

**Regeringens proposition**

**1981/82: 225**

**om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601);**

beslutad den 27 maj 1982.

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ROLF WIRTÉN

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen läggs fram förslag om att polisman skall omhänderta ett fordonets registreringsskyltar om fordonet används trots att brukandeförbud gäller till följd av en minst två månader gammal skatteskuld på fordonet. Vidare föreslås att en möjlighet att döma till fängelse införs, när ett fordon med brukandeförbud används, trots att det har avskyltats.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 1983.

## Propositionens lagförslag

## Förslag till

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

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1973: 601)<sup>1</sup> dels att rubriken närmast före 33 § skall lyda "Straffbestämmelser m. m.,"

dels att 1, 17, 30 och 34 §§ samt bilaga 2 och bilaga 3 skall ha nedan angivna lydelse.

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 33 a §, av nedan angivna lydelse.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 1 §

Vägtrafikskatt utgår till staten enligt denna lag i form av fordonsskatt och kilometerskatt.

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

*Med bensin och gasol avses i denna lag de produkter som är skattepliktiga enligt lagen (1961: 372) om bensinskatt.*

Som ägare av fordon anses den som är eller bör vara upptagen i bilregistret som ägare.

## 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. Kilometerskattepliktig personbil som användes utom riket skall vidare vara försedd med särskilt märke, som visar att fordonet är kilometerskattepliktigt. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från skyldighet att förse personbil med sådant märke.

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

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om godkännande, montering, plombering, *renovering*, reparation, kontroll och liknande åtgärd som har avseende på kilometerräknarapparat, *beräkning av körsträcka på grundval av registreringar i kilometerräknare* samt om märke som avses i första stycket.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1979: 280.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1974: 869.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

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

30 §<sup>2</sup>

I den mån ej annat följer av denna lag äger 4, 9, 12–15, 22 och 49 §§ lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning 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.

I den mån ej annat följer av denna lag äger 4, 9, 12–15 och 22 §§ lagen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning 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) stadgas om indrivning, avkortning och avskrivning av skatt skall i tillämpliga delar gälla fordonsskatt, kilometer-skatt, skattetillegg och förseningsavgift. Vid återbetalning av skatt skall avräknas endast sådan till betalning förfallen fordonsskatt eller kilometer-skatt som ej erlagts, restavgift som belöper på sådan skatt samt sådan avgift enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) som uppbäres i samband med uppbörd av vägtrafikskatt. I fråga om avräkning av avgifter som nu har sagts äger 23 och 31 §§ motsvarande tillämpning.

Införsel enligt 15 kap. utskökningsbalken får äga rum vid indrivning av fordonsskatt, kilometerskatt, restavgift, skattetillegg och förseningsavgift.

## 33 a §

*Brukas ett fordon i strid mot 16 § eller 21 § första stycket 2 och har två månader förflutit från den dag då den skatt som har föranlett brukandeförbudet förföll till betalning, skall polisman ta hand om fordonets registrerings skyltar.*

*Polisman skall ta hand om registrerings skyltarna även på ett avställt fordon, om förutsättningarna för en sådan åtgärd skulle ha förelagat enligt första stycket om fordonet hade varit skattepliktigt.*

*Den polisman som har tagit hand om fordonets registrerings skyltar får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.*

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1981: 844.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 34 §

*Brukas fordon i strid mot 16 eller 21 § dömes ägaren till böter.*

*Brukas ett fordon i strid mot 16 § eller 21 § första stycket 2 sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 33 a §, döms ägaren till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*Till samma straff döms ägaren till ett avställt fordon som brukas, om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 33 a § och brukandeförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 16 § eller 21 § 2 om fordonet hade varit skattepliktigt.*

*Brukas i annat fall ett fordon i strid mot 16 eller 21 §, döms ägaren till böter.*

Visar ägaren att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades är han fri från ansvar.

## Nuvarande lydelse

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)<sup>3</sup>

## Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
1 Personbil	0– 900	100	0	
	901–	108,5	8,5	
2 Buss	0– 1600	119	0	
	1601–	119,3	0,3	
3 Lastbil	0– 1600	119	0	
	1601–	120	1,03	
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av kilometer- skattepliktigt fordon med en hjulaxel	3 001–	62	0,55	
	med två hjulaxlar	3 001–11 000	61	0,46
		11 001–	97,8	0,85
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001–11 000	59	0,36
11 001–		87,8	0,68	

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

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1980: 679.

## Föreslagen lydelse

## Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)

## Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
1 Personbil	0– 900	100	0	
	901–	108,5	8,5	
2 Buss	0– 1600	119	0	
	1601–	119,3	0,3	
3 Lastbil	0– 1600	119	0	
	1601–	120	1.03	
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av kilometer- skattepliktigt fordon med en hjulaxel	3 001–	62	0,55	
	med två hjulaxlar	3 001–11 000	61	0,46
	11 001–	97,8	0,85	
	med tre eller flera	3 001–11 000	59	0,36
	hjulaxlar	11 001–	87,8	0,68

Är kilometerskattepliktig bil *inte* inrättad för drift med brännolja utgår skatt med 80 procent av angivna belopp.

## Nuvarande lydelse

Bilaga 3 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)<sup>4</sup>

## Förteckning över kommuner som avses i 12 a §

## Värmlands län

Torsby

## Kopparbergs län

Malung

Vansbro

Älvdalen

## Gävleborgs län

Ljusdal

## Västernorrlands län

Sollefteå

Ånge

## Jämtlands län

Berg

Bräcke

Härjedalen

Krokom

Ragunda

Strömsund

Åre

## Västerbottens län

Dorotea

Lycksele

Norsjö

Sorsele

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1980: 319.

