoljedrivna personbilarna vid utlandskörning behandlades som tidigare nämnts i samband med kilometerskattebeslutet år 1973. Av bl. a. ekonomiska och kontrolltekniska skäl beslöts då att någon avräkning av körsträckan utomlands inte skulle ske vid beräkning av kilometerskatt. I enlighet med vad som uttalades vid riksdagsbehandlingen bör en sådan avräkning i princip medges om en skatteskärpning genomförs för de berörda fordonen. Eftersom jag i det föregående har förordat sådan skatteskärpning vill jag också här ange hur ett sådant avräkningssystem enligt min mening bör kunna utformas. Det framstår därvid som klart att det endast är kilometerskatten och den särskilda kilometerskatten som bör komma i fråga. Någon lättnad beträffande fordonsskatten finner jag inte motiverad.

Vid ut- och inresa skall en avstämpling göras i kilometerräknaren. Det avstämplingskort som därvid används skall lämnas till tullmyndigheten som efter datumstämpling vidarebefordrar kortet till bilregister-nämnden.

För att underlätta för tullmyndigheten att identifiera en kilometer-skattepliktig personbil bör sådant fordon före utlandsresa förses med ett märke av samma typ som det kontrollmärke som skall finnas på den bakre registreringsskylten. Märket bör tillhandahållas på begäran av fordonsägaren. Har märke tillhandahållits skall det placeras på fordonet och får inte tagas bort. Härigenom ges tullmyndigheterna möjlighet att identifiera dessa fordon vid ut- och inresa. Tullmyndigheterna skall se till att kilometerräknaren avstämplas vid ut- och inresa, dock endast om nu avsett märke finns på fordonet. Endast om avstämpling görs under kontroll av tullmyndigheten bör avräkning ske av körsträckan utomlands. Saknas sådant märke på fordonet bör böter kunna utdömas.

De nya skattesatserna för kilometerskattepliktiga personbilar och avräkningssystemet för dessa vid utlandskörning bör träda i kraft samtidigt och först när ett märke finns tillgängligt. Med hänsyn härtill bör ikraft-trädandet få bestämmas av regeringen.

I förevarande avseende intar trafiken på Norge en särställning eftersom vissa tullanstalter på gränsen mot Norge är stängda under del av dygnet. På andra platser saknas tullanstalt. Härigenom kan ett fordon, som förts ut över öppen, bemannad tullanstalt, föras in i Sverige igen utan tullkontroll och användas här för att sedan åter föras ut utan kontroll och in med kontroll. Här föreligger en uppenbar risk för att körsträckan i Sverige skulle kunna undgå beskattning. När det gäller lastbilar, bussar och släpvagnar har ett system med anmälan i förväg till riksskatteverket och avstämpling på eget ansvar kunnat införas. Det föreligger dock viktiga skillnader mellan trafik med sådana fordon och

personbilar. Den förstnämnda är i allt väsentligt underkastad kilometerbeskattning i Norge, vilket inte gäller personbilarna. Det finns normalt någon handling, t. ex. kvitto på erlagd norsk kilometerskatt, fraktsedel eller faktura, som visar att en resa företagits till Norge. Kontrollmöjligheterna är väsentligt mindre när det gäller personbilarna. Därtill kommer att motorbrännoljan inte beskattas särskilt i Norge och att körsträckorna för kilometerskattepliktiga personbilar normalt kan antas vara relativt korta. Jag har därför funnit att något allmänt avräkningsförfarande i fråga om körsträcka, som med personbil tillryggalagts i Norge inte bör komma i fråga. Skulle i något fall körsträckan i Norge vara av avsevärd längd torde regeringen kunna medge nedsättning av kilometerskatten och den särskilda kilometerskatten med stöd av 39 § VSF.

Det angivna systemet förutsätter kontroll vid ut- och inresa. Emellertid kan det förekomma att fordon, som använts utom riket i annat land än Norge, förts dit eller därifrån över Norge. Kontroll har då skett endast vid ut- eller inresan. Även dessa fall bör kunna handläggas enligt 39 § VSF.

