

Regeringens proposition

1978/79:154

om omfördelning av den årliga fordonsskatten, m. m.;

beslutad den 8 mars 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 att den femte och sista etappen genomförs av den omläggning av den årliga fordonsskatten som påbörjades genom beslut av 1970 års riksdag. Omläggningen innebär en omfördelning av fordonsskatten för fordon med en totalvikt över 3 ton. Reformarbetet som sådant leder till oförändrad eller sänkt skatt för bensindrivna bussar och lastbilar, sänkt skatt för flertalet lastbilar utan anordning för påhängsvagn, höjd skatt för andra lastbilar samt höjd skatt för flertalet släpvagnar. I samband med att femte etappen genomförs föreslås att skatten på de allra lättaste bussarna och lastbilarna höjs så att den kommer i nivå med motsvarande personbilar.

I propositionen föreslås också en höjning av kilometerskatten på släpvagnar med ca 15 %. Förslaget hänger samman med den höjning av bensinskatten och kilometerskatten som genomfördes våren 1978 och som innebar mindre höjning av kilometerskatten för släpvagnar än för övriga fordon.

Kompensation för bensinskatt vid yrkesmässig användning av motorsåg skall enligt förslag i propositionen utgå med 10 % av den kompensationsgrundande kostnaden i stället för 15 % som nu gäller. Överstiger denna kostnad 4 000 kr. bör kompensation utgå med 50 % av skatten på bensin i stället för 60 %. Vidare föreslås att den minsta kompensationsgrundande kostnaden höjs från 200 kr. till 600 kr.

Slutligen föreslås i propositionen förenklad redovisning av bensinskatt i vissa fall.

1 Förslag till Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Häri genoms föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1973:601)¹

dels att bilagorna 1 och 2 skall ha nedan angivna lydelse,
dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 4 a §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 a §

Vid riksskatteverkets sida skall finnas en särskild rådgivande nämnd (kilometerskattenämnden) med uppgift att till verket avge yttrande och förslag i ärenden som avses i 17 §. Innan riksskatteverket fattar beslut i sådana ärenden av principiell betydelse eller annars av större vikt skall verket höra nämnden.

Om sammansättningen av nämnden förordnar regeringen.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1973:601)²

Nuvarande lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0– 75	75	0
	76–	100	0
2 Annan motorcykel	0–	150	0
B Personbilar			
	0– 900	280	0
	901–	355	75

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:869.

² Senaste lydelse 1978:118

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001-	165 203 704	0 38 7
2 Annan buss	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001- 7 000 7 001-10 000 10 001-30 000 30 001-	165 203 715 1 449 2 424 11 783	0 38 18 32 47 11
D Lastbilar			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001-	165 204 719	0 39 8
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhängsvagn			
med två hjulaxlar	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001- 7 000 7 001-10 000 10 001-15 000 15 001-20 000 20 001-	165 204 728 1 431 2 663 6 287 11 001	0 39 17 40 72 96 10
med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001- 8 000 8 001-12 000 12 001-18 000 18 001-27 000 27 001-	165 204 728 1 595 2 981 6 596 13 281	0 39 17 34 60 75 10
2.2 utan anordning för påhängsvagn			
med två hjulaxlar	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001- 6 000 6 001-10 000 10 001-14 000 14 001-17 000 17 001-20 000 20 001-	165 204 722 1 066 2 094 4 256 7 129 10 564	0 39 11 25 53 95 118 13

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal 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	721	10
	6 001-11 000	1 029	18
	11 001-15 000	1 955	44
	15 001-18 000	3 749	78
	18 001-27 000	6 100	89
	27 001-	14 032	11
E Traktorer och motorredskap			
1 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap som inrättats för drift med annat drivmedel än brännolja	0- 1 300	300	0
	1 301- 3 000	345	45
	3 001- 7 000	1 140	75
	7 001-	4 200	135
2 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap som inrättats för drift med brännolja	0- 1 300	388	0
	1 301- 3 000	450	61
	3 001- 7 000	1 487	99
	7 001-	5 447	175
3 Traktor klass II	0- 2 500	120	0
	2 501-	180	0
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skatte- vikt högst 3 000 kilogram			
påhängsvagn	0- 1 000	180	0
	1 001- 3 000	205	25
annan släpvagn	0- 1 000	120	0
	1 001- 3 000	137	17
2 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages uteslutande av bensin- eller gasolldrivet motorfordon ¹			
2.1 påhängsvagnar			
med en hjulaxel	3 001-	693	13
med två eller flera hjulaxlar	3 001-13 000	690	10
13 001-	1 680	0	
2.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001-	469	9

¹ Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon utgår skatt enligt 3. Drages släpvagn även av trafiktraktor eller registrerat motorredskap utgår skatt enligt 4.