Storuman	Gällivare
Vilhelmina	Haparanda
Vindeln	Jokkmokk
Vännäs	Kalix
Åsele	Kiruna
	Pajala
<i>Norrbottnens län</i>	Älvsbyn
Arjeplog	Överkalix
Arvidsjaur	Övertorneå

*Föreslagen lydelse***Bilaga 3 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)****Förteckning över kommuner som avses i 12 a §**

<i>Värmlands län</i>	<i>Västerbottens län</i>
Torsby	<i>Bjurholm</i>
	Dorotea
<i>Kopparbergs län</i>	Lycksele
Malung	<i>Malå</i>
Vansbro	Norsjö
Älvdalen	Sorsele
	Storuman
<i>Gävleborgs län</i>	Vilhelmina
Ljusdal	Vindeln
	Vännäs
<i>Västernorrlands län</i>	Åsele
Sollefteå	
Ånge	<i>Norrbottnens län</i>
	Arjeplog
<i>Jämtlands län</i>	Arvidsjaur
Berg	Gällivare
Bräcke	Haparanda
Härjedalen	Jokkmokk
Krokom	Kalix
Ragunda	Kiruna
Strömsund	Pajala
Åre	Älvsbyn
	Överkalix
	Övertorneå

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1983.

BUDGETDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTKOLL  
vid regeringssammanträde  
1982-02-24

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Johansson, Wirtén, Andersson, Boo, Petri, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin

**Föredragande:** statsrådet Wirtén

**Lagrårsremiss med förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601).**

---

## 1 Inledning

Vägtrafikskatt utgår enligt vägtrafikskattelagen (1973: 601), VSL, i form av fordonsskatt och kilometerskatt. I lagen stadgas att ett skattepliktigt fordon i allmänhet inte får användas om vägtrafikskatt som är förfallen till betalning inte har betalats. Med skattepliktigt fordon avses fordon som är eller bör vara registrerat i bilregistret och inte är avställt. Straffet för brukande av ett fordon, för vilket brukandeförbud gäller, är böter.

Svenska Åkeriförbundet, Svenska Taxiförbundet och Svenska Busstrafikförbundet har i en skrivelse i januari 1978 till regeringen hävdad att brukandeförbudet inte är tillräckligt effektivt.

Skrivelsen överlämnades till vägtrafikskatteutredningen (B 1977:05)<sup>1</sup>. Utredningen har i ett betänkande (Ds B 1981:8) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 4 Effektivare brukandeförbud föreslagit åtgärder för att förbättra brukandeförbudets effektivitet. Betänkandet har remissbehandlats.

Till protokollet i detta ärende bör fogas dels betänkandet, som också innehåller en redogörelse för gällande bestämmelser, som *bilaga 1*, dels en förteckning över remissinstanserna och en sammanställning av remissyttrandena som *bilaga 2*.

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

## 2 Föredragandens överväganden

### 2.1 Allmänna utgångspunkter

Regeln att vägtrafikskatten för ett fordon skall vara betald för att fordonet skall få användas är av gammalt datum. Bestämmelsen har motiverats med att ett fordon inte bör få användas om inte de kostnader ersätts, som trafiken med fordonet förorsakar. Vidare har brukandeförbudet ansetts ha betydelse för att göra skatteuppbörden effektiv.

Det finns omkring 3,8 milj. vägtrafikskattepliktiga fordon i landet. För nästan alla dessa fordon skall fordonsskatt erläggas, i de flesta fall en gång per år. För ca 240 000 fordon skall dessutom kilometerskatt erläggas, normalt tre gånger per år.

Under senare år har genomsnittligt omkring 1,8 % av antalet debiteringar för fordonsskatt lett till att skattebeloppet har restförts. Motsvarande siffra för kilometerskatten är omkring 3,5 %.

Siffrorna visar enligt min mening att uppbörden av vägtrafikskatt fungerar tillfredsställande. En bidragande orsak härtill kan naturligtvis vara brukandeförbudet för fordon, för vilka skatt inte har erlagts. Skälen för förbudet anser jag alltjämt väga tungt och det bör därför finnas kvar.

Emellertid har kritik riktats mot att förbudet inte är tillräckligt effektivt. Svenska Åkeriförbundet, Svenska Taxiförbundet och Svenska Busstrafikförbundet har i den tidigare nämnda skrivelsen framhållit att risken för upptäckt är begränsad och att det dessutom saknas möjlighet att vid upptäckt effektivt förhindra fortsatt användning av fordonet. De lojala yrkestrafikutövarna för enligt förbunden en ojämn kamp på marknaden med dem som konsekvent undandrar sig sitt kostnadsansvar och därigenom skaffar sig obehöriga konkurrensfördelar.

Enligt uppgifter från trafiksäkerhetsverket hade vid ett visst tillfälle i mars 1981 1,2 % av de skattepliktiga fordonen, eller drygt 43 000 fordon, brukandeförbud till följd av obetald skatt. Drygt 11 000 av dessa fordon var kilometerskattepliktiga. Av uppgifter ur bilregistret kunde konstateras att i vart fall drygt 3 000 av dessa 11 000 fordon hade använts efter det att brukandeförbudet inträtt.