Det nu angivna systemet kräver ändring i 17 och 41 §§ VSF och i kungörelsen (1973: 777) om återbetalning och avräkning av vägtrafikskatt m. m. för fordon som använts utom riket.

Kilometerskatt för släpvagnar. Frågan om införande av kilometerskatt för släpvagnar har behandlats tidigare i olika sammanhang. I prop. 1973: 94 förklarade jag att jag delade bilskatteutredningens och remissinstansernas uppfattning att kilometerskatt för släpvagnar skulle införas så snart räknarfrågan lösts. Så har nu skett.

Mellan staten genom kilometerskattenämnden och AB Samefa har den 10 juni 1974 träffats avtal om konstruktion och tillverkning av stämplande kilometerräknare, avsedda för montering på hjulnav (navräknare), jämte fäst- och skyddsanordning. Enligt avtalet svarar AB Samefa bl. a. för att 3 000 serietillverkade räknare är färdiga för leverans senast den 31 maj 1975 och att minst 5 000 serietillverkade räknare per månad är färdiga för leverans med början den 31 juli 1975 och slut den 30 november 1975. Räknarna och därtill hörande anordningar skall tillverkas enligt specifikationer som anges i avtalet.

AB Samefa åtar sig enligt avtalet att för statens räkning t. o. m. den 31 mars 1977 leverera räknare till ett pris av 250 kronor, fästsanordning till ett pris av 105 kronor och ett slag av skyddsanordning till ett pris av 15 kronor. Priserna, som är angivna utan mervärdesskatt, är underkastade viss indexreglering. I avtalet har också intagits en klausul enligt vilken staten skall tillgodoräknas halva skillnaden mellan 177 kronor och det lägre inköpspris AB Samefa kan uppnå. Staten har åtagit sig att, om 30 000 räknare med därtill hörande skyddsanordningar inte

sålt före utgången av mars 1977, lösa in det återstående antalet räknarutrustningar.

Kungl. Maj:t har den 14 juni 1974 godkänt avtalet mellan kilometerskattenämnden och AB Samefa.

Enligt vad jag inhämtat har konstruktionen och tillverkningen av navräknare fortsatt planenligt efter avtalets ingående. Det finns därför enligt min mening numera tekniska förutsättningar för införande av kilometerskatt för släpvagnar. I likhet med vad jag anförde i prop. 1971: 153 anser jag det väsentligt att berörda branscher och myndigheter får klarhet i frågan om kilometerskatt för släpvagnar. Jag föreslår därför att beslut nu fattas om tidpunkten för införandet av sådan skatt. Med hänsyn till behovet av tid för tillverkning, distribution, montering och besiktning av räknare förordar jag att tidpunkten bestäms till den 1 juni 1976. Tills vidare är jag inte beredd att ta ställning till om kilometerskatten skall ersätta — förutom den särskilda fordonsskatten — hela eller endast del av fordonsskatten. Däremot bör redan nu beslutas att kilometerskatt skall införas för släpvagnar över tre tons skattevikt, som dras av kilometerskattepliktigt fordon. Praktiska förutsättningar för införande av kilometerskatt för traktorer och motorredskap föreligger inte enligt min mening.