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilogram över den lägsta vikten i klassen
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 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar			
3.1 påhängsvagnar			
med en hjulaxel	3 001– 4 500	358	18
	4 501– 6 000	643	18
	6 001– 8 000	965	25
	8 001–	1 508	38
med två eller flera hjulaxlar	3 001– 4 500	353	13
	4 501– 6 000	573	13
	6 001– 8 000	804	14
	8 001–10 000	1 110	20
	10 001–14 000	1 635	35
	14 001–18 000	3 183	43
	18 001–19 000	5 090	50
	19 001–23 000	5 535	0
	23 001–28 000	5 860	0
	28 001–	6 185	0
3.2 andra släpvagnar			
med en hjulaxel	3 001– 5 000	244	14
	5 001– 8 000	549	14
	8 001–	1 023	28
med två hjulaxlar	3 001– 5 000	238	8
	5 001– 8 000	440	10
	8 001–11 000	765	15
	11 001–14 000	1 308	23
	14 001–17 000	2 088	28
	17 001–	3 018	38
med tre eller flera hjulaxlar	3 001– 5 000	227	7
	5 001– 8 000	392	7
	8 001–11 000	627	7
	11 001–14 000	914	9
	14 001–17 000	1 285	15
	17 001–20 000	1 814	19
	20 001–25 000	2 487	22
	25 001–30 000	3 806	31
	30 001–32 000	5 539	39
	32 001–35 000	6 280	0
35 001–40 000	6 450	0	
40 001–	6 640	0	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av trafik- traktor eller registrerat motorredskap ²			
4.1 påhängsvagnar			
med en hjulaxel	3 001– 6 000	928	43
	6 001– 8 000	2 239	64
	8 001–	3 534	79
med två eller flera hjulaxlar	3 001– 8 000	919	34
	8 001–11 000	2 668	83
	11 001–20 000	5 180	105
	20 001–	14 563	38
4.2 andra släpvagnar			
med en hjulaxel	3 001– 8 000	629	31
	8 001–	2 208	60
med två hjulaxlar	3 001– 8 000	621	22
	8 001–11 000	1 749	50
	11 001–17 000	3 270	71
	17 001–	7 554	95
med tre eller flera hjulaxlar	3 001– 8 000	618	19
	8 001–11 000	1 578	29
	11 001–14 000	2 462	43
	14 001–20 000	3 774	65
	20 001–25 000	7 690	81
	25 001–30 000	11 766	107
	30 001–35 000	17 084	75
	35 001–	20 759	30

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

Föreslagen lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Motorecyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0- 75 76-	75 100	0 0
2 Annan motorcykel	0-	150	0
B Personbilar			
	0- 900 901-	280 355	0 75
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001-	280 309 715	0 29 0
2 Annan buss	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001- 7 000 7 001-10 000 10 001-30 000 30 001-	280 309 715 1 155 1 995 11 795	0 29 11 28 49 0
D Lastbilar			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001-	280 309 715	0 29 0
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhängsvagn			
med två hjulaxlar	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001- 7 000 7 001-10 000 10 001-15 000 15 001-20 000 20 001-	280 309 715 1 355 2 765 6 965 12 615	0 29 16 47 84 113 0
med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600 1 601- 3 000 3 001- 8 000 8 001-12 000 12 001-18 000 18 001-27 000 27 001-	280 309 715 1 365 2 765 6 965 14 705	0 29 13 35 70 86 0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2.2 utan anordning för påhängsvagn			
med två hjulaxlar	0- 1 600	280	0
	1 601- 3 000	309	29
	3 001- 6 000	715	5
	6 001-10 000	865	19
	10 001-14 000	1 625	57
	14 001-17 000	3 905	104
	17 001-	7 025	136
med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600	280	0
	1 601- 3 000	309	29
	3 001- 6 000	714	3
	6 001-11 000	804	9
	11 001-15 000	1 254	45
	15 001-18 000	3 054	80
	18 001-27 000	5 454	103
27 001-	14 724	0	
E Traktorer och motorredskap			
1 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap som inrättats för drift med annat drivmedel än brännolja	0- 1 300	300	0
	1 301- 3 000	345	45
	3 001- 7 000	1 140	75
	7 001-	4 200	135
2 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap som inrättats för drift med brännolja	0- 1 300	388	0
	1 301- 3 000	450	61
	3 001- 7 000	1 487	99
	7 001-	5 447	175
3 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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages uteslutande av bensin- eller gasolldrivet motorfordon ¹			
2.1 påhängsvagnar			
med en hjulaxel	3 001-	693	13
med två eller flera hjulaxlar	3 001-13 000 13 001-	690 1 680	10 0
2.2 andra släpvagnar			
med en hjulaxel	3 001-	469	9
med två hjulaxlar	3 001-13 000 13 001-	467 1 160	7 0
med tre eller flera hjulaxlar	3 001-13 000 13 001-	465 960	5 0
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar			
3.1 påhängsvagnar			
med en hjulaxel	3 001- 6 000 6 001- 8 000 8 001-	315 1 065 1 805	25 37 57
med två eller flera hjulaxlar	3 001- 8 000 8 001-10 000 10 001-14 000 14 001-19 000 19 001-	309 1 259 1 859 3 859 7 109	19 30 50 65 0
3.2 andra släpvagnar			
med en hjulaxel	3 001- 5 000 5 001- 8 000 8 001-	215 615 1 275	20 22 41
med två hjulaxlar	3 001- 8 000 8 001-11 000 11 001-14 000 14 001-17 000 17 001-	207 857 1 487 2 477 3 707	13 21 33 41 56
med tre eller flera hjulaxlar	3 001-11 000 11 001-17 000 17 001-25 000 25 001-32 000 32 001-	204 924 1 944 4 344 7 704	9 17 30 48 0

¹ Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon utgår skatt enligt 3. Drages släpvagn även av trafiktraktor eller registrerat motorredskap utgår skatt enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av trafik- traktor eller registrerat motorredskap ²			
4.1 påhängsvagnar			
med en hjulaxel	3 001– 6 000	890	48
	6 001– 8 000	2 330	75
	8 001–	3 830	98
med två eller flera hjulaxlar	3 001– 8 000	880	39
	8 001–11 000	2 830	91
	11 001–20 000	5 560	117
	20 001–	16 090	11
4.2 andra släpvagnar			
med en hjulaxel	3 001– 8 000	600	37
	8 001–	2 450	73
med två hjulaxlar	3 001– 8 000	590	25
	8 001–11 000	1 840	54
	11 001–17 000	3 460	109
	17 001–	10 000	119
med tre eller flera hjulaxlar	3 001– 8 000	585	21
	8 001–11 000	1 635	28
	11 001–14 000	2 475	44
	14 001–20 000	3 795	69
	20 001–25 000	7 935	88
	25 001–30 000	12 335	116
30 001–35 000	18 135	74	
	35 001–	21 835	8

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

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1973:601)²

Nuvarande lydelse

Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
1 Personbil	0- 900	62	0	
	901-	67,50	5,50	
2 Buss	0- 1 600	80	0	
	1 601-	80,50	0,50	
3 Lastbil	0- 1 600	80	0	
	1 601- 9 000	80,75	0,70	
	9 001-	132,55	0,80	
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av kilometer- skattepliktigt fordon	med en hjulaxel	3 001-	38	0,30
	med två hjulaxlar	3 001-11 000	37	0,20
		11 001-	58	0,50
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001-11 000	36	0,20
		11 001-	52	0,40

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

² Senaste lydelse 1978:118.