Enligt uppgifter från rikspolisstyrelsen rapporterades under år 1978 drygt 9 000 överträdelser av brukandeförbudet på grund av obetalda vägtrafikskatter och knappt 2 500 överträdelser av förbudet att använda oregristrerade eller avställda fordon.

De uppgifter som jag nu har redogjort för visar enligt min mening, vilket utredningen också har funnit, att åtgärder bör vidtas för att göra brukandeförbudet effektivare.

För detta ändamål har utredningen till en början föreslagit att informationen om de gällande bestämmelserna förbättras i olika avseenden. Enligt vad jag har erfarit pågår f. n. arbete härmed. Härigenom bör lindrigare

överträdelser av förbudet kunna minska. Någon författningsmässig reglering av detta är inte erforderlig.

Vidare har utredningen föreslagit att bestämmelser införs om att en polisman som påträffar ett fordon med restförd vägtrafikskatt skall förhindra fortsatt användning av fordonet genom att omhänderta dess registreringsskyltar. Utredningen har också föreslagit att fängelse skall ingå i straffskalan för överträdelse av förbudet att använda ett avskyltat fordon. Slutligen har utredningen föreslagit att ett avskyltat fordon som brukas skall kunna tas i beslag och förverkas. Mot det sist nämnda förslaget har såväl principiella som praktiska invändningar riktats från flera remissinstanser. Jag är därför inte beredd att föreslå att det genomförs.

I det följande avser jag att ta upp utredningens övriga förslag till behandling.

## 2.2 Avskyltning

Utredningen har föreslagit att ett fordonets registreringsskyltar skall omhändertas under förutsättning dels att fordonet brukas i strid mot bestämmelserna om brukandeförbud i VSL, dels att den skatt som har föranlett brukandeförbudet har lämnats till indrivning.

Remissinstanserna har genomgående tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

För egen del får jag anföra följande. När det gäller fordonsägare som medvetet och konsekvent underlåter att betala vägtrafikskatt behövs förbättrade möjligheter till ett effektivt ingripande. Jag delar utredningens uppfattning att åtgärderna i första hand bör inriktas på polisens verksamhet i samband med kontrollen av fordonen i trafiken.

Utredningens förslag om att avskyltning skall få göras endast om den skatt som förorsakat brukandeförbudet har lämnats till indrivning är motiverat av att ingripandena då kommer att begränsas till de mer allvarliga fallen av överträdelser mot brukandeförbudet. Jag delar utredningens uppfattning att avskyltning skall kunna göras i de allvarligare fallen. Det är dock tveksamt om det är lämpligt att anknyta till indrivningsförfarandet.

Vid indrivning av vägtrafikskatt skall enligt 30 § andra stycket VSL bestämmelserna i uppbördslagen (1953:272) gälla i tillämpliga delar. Genom denna hänvisning regleras inte frågan om när en obetald skatt skall lämnas till indrivning. Någon annan bestämmelse härom finns inte heller. Enligt vad jag har erfarit kan tiden från skattens förfallodag till dess fordringen lämnas för indrivning variera. Med hänsyn till dessa omständigheter anser jag det mindre lämpligt att som en förutsättning för avskyltning ställa upp kravet att skatten skall ha lämnats till indrivning. Jag delar däremot uppfattningen att avskyltning inte bör tillgripas förrän någon tid har förflutit från skattens förfallodag. Denna tid bör inte sättas kortare än att den skattskyldige bör ha fått möjlighet att ta del av en påminnelse om

skatten. Man bör också ta hänsyn till att det ibland tar viss tid innan en skattebetalning noteras i bilregistret, vilket har betydelse för polisens möjligheter att ur registret ta fram uppgifter om huruvida vägtrafikskatt har betalats eller inte.

Jag har inhämtat att en påminnelse om obetald skatt i allmänhet skickas ut omkring 25 dagar efter förfallodagen. Om tiden sätts till två månader räknat från förfallodagen har därför den skattskyldige normalt fått en påminnelse om skattebetalningen i god tid innan en avskyltning kan komma i fråga. I de flesta fall har fordringen också lämnats till indrivning. Jag föreslår därför att avskyltning skall få ske om två månader har förflutit från förfallodagen för den skatt som har föranlett brukandeförbudet. Jag har inhämtat att bilregistret kommer att anordnas så att polisen direkt kan få svar på frågan om förutsättningar för en avskyltning föreligger. Jag vill i detta sammanhang framhålla att kontrollen av de obeskattade fordonen liksom nu är fallet får göras vid s. k. flygande kontroller och liknande.

Bestämmelsen om avskyltning bör tas in i en ny paragraf, 33 a §, i VSL.

Utredningen har påpekat att en fordonsägare skulle kunna undvika ett ingripande mot ett fordon som i och för sig uppfyller förutsättningarna för avskyltning genom att avställa fordonet. Härigenom upphör nämligen fordonet att vara skattepliktigt och brukandeförbudet enligt VSL gäller inte. För att förhindra ett kringgående av avskyltningsregeln föreslår därför utredningen att även ett avställt fordon skall avskyltas, om det används under förhållanden som för ett motsvarande skattepliktigt fordon skulle ha medfört avskyltning.

Jag delar utredningens uppfattning att en kompletterande bestämmelse om avskyltning av avställda fordon bör införas. Bestämmelsen, som bör tas in som ett andra stycke i den föreslagna 33 a §, bör dock utformas så att en polisman skall omhändertaga ett avställt fordons registreringsskyltar om förutsättningarna för en sådan åtgärd skulle ha förelegat om fordonet hade varit skattepliktigt.