Enligt vad jag erfarit avser kilometerskattenämnden att inom kort förelägga Kungl. Maj:t ett avtal om direktdistribution genom statens försorg av navräknare jämte utrustning. Mot bakgrund av bl. a. erfarenheterna från införandet av kilometerskatt för motorfordon föreligger goda skäl att förorda en sådan distributionsform även när det gäller navräknarna. Distributionen bör av praktiska skäl omfatta sådana släpvagnar av berört slag som vid en viss tidpunkt under första halvåret 1975 är registrerade och inte avställda. Vidare bör i likhet med vad som beslöts i fråga om kilometerräknare till personbilar, bussar och lastbilar kostnaden för navräknarna tas ut av de enskilda fordonsägarna efter i huvudsak samma principer som tillämpades för räknarna till bilar och bussar. Jag har inhämtat att det till en grupp släpvagnar, som omfattar 500—1 000 fordon, kan komma att krävas en särskild skyddsanordning, som i viss utsträckning får specialtillverkas till varje fordon. Kostnaden härför blir därför förhållandevis hög och kan komma att uppgå till omkring 1 000 kronor per fordon. Kostnaden bör i fråga om de fordon som omfattas av nyss angivna distribution stanna på statsverket.

Beträffande kilometerskattens utformning i övrigt avser jag att återkomma i ett senare sammanhang.

Övriga frågor om vägtrafikskatt. Vid ingången av år 1974 trädde bestämmelserna i VSF m. fl. författningar i kraft. De nya bestämmelserna innebar i åtskilliga avseenden ändringar i förhållande till äldre bestäm-

melser. Det är med hänsyn till det stora antalet skattepliktiga fordon nödvändigt att gällande regler är lätta att tillämpa praktiskt. Jag har visserligen erfarit att så är fallet i allt väsentligt men att vissa mindre ändringar är påkallade.

Enligt 16 och 21 §§ VSF får skattepliktigt fordon inte brukas om till betalning förfallen skatt inte erlagts för det innevarande och det närmast föregående skatteåret. Detta förbud gäller inte i fråga om skatt som åvilar den som innehåft fordonet på grund av avbetalningsköp, om fordonet återtages. För beskattningsmyndigheterna är det i många fall svårt att avgöra om ett fordon sålts på avbetalning och återtagits. Dessa svårigheter inverkar på möjligheterna att utfärda skattekvitto och kontrollmärke. Jag har kommit till den uppfattningen att särbestämmelsen vid återtagande av avbetalningsfordon bör slopas. Härigenom skulle huvudregeln komma att tillämpas, dvs. fordonet får inte brukas förrän till betalning förfallen skatt betalats. Detta medför i sin tur att fordons värde vid återtagandet bör bestämmas med hänsyn till ev. skatteskuld som åvilar avbetalningsköparen. Något hinder häremot torde inte föreligga. Jag föreslår därför att bestämmelsen i fråga utgår ur 16 och 21 §§.

Som en huvudregel i fråga om skattskyldighet gäller att den är skattskyldig som äger ett fordon vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas (14 § första stycket och 20 § första stycket VSF). Anser någon att skatt oriktigt påförts honom får han påkalla beslut hos beskattningsmyndigheten (23 § VSF). För skatt som fastställts efter sådan begäran svarar den som ägde fordonet under den tid ansökan avser (14 § tredje stycket och 20 § andra stycket VSF). Erfarenheterna hittills visar att det stora flertalet beslut enligt 23 § VSF förorsakas av att fel person påstås vara antecknad som ägare till visst fordon. Kan påståendet godtas av beskattningsmyndigheten påförs skatten den som ägde fordonet under den tid skatten avser. Detta kan innebära att två eller flera personer kan vara skattskyldiga, nämligen om fordonet bytt ägare även under den tid skatten avser.

Detta förhållande bör enligt min mening ändras genom att hänvisningen till 23 § VSF slopas i både 14 och 20 §§ VSF. I de fall beslut enligt 23 § VSF innebär att annan än den som vid ingången av uppbörds månaden faktiskt är antecknad som ägare till visst fordon bör anses som ägare till fordonet skall alltså denne påföras hela skatten för den tid det gäller. Grundas beslutet på att skatten blivit felaktigt beräknad skall ytterligare skatt betalas eller överskjutande skatt återbetalas till ägaren vid uppbörds månadens ingång. I förtydligande syfte föreslås även en mindre ändring i 14 § första stycket och 20 § första stycket VSF.