Föreslagen lydelse

Kilometerskatt

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
1 Personbil	0- 900	62	0	
	901-	67,50	5,50	
2 Buss	0- 1 600	80	0	
	1 601-	80,50	0,50	
3 Lastbil	0- 1 600	80	0	
	1 601- 9 000	80,75	0,70	
	9 001-	132,55	0,80	
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av kilometer- skattepliktigt fordon	med en hjulaxel	3 001-	44	0,35
	med två hjulaxlar	3 001-11 000	43	0,23
		11 001-	67	0,58
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001-11 000	41	0,23
		11 001-	60	0,46

Är kilometerskattepliktig bil inrättad för drift med annat drivmedel än bränsle utgår skatt med 80 procent av angivna belopp.

Denna lag träder i kraft den 1 september 1979 såvitt avser bilaga 1 och i övrigt den 1 juli 1979.

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

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket skall ha nedan angivna lydelse.

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

Fordonslag	Totalvikt, kilogram	Skatt. kronor för 10 kilometer
1. Brännoljedriven lastbil	0–10 000	1,10
	10 001–15 000	1,60
	15 001–20 000	2,00
	20 001–	2,40
2. Brännoljedriven buss	0–10 000	0,90
	10 001–15 000	1,35
	15 001–20 000	1,60
	20 001–	1,85
3. Släpvagn kopplad till eller avsedd att kopplas till bränn- oljedriven lastbil eller bränn- oljedriven buss	10 001–15 000	0,25
	15 001–20 000	0,40
	20 001–	0,65

*Föreslagen lydelse***Kilometerskatt**

Fordonslag	Totalvikt, kilogram	Skatt. kronor för 10 kilometer
1. Brännoljedriven lastbil	0–10 000	1,10
	10 001–15 000	1,60
	15 001–20 000	2,00
	20 001–	2,40
2. Brännoljedriven buss	0–10 000	0,90
	10 001–15 000	1,35
	15 001–20 000	1,60
	20 001–	1,85
3. Släpvagn kopplad till eller avsedd att kopplas till bränn- oljedriven lastbil eller bränn- oljedriven buss	10 001–15 000	0,30
	15 001–20 000	0,45
	20 001–	0,75

¹ Senaste lydelse 1978:119.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1979. De äldre bestämmelserna tillämpas dock fortfarande vid beskattning av fordon, som har införts till landet före ikraftträdandet.

3 Förslag till Lag om ändring i lagen (1961:372) om bensinskatt

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1961:372) om bensinskatt¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Deklaration till riksskatteverket skall *avlämnas* för varje kalenderkvartal eller, *där* verket *så* föreskriver, för varje kalendermånad, varunder skattskyldighet inträtt.

Deklaration skall *insändas* inom en månad *efter* varje *beskattningsperiods utgång*. Riksskatteverket *äger medgiva*, att deklARATION *må insändas* senare än nu sagts, dock inom tre månader *efter* utgången av *den beskattningsperiod deklARATIONEN avser*.

I deklARATIONEN skall lämnas uppgift om den myckenhet bensin, för vilken skattskyldighet inträtt under beskattningsperioden.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1980.

Föreslagen lydelse

6 §

Deklaration till riksskatteverket skall *lämnas* för varje kalenderkvartal eller, *när* verket föreskriver *det*, för varje kalendermånad, varunder skattskyldighet *har* inträtt. *Riksskatteverket får, när särskilda skäl föreligger, medge att deklARATION lämnas för helt kalenderår.*

Deklaration skall *ha inkommit till riksskatteverket* inom en månad *från utgången av beskattningsperioden*. Riksskatteverket *får medge* att deklARATION *skall ha kommit in* senare än *som nu har* sagts, dock *senast* inom tre månader *från* utgången av *beskattningsperioden*.

¹ Lagen omtryckt 1975:274. Senaste lydelse av lagens rubrik 1975:274.

BUDGETDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1979-03-08

Närvarande: statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Wirtén, Huss, Rohde, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, Cars, Gabriel Romanus, Tham

Föredragande: statsrådet Mundebo

Proposition om omfördelning av den årliga fordonsskatten, m. m.

1 Inledning

I propositionen behandlas genomförandet av den femte och sista etappen av den omfördelning av den årliga fordonsskatten som inleddes genom beslut av riksdagen år 1970.

Vidare tas upp frågan om en höjning av kilometerskatten för släpvagnar i anledning av den bensinskattehöjning som genomfördes våren 1978.

En beslutad ändring av bestämmelserna om högsta tillåtna bruttovikt för vissa fordon medför vissa beskattningseffekter och kräver särskilda uppbördsåtgärder.

Slutligen behandlas frågan om en ändring av bestämmelserna om kompensation för bensinskatt vid yrkesmässig användning av motorsåg samt en administrativ förenkling av bestämmelserna om redovisning av bensinskatt i vissa fall.

2 Genomförandet av femte etappen

2.1 Gällande ordning m. m.

Bestämmelser om vägtrafikbeskattningen finns i första hand i vägtrafikskattelagen (1973:601, ändrad senast 1978:199), VSL. Den tidigare gällande lagen (1973:602) om särskild vägtrafikskatt upphävdes den 1 maj 1978 varvid skattebeloppen arbetades in i VSL. Vägtrafikskatten enligt VSL består av en fast del, fordonsskatt, och en rörlig del, kilometerskatt. Kilometerskatt utgår för personbil, lastbil eller buss som är inrättad för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol och för släpvagnar med skattevikt över 3 000

kg, som dras av sådant fordon.