I ett tredje stycke i paragrafen bör, som utredningen har föreslagit, anges att den polisman som har omhändertagit ett fordons registreringsskyltar får medge att fordonet förs till lämplig plats för uppställning, lossning av lasten e. d.

### 2.3 Påföljden vid brukande av ett avskyltat fordon

Utredningen har föreslagit att en möjlighet införs att döma till fängelse om ett fordon med brukandeförbud används trots att det har avskyltats.

Remissinstanserna har med något undantag ställt sig bakom förslaget.

För egen del instämmer jag i utredningens uppfattning att brukande av ett avskyltat fordon måste anses vara ett avsevärt allvarigare brott än att överträda brukandeförbudet i andra fall. Genom att införa en möjlighet att döma till fängelse när ett avskyltat fordon används, markeras betydelsen av att ett fordon verkligen inte används så länge skatten inte är betald.

Jag föreslår således att utredningens förslag i denna del genomförs. Detta kräver ändringar i 34 § VSL. Förslaget bör dock förtydligas när det gäller brukande av ett avställt fordon, så att det klart framgår att fängelse skall kunna följa endast när det är fråga om ett avställt fordon som också är avskyltat. Av systematiska skäl anser jag dessutom att paragrafen bör delas upp i fyra stycken.

#### **2.4 Ikraftträdande**

Rikspolisstyrelsen har hemställt att minst sex månader skall förflyta från utfärdandet av den föreslagna lagstiftningen till dess den träder i kraft. Jag delar denna uppfattning. Tidpunkten för ikraftträdandet bör därför bestämmas till den 1 januari 1983.

### **3 Upprättat lagförslag**

I enlighet med det anförda har inom budgetdepartementet upprättats förslag till

lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601).

Förslaget bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

### **4 Hemställan**

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över det upprättade lagförslaget.

### **5 Beslut**

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

LAGRÅDET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid sammanträde  
1982-05-03

**Närvarande:** f. d. justitierådet Petrén, regeringsrådet Delin, justitierådet Bengtsson.

Enligt lagrådet den 16 april 1982 tillhandakommet utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 24 februari 1982 har regeringen på hemställan av statsrådet och chefen för budgetdepartementet Wirtén beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601).

Förslaget har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Åke Rehnström.

Förslaget föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

34 §

För att innebörden av straffbestämmelsen i första stycket otvetydigt skall framgå bör stycket lämpligen inledas så:

”Brukas ett fordon i strid mot 16 § eller 21 § första stycket 2 sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand — — —”

BUDGETDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid sammanträde  
1982-05-27

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Wirtén, Andersson, Boo, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin

**Föredragande:** statsrådet Wirtén

**Proposition om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601)**

---

## 1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande<sup>1</sup> över förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601).

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför att han godtar lagrådets förslag till lydelse av 34 §. Han anför vidare.

Vad angår tillämpningen av den nya 33 a § vill jag ytterligare understryka att de uppgifter som den enskilde polismannen behöver för att avgöra om ett fordon's registreringsskyltar skall tas om hand, kommer att kunna inhämtas direkt från bilregistret. Några misstag vid tillämpningen av bestämmelsen skall därför inte behöva förekomma. Teoretiskt kan emellertid tänkas att bilregistrets uppgifter av ett eller annat skäl är oriktiga. Om så skulle visa sig vara fallet och registreringsskyltarna till följd härav felaktigt har tagits om hand, skall naturligtvis dessa i enlighet med vanliga förvaltningsrättsliga principer återställas, varvid några rättsverkningar av omhändertagandet inte uppkommer. Den enskilde bör alltid ha möjlighet att vända sig till polisstyrelsen för att få denna fråga prövad. Avsikten är att frågan om förvaring m. m. av omhändertagna skyltar skall regleras genom verkställighetsföreskrifter.

## 2 Vissa andra ändringar i vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Vägtrafikskatteutredningen har i sitt andra delbetänkande (Ds B 1980: 13) Slopad fordonsskatt och höjd bensinskatt bl. a. föreslagit vissa ändringar i VSL av närmast redaktionell karaktär. Således har utredningen i förtydligande syfte föreslagit att i 1 § införs ett nytt stycke, i vilket bensin och gasol definieras genom att en hänvisning görs till skattepliktsdefinitionen i lagen (1961: 372) om bensinskatt.

<sup>1</sup> Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 24 februari 1982.

I bilaga 2 till VSL anges bl. a. att kilometerskatt skall utgå med 80% av fullt skattebelopp om en kilometerskattepliktig bil är inrättad för drift med annat drivmedel än brännolja. För att det otvetydigt skall framgå att det endast är fordon som inte alls drivs med brännolja som omfattas av bestämmelsen har utredningen föreslagit att bestämmelsen utformas så att den gäller kilometerskattepliktiga bilar som inte är inrättade för drift med brännolja.

Riksskatteverket har i en skrivelse den 22 oktober 1981 hemställt bl. a. att verket får rätt att meddela föreskrifter om dels renovering av kilometer-räknarapparatur, dels beräkning av den i 1 § vägtrafikskattekungörelsen (1973: 776) nämnda omräkningsfaktorn. Enligt verket föreligger behov av föreskrifter på dessa områden och verket föreslår därför att ett sådant bemyndigande ges i 17 § 2 st. VSL.