I detta sammanhang vill jag också föreslå en ändring beträffande skyldigheten att betala kilometerskatt när fordon avregistreras eller an-

nars av annan anledning än avställning upphör att vara skattepliktigt. Fordonsskatt återbetalas därvid, om det inte skett tidigare vid t. ex. avställning, till den som ägde fordonet då skatteplikten upphörde. Skattskyldig i fråga om kilometerskatt är den som ägde fordonet vid ingången av uppbörds månaden. Eftersom uppbörden av kilometerskatt sker i efterhand är det ibland en person som får återbetalning av fordonsskatt och en annan som skall betala kilometerskatt. Det är därför lämpligt att den som är berättigad till återbetalning i dessa fall också skall betala kilometerskatt. Jag föreslår att bestämmelser härom förs in i 20 § andra stycket VSF.

Jag vill av praktiska skäl också som en allmän regel föreslå att skattebelopp under 20 kronor inte skall behöva betalas in eller återbetalas. En bestämmelse härom föreslås bli införd i 29 § VSF.

I syfte att förbättra kontrollmöjligheterna bör i 30 § VSF tas in en hänvisning till 4 § lagen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning. Sistnämnda bestämmelse reglerar bl. a. skyldigheten att föra räkenskaper.

Den nya regeringsformen, som träder i kraft den 1 januari 1975, föranleder mig att föreslå vissa ändringar i VSF. Sålunda bör i 12 § VSF införas bestämmelser om att fordonsskatt betalas i förskott med möjlighet för regeringen att för grupp av fordon föreskriva betalning vid annan tidpunkt. F. n. betalas fordonsskatt för skatteperioden augusti—oktober (slutsiffra 1 eller 8) i augusti, vilket bör gälla även i fortsättningen. Vidare bör i 18 § VSF anges att kilometerskatt betalas i efterhand för skatteperiod.

I 12 § vägtrafikskattekungörelsen (1973: 776, VSK) föreskrivs att fordonsskatt, varmed avses summan av fordonsskatt och särskild fordonsskatt, skall betalas för skatteperiod om den överstiger 1 500 kronor för helt år. Bestämmelsen bör föras in i 12 § VSF. Samtidigt bör formella ändringar göras i 9 § VSF.

Bestämmelserna i 28 § första och andra styckena VSK innebär att uppbördslagens (1953: 272) bestämmelser om indrivning, avkortning och avskrivning av skatt och införsellagens (1968: 621) bestämmelser om införsel blir tillämpliga på vägtrafikskatt. Jag föreslår att nu angivna bestämmelser i stället förs in i 30 § VSF. Detsamma föreslås beträffande bestämmelsen i 30 § andra stycket VSK om vilken skatt som får avräknas vid återbetalning av vägtrafikskatt. En följdändring föreslås i 43 § VSF.

Jag vill i detta sammanhang också föreslå att skattebrottslagen (1971: 69) och lagen (1971: 1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m. görs tillämpliga på avgift enligt förordningen (1973: 1216) om särskild beredskapsavgift för oljeprodukter.

Bensinskattkompensation till jordbruket

Sedan flera år tillbaka utgår kompensation för den specialdestinerade bensinskatten till den, som använder bensindriven traktor eller skördetröska i jordbruket. Kompensationen utgör f. n. 350 kronor för år och traktor, 575 kronor för år och självgående skördetröska samt 150 kronor för år och bogserad tröska. Har traktor innehafts minst sex månader men inte helt år utgår kompensation med 175 kronor. För att kompensation för bensinskatt för traktor skall utgå krävs att den använts på en areal om minst tre hektar åker. När det gäller tröska skall den ha använts på minst tio hektar åker eller, i fråga om bogserad tröska, minst fem hektar åker. Statens jordbruksnämnd har i uppgift att handlägga kompensationsärenden i enlighet med de riktlinjer som angetts i prop. 1953: 20, 1957: 95 och 1969: 45.