Genom beslut av 1970 års riksdag inleddes en reform i fem etapper av den årliga fordonsskatten. De fyra första etapperna genomfördes med verkan från ingången av år 1971, 1973, 1975 och 1977. Omläggningen berör endast lastbilar, bussar och släpvagnar med en totalvikt över tre ton. Den innebär sänkt skatt för flertalet bussar, bensindrivna lastbilar och brännoljedrivna lastbilar utan anordning för påhängsvagn. Den innebär vidare höjd skatt för flertalet andra fordon, dvs. brännoljedrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn, kilometerskattepliktiga släpvagnar och släpvagnar som dras av trafiktraktorer eller registrerade motorredskap.

Den beslutade omfördelningen i etapper av fordonsskatten syftade till att bättre anpassa beskattningen till kostnadsansvaret enligt då gällande trafikpolitiska riktlinjer. Omfördelningen skulle ske inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag för de fordon som berörs av reformen. Omfördelningen skulle genomföras enligt följande plan:

Etapp I	1/1 1971	10 %	av hela omläggningen		
" II	1/1 1973	15 %	" "	" "	" "
" III	1/1 1975	25 %	" "	" "	" "
" IV	1/1 1977	25 %	" "	" "	" "
" V	1/1 1979	25 %	" "	" "	" "

Etapperna I-IV har genomförts planenligt. Beträffande närmast föregående etapp hänvisar jag till prop. 1975/76:181, SkU 1975/76:61, rskr 1975/76:346, SFS 1976:337.

I prop. 1978/79:99 om en ny trafikpolitik har regeringen redovisat sin syn bl. a. på vägtrafikens kostnadsansvar och trafikavgifterna. Av vad som däri uttalas framgår att den kostnadsansvarighetsprincip som fastslogs genom 1963 års trafikpolitiska beslut bör avlösas av en ny prissättningsprincip. Denna skall enligt förslaget bygga på de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för olika slag av fordon. Vidare uttalas att den nya principen inte utgör något hinder mot att den sista etappen i omstruktureringen av vägtrafikbeskattningen för lastbilar och släpvagnar genomförs.

Regeringen har genom beslut den 1 mars 1979 gett vägtrafikskatteutredningen (B 1977:05) tilläggsdirektiv (Dir 1979:9). Utredningens uppdrag har därigenom utvidgats så att det omfattar också en utvärdering av kilometerskattesystemet och en bedömning av alternativa beskattningsformer. Vidare har kilometerskattenämnden genom beslut samma dag fått i uppdrag att ta initiativ till och leda arbetet med utveckling av en ny typ av kilometerräk-nare.

2.2 Föredragandens överväganden

Som framgår av vad jag tidigare har anfört utgör inte de i prop. 1978/79:99 redovisade principerna för vägtrafikens kostnadsansvar m. m. något hinder

mot genomförandet av den femte och sista etappen av omfördelningen av vägtrafikbeskattningen. Jag anser för egen del att det uppgjorda programmet bör slutföras. Den femte etappen, som innebär att resterande 25 % av hela omläggningen görs, bör därför genomföras.

Med hänsyn bl. a. till det utredningsarbete som har inletts i fråga om kilometerskatten bör omfördelningen i likhet med föregående etapper åstadkommas genom ändringar av fordonsskatten.

Den årliga fordonsskatten för personbilar höjdes våren 1977 med ca 75 %. Någon anpassning av fordonsskatten för de minsta lastbilarna och bussarna gjordes inte då. Detta bör enligt min mening göras i samband med genomförandet av den femte etappen. Grundbeloppet för de lättaste bussarna och lastbilarna bör vara detsamma som grundbeloppet för de lättaste personbilarna, 280 kr. per år. Skatten för bussarna och lastbilarna bör stiga med vikten i sådan takt att fordon med skattevikten 3 001 kg får ungefär den skatt som föranleds av genomförandet av femte etappen.

Resultatet av skattesatsförändringarna blir skattehöjningar om drygt 100 kr. per år för de lättaste bussarna och lastbilarna. Skatten för bensin- eller gasolldrivna bussar eller lastbil kommer att vara i stort sett oförändrad medan skatten för övriga bussar sänks med upp till några hundratal kronor. I det följande lämnas några exempel på skatteändringarna för vissa fordon. Exempelen har valts för att ge en uppfattning om den skatteförändring som inträffar för ett stort antal fordon.

För flertalet kilometerskattepliktiga lastbilar med anordning för påhängsvagn (2.1 i bilaga 1 till VSL) höjs fordonsskatten. Höjningen uppgår till ca 650 kr. när fordonet har två axlar och skattevikt omkring 15 ton och till ca 770 kr. när fordonet har tre eller flera axlar och skattevikt omkring 21,5 ton.

För flertalet kilometerskattepliktiga lastbilar utan anordning för påhängsvagn (2.2 i bilaga 1 till VSL) sänks skatten, för två-axliga bilar med 300–400 kr. Vissa bilar med tre eller fler axlar får små skattehöjningar, medan de flesta får små skattesänkningar.

Skatten på släpvagnarna höjs genomgående. Kilometerskattepliktiga påhängsvagnar (3.1 i bilaga 1 till VSL) får skattehöjningar med t. ex. 670 kr. (en-axlig, skattevikt 9 901–10 000 kg) eller 1 080 kr. (två- eller fleraxlig, skattevikt 15 901–16 000 kg). Kilometerskattepliktiga vanliga släpvagnar (3.2 i bilaga 1 till VSL) får skattehöjningar med t. ex. 490 kr. (en-axlig, skattevikt 9 901–10 000 kg), 1 235 kr. (två-axlig, skattevikt 19 901–20 000 kg) eller ca 680 kr. (tre- eller fleraxlig, skattevikt omkring 26 ton).