Vidare har riksskatteverket under hand påpekat att 30 § VSL innehåller en hänvisning till 49 § lagen (1959: 92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning. Sistnämnda paragraf upphörde att gälla vid utgången av år 1980 (SFS 1980: 186), varför hänvisningen bör slopas.

De av vägtrafikskatteutredningen och riksskatteverket framförda ändringsförslagen är välmotiverade och bör enligt min mening genomföras.

Slutligen kräver den av regeringen beslutade delningen den 1 januari 1983 av Vännäs och Norsjö kommuner till Vännäs och Bjurholms kommuner resp. Norsjö och Malå kommuner en ändring i förteckningen över kommuner i bilaga 3 till VSL.

De nu genomgångna ändringsförslagen bör träda i kraft den 1 januari 1983.

### 3 Övriga frågor

Jag utgår från att nu föreslagna reformer kan genomföras inom ramen för befintliga resurser.

Ändringsförslagen under avsnitt 2 är lagtekniskt okomplicerade. Även i övrigt är dessa förslag sådana att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

### 4 Hemställan

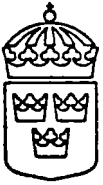
Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta

*dels* det av lagrådet granskade lagförslaget med vidtagen ändring,

*dels* förslaget till övriga ändringar i vägtrafikskattelagen (1973: 601).

### 5 Beslut

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



BUDGET-  
DEPARTEMENTET

# ÖVERSYN AV VÄGTRAFIK- BESKATTNINGEN

DEL 4  
Effektivare brukandeförbud

Betänkande av  
vägtrafikskatteutredningen

Till Statsrådet och chefen  
för budgetdepartementet

Den 15 april 1977 tillkallade chefen för budgetdepartementet numera departementsrådet Leif Lindstam att som särskild utredare göra en teknisk översyn av vägtrafikbeskattningen (B 1977:05).

Experter åt utredningen är nu hovrättsassessorn Hans Bengtsson, förste byråsekreteraren Sven Bornhager, bitr. skattedirektören Lennart Carlson, avdelningsdirektören Birger Eriksson, byrådirektören Göran Guste och departementssekreteraren Gunnar Skarell. Sekreterare är kammarrättsfiskalen Lennart Hamberg och byrådirektören Mats Sjöstrand.

Utredningen får härmed överlämna delbetänkandet Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 4 Effektivare brukandeförbud.

Stockholm i maj 1981

Leif Lindstam/

Lennart Hamberg      Mats Sjöstrand

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

- 1 UTREDNINGENS ARBETE
  - 1.1 Utredningens direktiv och tidigare förslag
  - 1.2 Frågan om ett effektivare brukandeförbud
  - 1.3 Arbetets uppläggning
  
- 2 GÄLLANDE BESTÄMMELSER OM VÄGTRAFIKSKATT, M.M.
  - 2.1 Påföring av skatt, m.m.
  - 2.2 Ordinarie uppbörd
    - 2.2.1 Fordonsskatt
    - 2.2.2 Kilometerskatt
  - 2.3 Tillfällig uppbörd
  - 2.4 In drivning, m.m.
  - 2.5 Brukandeförbud
    - 2.5.1 Fordonsskatt
    - 2.5.2 Kilometerskatt
  - 2.6 Kontrollmärkessystemet
  
- 3 RÄTTEN TILL INGRIPANDEN ENLIGT VÄGTRAFIKSKATTELAGEN OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR
  
- 4 STATISTISKA UPPGIFTER, M.M.
  - 4.1 Debiteringar, påminnelser och restföringar
  - 4.2 Andel fordon med brukandeförbud, m.m.
  - 4.3 Rapporterade överträdelser av brukandeförbudet, m.m.
  - 4.4 Andra uppgifter om otillåtet brukande, m.m.
  
- 5 ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG
  - 5.1 Behov av åtgärder för att göra brukandeförbudet effektivare
  - 5.2 Begränsning av åtgärderna till vissa fall
  - 5.3 Åtgärder
    - 5.3.1 Avskyltning
    - 5.3.2 Färd till avlastningsplats eller uppställningsplats

- 5.3.3 Vissa påföljdsbestämmelser
- 5.3.4 Samarbete mellan myndigheter, informations-  
insatser
- 5.3.5 Vissa registerfrågor, m.m.

6 SPECIALMOTIVERING

Bilaga 1 Skatteperioder och uppbörds månader för vägtrafikskatt

Bilaga 2 Tabeller

## SAMMANFATTNING

I detta fjärde delbetänkande redovisar vi våra överväganden och förslag om en effektivisering av brukandeförbudet för fordon för vilka vägtrafikskatten inte har erlagts. Bakgrunden till vårt arbete med frågan är den kritik som i olika sammanhang, bl.a. av Svenska åkeriförbundet, Svenska taxiförbundet och Svenska busstrafikförbundet i en gemensam skrivelse som överlämnats till oss, har riktats mot de nuvarande reglerna och möjligheterna att ingripa mot missbruk.

Enligt gällande regler får ett skattepliktigt fordon inte användas om vägtrafikskatt som förfallit till betalning inte har betalats. Detta gäller dock inte skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och inte heller skatt som fastställts genom efterbeskattning och som en tidigare ägare till fordonet är skattskyldig för. Ett brukandeförbud kan upphävas i vissa fall, bl.a. om fordonet säljs vid exekutiv försäljning.

Den sedan länge gällande principen att ett fordon inte får användas om vägtrafikskatten för det inte har betalats bör enligt vår mening upprätthållas. Några skäl att genomföra ändringar i grunderna för förbudet finns enligt vår mening inte.