Statistiska centralbyrån har för statens jordbruksnämnds räkning undersökt bl. a. bensinförbrukningen för jordbrukets traktorer och skördetröskor per den 1 mars 1973. Enligt undersökningen utgjorde den genomsnittliga bensinförbrukningen per traktor år 1972 597 liter för alla jordbruk. Motsvarande siffra var för år 1969 749 liter. För de minsta brukningsenheterna har bensinförbrukningen år 1972 angetts till 499 liter och för de största till 739 liter. Motsvarande siffror för år 1969 var 571 resp. 1 187 liter. Vid skattesatsen 43 öre för liter utgör den genomsnittliga bensinskatten för en jordbrukstraktor omkring 257 kronor. Den genomsnittliga bensinförbrukningen per självgående skördetröska beräknas till 512 liter för medelsmå jordbruk (år 1969 624 liter) och till 884 liter för jordbruk med mellan 50 och 100 hektar åker (år 1969 1 169 liter) och till 671 liter för alla jordbruk (år 1969 748 liter). Den genomsnittliga bensinskatten för en självgående skördetröska utgör alltså f. n. omkring 289 kronor. I fråga om bogserade tröskor antar jordbruksnämnden en sjunkande tendens i likhet med vad som gäller de självgående tröskorna. För år 1973 har kompensation utbetalats endast för ett tiotal bogserade skördetröskor.

Enligt min mening är avvikelserna mellan nuvarande kompensationsbelopp och den bensinskatt som belastar jordbrukets traktorer och skördetröskor nu så stor att det är motiverat med en sänkning av kompensationsbeloppen. Jag anser i likhet med vad jag uttalade i prop. 1969: 45 att någon reduktion av kompensationen inte bör göras för körning med traktor på allmän väg. Jag anser vidare att skäl talar för att den nedläggning av kompensationen som utredningens resultat motiverar i viss grad lindras. Jag förordar därför att kompensation skall utgå för år med 270 kronor för traktor, 300 kronor för självgående skördetröska och med 100 kronor för bogserad skördetröska. De nya kompensationsbeloppen bör i princip tillämpas fr. o. m. kalenderåret 1975.

Som nämnts i annat sammanhang bör riksskatteverket överta de upp-

gifter i fråga om jordbrukets bensinskattkompensation som f. n. vilar på statens jordbruksnämnd. Det bör även i fortsättningen ankomma på jordbruksnämnden att ombesörja beräkningar av bensinförbrukningen.

F. n. utgår kompensation utan någon reglering i författning. Med hänsyn till bestämmelserna i den nya regeringsformen, som träder i kraft den 1 januari 1975, synes det nödvändigt att kompensationsbestämmelserna regleras i lag. Inom finansdepartementet har upprättats förslag till sådan lag. Förslaget bygger på vad som nu tillämpas med de i det föregående förordade kompensationsbeloppen. Det bör dock vara den faktiska och inte den registrerade äganderätten som är avgörande för rätten till kompensation. Skattskyldigheten till vägtrafikskatt har samma anknytning. I den mån verkställighetsföreskrifter behövs bör sådana få meddelas av riksskatteverket.

Överföring av handläggningen på riksskatteverket bör ske redan vid årsskiftet 1974/75. Jag förordar därför att författningen sätts i kraft vid denna tidpunkt men att de nuvarande kompensationsbeloppen skall gälla för år 1974. Vidare bör särskilt anges att äldre bestämmelser gäller i fråga om ansökningar om kompensation som kommit in före den 1 januari 1975.

Hemställan

Under återopande av vad jag sålunda har anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen

dels att antaga inom finansdepartementet upprättade förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskatteförordningen (1973: 601),
2. lag om kompensation för skatt på bensin i vissa fall,
3. lag om ändring i skattebrottslagen (1971: 69),
4. lag om ändring i lagen (1971: 1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.,

dels godkänna vad jag förordat om införande av kilometerskatt för släpvagnar och om bestridande av kostnaderna för kilometerräknarapparatur.

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

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