Påhängsvagnar, som dras av trafiktraktor eller registrerat motorredskap (4.1 i bilaga 1 till VSL) får skattehöjningar med t. ex. 660 kr. (en-axlig, skattevikt 9 901–10 000 kg) eller 1 135 kr. (två- eller fleraxliga, skattevikt 15 901–16 000 kg). Skatten för flertalet övriga släpvagnar till trafiktraktor eller registrerat motorredskap höjs med några hundratal kronor.

Genomförandet av tredje och fjärde etapperna har skett samtidigt för samtliga berörda fordon. Så långt det är möjligt bör de nya skattebeloppen

beaktas vid ordinarie uppbörd av fordonsskatt. Jag förordar därför att de nya skattesatserna skall tillämpas fr. o. m. den 1 september 1979. Uppbörd för skatteperiod, vilket är aktuellt för fordon med högre årlig skatt än 1 500 kr., bör dock kunna ske med början den 1 juni 1979 med tillämpning av de nya skattesatserna för tiden efter utgången av augusti 1979.

I de fall uppbörd har skett för skatteår som omfattar tid efter utgången av augusti 1979 är det ofrånkomligt att i vissa fall för hög eller för låg skatt har betalats. Av praktiska skäl bör detta förhållande rättas genom debitering eller återbetalning av skillnadsbeloppet. För att genomföra detta förfarande på ett enkelt sätt bör den som den 1 juni 1979 är ägare till fordonet återfå eller avkrävas skillnadsbeloppet.

Det ankommer på regeringen att utfärda närmare föreskrifter om uppbörd m. m. av skatt i samband med övergången till nya skattesatser.

3 Höjning av kilometerskatten för släpvagnar, m. m.

3.1 Gällande ordning m. m.

I samband med att bensinskatten höjdes våren 1978 (prop. 1977/78:94, SkU 1977/78:39, rskr 1977/78:192, SFS 1978:117) höjdes också kilometerskatten för personbilar, lastbilar, bussar och släpvagnar (SFS 1978:118). I propositionen uttalades bl. a. att kilometerskatten för de kilometerskattepliktiga släpvagnarna borde höjas i ungefär samma mån som skatten på de kilometerskattepliktiga lastbilarna. Med hänsyn till att kilometerskatten för släpvagnar innefattar också omkring hälften av den fordonsskatt som togs ut före den 1 juni 1976 angavs att den procentuella höjningen av kilometerskatten blev väsentligt lägre för släpvagnarna än för lastbilarna. Detta angavs innebära att den totala skattehöjningen för en fordonskombination också blev lägre. Frågan skulle enligt vad som uttalades i propositionen tas upp i samband med förslaget om den femte etappen av den pågående omfördelningen av fordonens skattebelastning.

Skogsindustriernas samarbetsutskott har begärt att någon ytterligare höjning av kilometerskatten på släpvagnar tills vidare ej skall göras. Som skäl härför har skogsindustriernas samarbetsutskott anfört att de totala transportkostnaderna för skogsnäringens virkesråvaror skulle öka med 0,7 %, exkl. flistransporter, om kilometerskatten för släpvagnarna höjs så att den sammanlagda höjningen av kilometerskatten på dessa fordon blir densamma som höjningen av kilometerskatten för lastbilar.

3.2 Föredragandens överväganden

Jag har tidigare anfört att den procentuella höjningen av kilometerskatten för släpvagnar våren 1978 var mindre än höjningen av kilometerskatten för bl. a. lastbilar. Detta förhållande hänger samman med att kilometerskatten

för släpvagnar innefattar också ca hälften av den fordonsskatt som togs ut för släpvagnarna innan kilometerskatt infördes.

Även om skattehöjningen våren 1978 sätts i relation till den sammanlagda fordonsskatt och kilometerskatt som utgick före höjningen kan konstateras att höjningen var större för lastbilar än för släpvagnar. Härigenom har det, sett från företagsekonomisk synpunkt, blivit billigare att transportera viss mängd gods på släpvagn än på lastbil. På sikt kan detta leda till ökad användning av fordonskombinationer, vilka enligt vad som uttalas i den trafikpolitiska propositionen, har större olycksfrekvens än lastbilar utan släp. Det bör också beaktas att i princip samma kostnadsansvar bör gälla för lastbilar och släpvagnar. Av dessa skäl anser jag det befogat med en höjning av kilometerskatten för släpvagnar. Denna bör lämpligen bestämmas till ca 15 % av den nuvarande skatten. Samtidigt bör vissa mindre förenklingar av skatteskalorna göras.

Någon praktisk möjlighet att ta hänsyn till fordons olika användningsområde och tillämpa olika skattesatser för släpvagnar av samma slag torde inte föreligga. Detta innebär att höjningen bör vara generell och omfatta samtliga släpvagnar.

De nya skattesatserna bör av praktiska skäl tillämpas fr. o. m. den 1 juli 1979. Därigenom kan höjningen kombineras med ordinarie avstämpling som görs i fråga om 70 % av de kilometerskattepliktiga fordonen. I fråga om övriga fordon får en särskild avstämpling göras i juni 1979. Föreskrifter härom får utfärdas av regeringen.

För släpvagn som inte är registrerad i Sverige utgår kilometerskatt om släpvagnen dras eller avses att dras av brännoljedriven lastbil eller buss och om totalvikten överstiger 10 000 kg.

I överensstämmelse med vad jag har förordat i fråga om släpvagnar registrerade i Sverige bör kilometerskatten för utländska släpvagnar som tillfälligt används i Sverige höjas med ca 15 %.

Jag vill i detta sammanhang ta upp ytterligare en fråga som gäller kilometerskatten. Kilometerskattenämnden upphör vid halvårsskiftet 1979. Dess arbetsuppgifter förs då över till riksskatteverket. Nämnden skall dock finnas kvar i form av en rådgivande nämnd, som knyts till verket. En författningsmässig reglering härav föreslås genom införande av en ny paragraf i VSL, 4 a §.