Det är mycket svårt att ange i vilken utsträckning fordon med brukandeförbud används i trafik. Vid en kontroll av uppgifter i bilregistret har det visats att över 27 % av bl.a. de kilometerskattepliktiga fordonen med obetald vägtrafikskatt har använts någon gång efter det att brukandeförbudet inträdde. Även vid kontroller på vägen har upptäckts åtskilliga fall av otillåten användning, ofta i yrkesmässig trafik.

Mot bakgrund av vad som nu framkommit om användning av fordon med brukandeförbud, har vi funnit att brukandeförbudet bör göras mer effektivt.

Brott mot brukandeförbudsbestämmelserna torde vara vanliga under tiden omedelbart efter det att skatten har förfallit till betalning och i samband med överlåtelser av fordon. För att komma till rätta med dessa typer av brott mot brukandeförbudet föreslår vi att informationen om de gällande bestämmelserna förbättras i olika avseenden. Vi föreslår också bl.a. att man överväger att genomföra regelbundna registerkontroller beträffande fordon som används trots att brukandeförbud gäller för dem.

De hittills redovisade åtgärderna torde inte få någon mer betydande effekt i de fall fordonsägarna mer konsekvent undandrar sig skattebetalning för sina fordon. Detta kan gälla s.k. svartåkare och andra som konsekvent undandrar sig allt betalningsansvar. För dessa svårare fall av överträdelser krävs enligt vår mening åtgärder för att förhindra fortsatt användning av fordonen och, i vissa fall, skärpta straffsanktioner. Dessa strängare ingripanden bör begränsas till de fall då överträdelserna av brukandeförbudet kan antas ske medvetet.

Om ett fordon används efter det att skatten har restförts, kan man enligt vår mening utgå från att brukandeförbudsbestämmelserna överträds medvetet. En påminnelse om skatteinbetalning har då sänts till fordonsägaren och krav på inbetalning sänds efter restföringen ut av kronofogdemyndigheten. Därvid erinras om att fordonet inte får användas förrän skatten är betald.

I de nu aktuella fallen är det endast vid en poliskontroll på vägen som ett effektivt ingripande kan göras. Vi föreslår att bestämmelser införs om att en polisman som påträffar ett fordon med restförd vägtrafikskatt skall förhindra fortsatt användning av fordonet genom att omhänderta dess registrerings skyltar. Nya skyltar skall sedan inte få lämnas ut förrän brukandeförbudet har upphört. Av praktiska skäl bör polismannen få medge att fordonet efter avskyltningen förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats.

Att använda ett avskyltat fordon i trafik innan brukandeförbudet har hävts, måste bedömas vara ett avsevärt allvarligare brott än överträdelser av brukandeförbudet i övriga fall. I straffskalan bör därför införas fängelse. För att förhindra att ett avskyltat fordon som har använts olovligen används på nytt bör enligt vår mening fordonet kunna tas i beslag och förverkas.

## FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

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

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1973:601)<sup>1</sup> dels att rubriken närmast före 33 § skall lyda "Straffbestämmelser m.m.", dels att 16, 21 och 34 §§ skall ha nedan angivna lydelse, dels att i lagen skall införas två nya paragrafer, 33 a och 34 a §§, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

## 16 §

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

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

Har fordonet sålts vid exekutiv försäljning, eller har det förverkats enligt 34 a §, får det brukas av den nye ägaren utan hinder av att fordonsskatt, för vilken en tidigare ägare är skattskyldig, inte har erlagts. Föreligger annars särskilda skäl får riksskatteverket medge att fordonet får brukas utan hinder av första stycket.

## 21 §

Kilometerskattepliktigt fordon får ej brukas

1. om det inte är försett med kilometerräknarapparat av godkänt slag som är plomberad och godkänd vid besiktning samt fungerar tillfredsställande,
2. om till betalning förfallen kilometerskatt ej erlagts.

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

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1979:290. Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:869

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

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

Vad som sägs i första stycket 2 gäller ej i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och ej heller i fråga om skatt som åvilar tidigare ägare av fordonet och som fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 eller 25 §. Har fordon sålts vid exekutiv försäljning får det brukas av den nye ägaren utan hinder av att kilometerskatt, för vilken tidigare ägare är skattskyldig, inte har erlagts. Föreligger annars särskilda skäl får riksskatteverket medge att visst fordon får brukas utan hinder av första stycket 2.

Vad som sägs i första stycket 2 gäller inte i fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret och inte heller i fråga om skatt som åvilar en tidigare ägare av fordonet och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 eller 25 §. Har fordonet sålts vid exekutiv försäljning, eller har det förverkats enligt 34 a §, får det brukas av den nye ägaren utan hinder av att kilometerskatt, för vilken en tidigare ägare är skattskyldig, inte har erlagts. Föreligger annars särskilda skäl får riksskatteverket medge att fordonet får brukas utan hinder av första stycket 2.

## 33 a §

Brukas ett fordon i strid mot 16 § eller 21 § första stycket 2 och har den skatt som har föranlett brukandeförbudet lämnats till indrivning, skall polisman omhändertaga fordonets registrerings skyltar. Detsamma gäller om ett avställt fordon brukas, under förutsättning att brukandeförbud skulle råda för det enligt 16 § eller 21 § första stycket 2 om det var skattepliktigt, och skatten har lämnats till indrivning.