4 Höjning av bruttovikten i vissa fall

4.1 Gällande ordning m. m.

Regeringen har genom förordningen (1978:1000) om ändring i vägtrafik-kungörelsen (1972:603) bl. a. höjt vissa av de i bilaga I till kungörelsen intagna bruttovikterna. Denna ändring medför dels vissa förenklingar i fråga om den gränsoverskridande trafiken, dels att fordonsägarna får möjlighet att utnyttja

fordonens lastförmåga i högre grad än som nu är fallet. Regeringens beslut har redovisats i prop. 1978/79:111 om åtgärder mot krångel och onödig byråkrati m. m.

Bruttovikten har vanligen ingen självständig betydelse för beskattningen. Denna grundas på skattevikten, som för lastbil, buss eller släpvagn är totalvikten. I de fall totalvikten överstiger den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck begränsas dock skattevikten så att den motsvarar bruttovikten.

Den höjning av bruttovikten i vissa fall som regeringen har beslutat innebär att skattevikten ökar för de fordon för vilka den särskilda begränsningsregeln är tillämplig. Skatteviktsökningen innebär att både fordonskatten och i förekommande fall kilometerskatten ökar.

Ändringen av bruttoviktsbestämmelserna träder i kraft den 1 april 1979.

4.2 Föredragandens överväganden

Den beslutade ändringen av bruttoviktsbestämmelserna innebär att högre fordonsskatt och kilometerskatt skall utgå för ca 3 000 fordon. Det är inte möjligt att göra en särskild uppörd av fordonsskatt och särskild avstämpling i kilometerskattepliktiga fordon i anslutning till den 1 april 1979, då de ändrade bruttoviktsbestämmelserna träder i kraft. Jag avser att senare föreslå att regeringen utfärdar bestämmelser om tillfällig nedsättning av vägtrafikskatt under en kortare tid för de fordon som berörs av de ändrade bruttoviktsbestämmelserna. Skatten bör därvid beräknas så att den motsvarar den skatt som utgår med tillämpning av nu gällande viktbestämmelser.

Som framgår av prop. 1978/79:111 (bil. 5, s. 26) undersöker statens vägverk möjligheterna att göra ytterligare justeringar av bruttovikterna. Resultatet av dessa överväganden kan på grund av den särskilda begränsningsregeln påverka skattevikten och därmed såväl fordonsskatten som kilometerskatten. Jag torde därför i det sammanhanget få anledning återkomma till regeringen med förslag till föreskrifter om uppörd m. m. av vägtrafikskatt.

5 Kompensation för bensinskatt vid yrkesmässig användning av motorsåg

5.1 Gällande ordning m. m.

Enligt kungörelsen (1968:440) om kompensation för bensinskatt vid yrkesmässig användning av motorsåg (ändrad senast 1975:779) utgår sådan kompensation till den som yrkesmässigt har använt motorsåg och därvid haft kostnader för förbrukning av bensen och smörjolja (kompensationsgrun-

dande kostnader). Kompensationen fastställs och utbetalas av länsstyrelsen efter ansökan, som bör bifogas den allmänna självdeklaration i vilken avdrag yrkas för kompensationsgrundande kostnad. I vart fall skall, för att ansökningen skall prövas, ansökningshandlingen vara inkommen till vederbörande taxeringsnämndsordförande senast den 30 juni under taxeringsåret. Den som inte är skyldig att avge allmän självdeklaration skall i stället ge in ansökningen inom samma tid till länsstyrelsen. Om ansökningen getts in till taxeringsnämndens ordförande skall denne vidarebefordra handlingen till länsstyrelsen senast den 15 juli under taxeringsåret med angivande av hur yrkandet om avdrag för kompensationsgrundande kostnad bedömts vid taxeringen till statlig inkomstskatt.

Kompensation utgår med 15 % av den av taxeringsnämnden eller i förekommande fall länsstyrelsen godtagna kompensationsgrundande kostnaden, om denna inte överstiger 4 000 kr., och med 60 % av skatten enligt lagen (1961:372) om bensinskatt på varje liter förbrukad bensin, om den kompensationsgrundande kostnaden överstiger 4 000 kr. Kompensation utgår dock endast om den kompensationsgrundande kostnaden uppgått till lägst 200 kr. för beskattningsår.

I 6 § sista stycket föreskrivs att Kungl. Maj:t meddelar särskilda bestämmelser om hur kompensationen skall beräknas om sökanden taxeras till kommunal men ej till statlig inkomstskatt. Med stöd av denna bestämmelse har Kungl. Maj:t genom beslut den 21 januari 1972 förordnat att kompensation i sådana fall skall utgå med 20 % av den kompensationsgrundande kostnaden, om denna inte överstiger 4 000 kr., och med 80 % av bensinskatten på varje liter förbrukad bensin, om kostnaden överstiger 4 000 kr.

Enligt 19 § kommunalskattelagen (1928:370) utgör kompensation av nu avsett slag inte skattepliktig inkomst.

Som skäl för att införa kompensation för bensinskatt åberopades (prop. 1968:57, BeU 36, rskr 181) att bensinskatten var specialdestinerad till vägväsendet, vilket ansågs böra leda till att sådan skatt på bensin som används för andra ändamål än för drift av motorfordon i vägtrafik i viss utsträckning återbars till förbrukarna. I angivna proposition framhölls att kompensation även utgick för bensinskatt inom jordbruket, trädgårdsnärings-, fiskerinärings- och den mindre sjöfarten.

Vid beräkning av kompensationens storlek utgick man från att skatten på bensin uppgick till ca 25 % av hela kostnaden för bensin och smörjolja och att marginalskatten utgjorde 40 %. Kompensationen beräknades därför till 15 % av den kompensationsgrundande kostnaden under förutsättning att det utbetalade beloppet sedermera inte togs upp till beskattning. Departementschefen framhöll att det föreslagna procenttalet självfallet kunde behöva ändras till följd av ändringar i bl. a. beskattningen samt bensin- och smörjoljepriserna. Det borde därför ankomma på kontrollstyrelsen (numera riksskatteverket) att varje år föreslå det procenttal som skulle läggas till grund för bestämmande av kompensation.

5.2 Skrivelse från riksskatteverket m. m.

Riksskatteverket (RSV) har, efter hörande av samtliga länsstyrelser i landet, inkommit till budgetdepartementet med en skrivelse varav bl. a. följande framgår. Bensinskatten, som varit oförändrad sedan den 1 juli 1965, höjdes fr. o. m. 27 april 1978 från 43 till 68 öre per liter. I september 1978 var priset för kedjesmörjolja ca 5 kr. 30 öre per liter. Priset för oljeblandad bensin per 3 liter var 6 kr. 45 öre. Tillhoppa utgör detta, vid en antagen förbrukning av en liter smörjolja per 3 liter bensin, 11 kr. 75 öre. Bensinskatten på denna volym bensin uppgår till 2 kr. 04 öre. Av den totala kostnaden för en del smörjolja och tre delar bensin utgjorde bensinskatten 17,36 %.

RSV har vidare anfört bl. a. följande. Under år 1977 inkom till länsstyrelserna sammanlagt 6 798 ansökningar om kompensation, varav 6 752 förenledde utbetalningar. Totalt utbetalades under år 1977 3 219 355 kr. 6 351 utbetalningar avsåg högst 600 kr.

I skrivelsen har RSV förklarat att verket inte har något att erinra mot att systemet med kompensation för bensinskatt antingen avvecklas eller i vart fall förenklas. RSV har framhållit att utbetalningarna i de flesta fall rör sig om mycket små belopp och att de administrativa rutinerna för fastställande av kompensation är kostsamma. Om systemet inte avvecklas bör, anser RSV, övervägas att sätta andra gränsvärden än de som gäller f. n. för att på så sätt eliminera småutbetalningar.

RSV har dessutom erinrat om att taxeringsnämndernas arbete numera inte avslutas förrän den 31 oktober taxeringsåret. En ändring bör därför enligt RSV eventuellt ske beträffande den dag ansökningen om kompensation senast skall vara inkommen till taxeringsnämnden.

Av de till RSV:s skrivelse bifogade yttrandena från länsstyrelserna framgår att dessa med något undantag godtagit eller lämnat utan erinran att ifrågavarande rätt till kompensation slopas. Skall rätten bibehållas anses allmänt att regelsystemet bör förenklas. Flera länsstyrelser uttalar att konsekvenserna av ett avskaffande kan antas bli marginella för de skattskyldiga, då det oftast rör sig om små belopp. Någon länsstyrelse påtalar att ersättningen numera utgår till ett fåtal stora arbetsgivare samt till ett stort antal enskilda jordbrukare. För de sistnämnda anges den berörda bränslekostnaden ofta utgöra en mindre del av de totala drivmedelskostnaderna. Länsstyrelsen i Västerbottens län menar dock att individuell återbäring av bensinskatt bör göras även i fortsättningen.

Flera länsstyrelser har förordat en höjning av den lägsta kompensationsgrundande kostnad som berättigar till kompensation.

Länsstyrelsen i Kronobergs län har framhållit att motorsågskostnaderna normalt inte särredovisas i självdeklarationen av de skattskyldiga, varför det kan befaras att taxeringsnämnderna endast tar ställning till avdraget för bränn- och smörjoljor i dess helhet. Under sådana omständigheter blir det länsstyrelsen som i så gott som samtliga fall har att bestämma storleken av den kompensationsgrundande motorsågskostnaden. Då erfarenheten givit

vid handen, att sökandens uppgifter på ansökningsblanketten inte utan vidare kan godtas, måste deklARATIONERNA inhämtas och eventuellt viss utredning göras.

Efter remiss har yttranden över RSV:s skrivelse avgetts av Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska Arbetsgivareföreningen, Sveriges Skogsägarföreningars riksförbund och Lantbrukarnas riksförbund (LRF). LO har hänvisat till ett yttrande av Svenska Skogsarbetareförbundet. Svenska Arbetsgivareföreningen har åberopat ett yttrande av Skogs- och lantarbetsgivareförbundet.

Samtliga remissinstanser motsätter sig att rätten till kompensation avskaffas.

Däremot föreligger enighet om att den minsta kompensationsgrundande kostnad som bör berättiga till kompensation bör justeras uppåt. LRF föreslår 500 kr. Dessutom föreslår LRF att ett schablonmässigt kompensationsbelopp om 100 kr. skall utgå om kostnadsunderlaget ligger mellan 500 och 1 000 kr. Skogsarbetareförbundet anser att en förändring av återbäringsprocenten är naturlig.

5.3 Föredragandens överväganden

Den nu ifrågasatt rätten till kompensation infördes främst av det skälet att den specialdestinerade bensinskatten inte borde belasta skogsbruket i den mån bensinen användes för andra ändamål än för drift av motorfordon i trafik samt med hänsyn till att liknande kompensation utgick inom vissa andra näringsområden. Eftersom bensinskattens specialdestinering enligt riksdagens beslut (prop. 1976/77:130, FiU 1977/78:1, rskr 1977/78:19) skall upphöra budgetåret 1980/81 bortfaller strängt taget denna grund att bibehålla rätten till kompensation. Det kan dock ifrågasättas om det är lämpligt att nu slopa denna rätt enbart för skogsnäringen. Frågan bör i stället bedömas i ett större sammanhang. Jag är bl. a. på denna grund inte beredd att nu föreslå en avveckling av denna förmån.

Av föreliggande material framgår emellertid att förhållandena beträffande priser, skatter m. m. sedan år 1968 ändrats i avsevärd utsträckning. Schablonen för beräkning av kompensationsbelopp bör därför också ändras. Av den sammanlagda kostnaden för en del smörjolja och 3 delar bensin utgör bensinskatten numera knappt 18 %.