Den polisman som har omhändertagit fordonets registrerings skyltar får medge att det förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

## 34 §

Brukas fordon i strid mot 16 eller 21 § döms ägaren till böter.

Har ett fordon's registreringsskyltar omhändertagits enligt 33 a § första stycket, och brukas det i strid mot 16 § eller 21 § första stycket 2, döms ägaren till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller om fordonet är avställt och brukandeförbud skulle råda för det enligt 16 § eller 21 § första stycket 2 om det var skattepliktigt. Brukas i annat fall ett fordon i strid mot 16 eller 21 § döms ägaren till böter.

Visar ägaren att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades är han fri från ansvar.

## 34 a §

Har ett fordon's registreringsskyltar omhändertagits enligt 33 a § första stycket, och brukas det i strid mot 16 § eller 21 § första stycket 2, får fordonet förklaras förverkat om det är påkallat för att förebygga brott eller om annars särskilda skäl föreligger. Är fordonet avställt får det förklaras förverkat, om brukandeförbud skulle råda för det enligt 16 § eller 21 § första stycket 2 om det var skattepliktigt.

Förverkande enligt första stycket får ske oavsett vem fordonet tillhör. I stället för fordonet kan dess värde förklaras förverkat.

2 Förslag tillFörordning om ändring i vägtrafikskattekungörelsen (1973:776)

Härigenom föreskrivs att i vägtrafikskattekungörelsen (1973:776)<sup>1</sup> skall införas två nya paragrafer, 27 a och 27 b §§, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

## 27 a §

Betalas fordonsskatt eller kilometer-  
skatt efter skattens förfalldag,  
skall bevis om att skatten har beta-  
lats medföras vid färd med fordonet.  
Denna skyldighet gäller till dess  
att skattekvitto har erhållits.

## 27 b §

Bevis om polismands medgivande enligt  
33 a § andra stycket vägtrafikskat-  
telagen (1973:601) skall medföras  
vid färd med ett fordon vars regi-  
streringsskyltar har omhändertagits  
enligt första stycket nämnda para-  
graf.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1982.

<sup>1</sup> Omtryckt 1979:396

3 Förslag tillFörordning om ändring i bilregisterkungörelsen (1972:599)

Härigenom föreskrivs att 19, 21, 24, 27 och 29 §§ bilregisterkungörelsen (1972:599)<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

## 19 §

Ett registrerat fordon får, om annat inte följer av 27 § eller 40 § andra stycket, brukas endast om det är försett med registreringsskylt. På bil, traktor, motorredskap, terrängvagn, släpfordon och terrängsläp används skylt som avses i 18 § första stycket a eller b. På motorcykel och terrängskoter används skylt som avses i 18 § första stycket c.

Ett registrerat fordon får, om annat inte följer av 27 § eller 40 § andra stycket denna kungörelse eller av 33 a § andra stycket vägtrafikskattelagen (1973:601), brukas endast om det är försett med registreringsskylt. På bil, traktor, motorredskap, terrängvagn, släpfordon och terrängsläp används skylt som avses i 18 § första stycket a eller b. På motorcykel och terrängskoter används skylt som avses i 18 § första stycket c.

Registreringsskylt skall vara anbringad på bil såväl framtill som baktill, på traktor, motorredskap och terrängmotorfordon framtill samt på motorcykel, släpfordon och terrängsläp baktill. Skylt framtill skall vara väl synlig framifrån och skylt baktill väl synlig bakifrån.

Om det medför avsevärd olägenhet att föra skylten framtill på traktor, motorredskap eller terrängskoter eller baktill på släpfordon, som drages av traktor eller motorredskap, får den anbringas på annan utifrån väl synlig plats.

## 21 §

Om en registreringsskylt har förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring att den inte lämpligen kan användas eller har givits in till länsstyrelse enligt 34 § andra stycket är fordonets ägare efter skriftlig ansökan berättigad att erhålla en duplett av skylten. I fall som avses i 24 § får ansökan även göras av fordonets förare.

<sup>1</sup> Kungörelsen omtryckt 1979:640.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

Dupletter av registreringsskyltar får inte lämnas ut för ett fordon om brukandeförbud råder för det enligt 16 § eller 21 § första stycket 2 vägtrafikskattelagen (1973:601). Är fordonet avställt får dupletter inte lämnas ut om sådant brukandeförbud skulle råda för det om det var skattepliktigt enligt vägtrafikskattelagen.

Har ett fordon's registreringsskyltar omhändertagits enligt 33 a § första stycket vägtrafikskattelagen, lämnas utan särskild ansökan dupletter av registreringsskyltarna ut till fordonets ägare när hinder däremot inte längre föreligger enligt andra stycket. Är fordonet avställt skall dupletter dock lämnas ut endast efter ansökan enligt första stycket.

## 24 §

Föreligger omständighet som avses i 21 § tillhandahåller polismyndighet provisorisk registreringsskylt, om ansökan samtidigt göres om duplett av registreringsskylten. För provisorisk registreringsskylt skall hos polismyndigheten deponeras femtio kronor. Deponerat belopp betalas tillbaka om skylten återställs inom två veckor från utlämnandet. I annat fall tillfaller beloppet staten.

Föreligger omständighet som avses i 21 § första stycket tillhandahåller polismyndighet en provisorisk registreringsskylt, om ansökan samtidigt görs om en duplett av registreringsskylten. För varje provisorisk registreringsskylt skall hos polismyndigheten deponeras femtio kronor. Deponerat belopp betalas tillbaka om skylten återställs inom två veckor från det att den har lämnats ut. I annat fall tillfaller beloppet staten.