Därtill kommer att marginalskatten för de sökande med en viss schablonisering kan beräknas till 50 %. Med tillämpning av samma beräkningsmetoder som tidigare borde sålunda kompensationsbeloppet beräknas till 9 % av den kompensationsgrundande kostnaden. Med någon höjning härav förordar jag att, om den kompensationsgrundande kostnaden inte överstiger 4 000 kr., utbetalning skall ske med 10 % av den kompensationsgrundande kostnaden. Om denna kostnad överstiger 4 000 kr., bör kompensation utgå med 50 % av skatten på varje liter förbrukad bensin. Liksom hittills bör regeringen

meddela särskilda bestämmelser om hur kompensationen skall beräknas i fråga om den som taxeras till kommunal men inte till statlig inkomstskatt. Det får även i fortsättningen anses ankomma på RSV att varje år föreslå det procenttal som skall läggas till grund för bestämmelserna om kompensation.

För att kompensation med alltför obetydliga belopp inte skall komma i fråga bör den nedre kostnadsgräns under vilken rätt till kompensation ej skall föreligga höjas till 600 kr.

Av länsstyrelsernas yttranden framgår att det är tveksamt om ansökningsförfarandet hos taxeringsnämnden fyller avsedd funktion. Någon länsstyrelse har framhållit att det även sedan taxeringsnämnden granskat ansökningen likväl ofta krävs att länsstyrelsen införskaffar deklARATIONEN för en bedömning av de kompensationsgrundande kostnaderna. Därtill kommer att taxeringsnämnderna numera inte avslutar sitt arbete förrän den 31 oktober taxeringsåret. Bestämmelsen att taxeringsnämndsordföranden senast den 15 juli taxeringsåret skall översända ansökningen med angivande av hur avdraget för den kompensationsgrundande kostnaden bedömts vid taxeringen kommer därför inte alltid att kunna tillämpas.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört anser jag att ansökan om kompensation i fortsättningen skall ges in direkt till länsstyrelsen, som det skall åligga att göra en självständig utredning och prövning av ärendet. Ingenting hindrar att länsstyrelsen därvid jämför med sökandens uppgifter i den allmänna självdeklARATIONEN.

I fortsättningen får således ett beslut i ett kompensationsärende ses som ett från taxeringen helt åtskilt avgörande. Skäl att bibehålla den extra möjligheten att vid en ändring av taxeringen få till stånd en omprövning av ett beslut i fråga om kompensation, även om detta vunnit laga kraft, föreligger enligt min mening inte.

6 Redovisning av bensinskatt i vissa fall

6.1 Gällande ordning m. m.

Enligt 5 § lagen (1961:372) om bensinskatt (omtryckt 1975:274, ändrad senast 1978:117) får bl. a. den som i större omfattning återförsäljer eller förbrukar bensin eller håller bensin i lager efter ansökan registreras hos riksskatteverket som skattskyldig. Den som är registrerad som skattskyldig kan förvärva bensin utan skatt men är skyldig att redovisa skatt på bensin som säljs eller förbrukas av honom. Om särskilda skäl föreligger får också den som förbrukar bensin för vissa ändamål i mindre omfattning registreras som skattskyldig.

Redovisning av skatt sker i deklARATIONEN som skall lämnas för varje kalenderkvartal eller, där riksskatteverket föreskriver det, för varje kalendermånad.

I deklARATIONEN får avdrag göras bl. a. för bensin som har förbrukats eller

försålts för förbrukning för drift av flygplan eller i samband med avprovning av motorer i vissa fall eller för annat tekniskt ändamål än motordrift. Bestämmelser härom återfinns i 7 § 1 mom. c)–f) lagen om bensinskatt. Den som är registrerad som förbrukare av bensin och som förbrukar all inköpt bensin för ändamål som nu har sagts har att lämna deklaration i vilken den mängd bensin för vilken skattskyldighet har inträtt överensstämmer med den mängd bensin för vilken avdrag medges. Någon skatt att betala uppkommer alltså inte.

De förbrukare som nu avses skall lämna deklaration en gång per kalenderkvartal. Antalet registrerade skattskyldiga uppgår till ca 800.

Enligt 1 § första stycket bensinskattekungörelsen (1961:373) får registrering som skattskyldig inte vägras förbrukare som använder bensin för ovan angivna ändamål, om förbrukningen uppgår till lägst 500 liter per kvartal.

6.2 Föredragandens överväganden

Skyldigheten att lämna deklaration är en väsentlig beståndsdel i skattesystemet. Den skyldigheten bör finnas kvar. I likhet med vad som gäller t. ex. i mervärdesskatten kan dock skyldigheten att lämna deklaration differentieras så att antalet deklarationer per år inte är detsamma för samtliga skattskyldiga. Jag anser att bestämmelser härom bör finnas även när det gäller bensinskatt.

Enligt min mening bör det vara tillräckligt att deklaration lämnas en gång om året i de fall avdrag enligt 7 § 1 mom. c)–f) lagen om bensinskatt medges för hela den mängd bensin för vilken skattskyldighet har inträtt under året. Även om viss ej avdragsgill förbrukning förekommer bör årsredovisning kunna medges. Gränsen bör enligt min mening kunna dras vid en ej avdragsgill förbrukning om högst 500 liter per kvartal.

Vad jag nu har förordat kräver ändring i 6 § lagen om bensinskatt. Genom ett tillägg till första stycket bör riksskatteverket få möjlighet att medge redovisning för helt år när särskilda skäl föreligger. Vid bedömning av frågan om särskilda skäl föreligger bör beaktas vad jag nyss har uttalat.

7 Hemställan

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

dels antaga inom budgetdepartementet upprättade förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601),
2. lag om ändring i lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket,
3. lag om ändring i lagen (1961:372) om bensinskatt,

dels godkänna de av mig förordade grunderna i fråga om kompensation för bensinskatt vid yrkesmässig användning av motorsåg.

8 Beslut

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