Provisoriska registreringsskyltar får inte lämnas ut för ett fordon om bru-

Nuvarande lydelse

Kan registreringsskylt ej användas på grund av förhållande som avses i 21 §, får fordonet brukas för färd kortaste lämpliga väg till lokal där provisorisk registreringsskylt kan lämnas ut.

Fordon som försetts med provisorisk registreringsskylt får framföras med sådan skylt till dess duplett av registreringsskylt tillhandahållits.

I fråga om provisorisk registreringsskylt äger 20 § motsvarande tillämpning.

Föreslagen lydelse

kandeförbud råder för det enligt 16 § eller 21 § första stycket 2 vägtrafikskattelagen (1973:601). Är fordonet avställt får provisoriska registreringsskyltar inte lämnas ut om sådant brukandeförbud skulle råda för det om det var skattepliktigt enligt vägtrafikskattelagen.

Har ett fordon registreringsskyltar omhändertagits enligt 33 a § första stycket vägtrafikskattelagen, tillhandahåller polismyndighet provisoriska registreringsskyltar när hinder däremot inte längre föreligger enligt andra stycket. Därvid tillämpas bestämmelserna i första stycket om deposition av visst belopp. Är fordonet avställt får provisoriska registreringsskyltar endast lämnas ut om ansökan samtidigt görs om dupletter av registreringsskyltarna.

## 27 §

Kan en registreringsskylt inte användas på grund av förhållande som avses i 21 § första stycket, eller föreligger omständighet som avses i 21 § tredje stycket, får fordonet brukas för färd kortaste lämpliga väg till lokal där en provisorisk registreringsskylt kan lämnas ut.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

## 29 §

Utfärdande av kontrollmärke för ett fordon provas av trafiksäkerhetsverket i samband med att fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (1973:601) påförs för fordonet. Prövningen skall ske inom de femton första dagarna av den kalendermånad under vilken fordonsskatten förfaller till betalning. Om det vid en sådan kontrollbesiktning som avses i 75, 76, 78 eller 79 § fordonskungörelsen (1972:595) har meddelats föreläggande om ny besiktning eller om någon av de i 28 § första stycket angivna förutsättningarna inte är uppfyllda, kan prövningen ske även efter det att fordonet eller apparaturen godkänts vid besiktning eller förutsättningen uppfyllts.

I fall som avses i 17 § första stycket andra punkten vägtrafikskattekungörelsen (1973:776) prövar länsstyrelsen utfärdande av kontrollmärke i samband med frågan om upphörande av avställning.

I fall som avses i 17 § första stycket andra punkten vägtrafikskattekungörelsen (1973:776) prövar länsstyrelsen utfärdande av kontrollmärke i samband med frågan om att avställningen skall upphöra. Länsstyrelsen prövar utfärdande av kontrollmärke även när enligt uppgifter i registret brukandeförbud enligt 16 § eller 21 § första stycket 2 vägtrafikskattelagen (1973:601) inte längre föreligger för ett fordon vars registreringsskyltar har omhändertagits enligt 33 a § första stycket den lagen.

Utfärdande av kontrollmärke för fordon som inte är skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen och som inte skall kontrollbesiktigas enligt 75 eller 76 § fordonskungörelsen provas av trafiksäkerhetsverket. Prövningen skall ske inom de femton första dagarna av den kalendermånad som motsvaras av sista siffran i fordonets registreringsnummer enligt följande tabell.

Sista siffra i reg.nr	Prövning av utfärdande av kontrollmärke	Sista siffra i reg.nr	Prövning av utfärdande av kontrollmärke
1	april	6	november
2	maj	7	december
3	juni	8	januari
4	augusti	9	februari
5	augusti	0	mars

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1982.

## 1 UTREDNINGENS ARBETE

1.1 Utredningens direktiv och tidigare förslag

Utredningen skall enligt sina direktiv (Dir 1977:44) göra en teknisk översyn av vägtrafikbeskattningens olika delar. Enligt tilläggsdirektiv i februari 1979 (Dir 1979:9) har vi i särskilt uppdrag att utvärdera kilometerbeskattningen och att värdera alternativa beskattningsformer. Vi har också i enlighet med tilläggsdirektiv i juni 1980 (Dir 1980:51) utrett frågan om elfordonens beskattning.

Våra överväganden och förslag hittills har redovisats i tre delbetänkanden, Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 1 Kilometerskatt (Ds B 1978:5), som avlämnades i juli 1978, Del 2 Slopad fordonsskatt och höjd bensinskatt (Ds B 1980:13), avlämnat i oktober 1980 och Del 3 Beskattningen av eldrivna fordon (Ds B 1981:4), avlämnat i mars 1981.

1.2 Frågan om ett effektivare brukandeförbud

Svenska åkeriförbundet, Svenska taxiförbundet och Svenska busstrafikförbundet hemställde i en skrivelse till regeringen i januari 1978 om en översyn av reglerna om brukandeförbud för fordon till följd av obetald vägtrafikskatt. Skrivelsen har överlämnats till utredningen för att tas under övervägande vid utredningsuppdragets fullgörande.

I skrivelsen anför förbunden bl.a. att det förekommer att mindre nogräknade fordonsägare inte respekterar ett brukandeförbud som inträtt till följd av att vägtrafikskatt inte har betalats. Risken för upptäckt är enligt förbunden begränsad. Dessutom saknas möjlighet att vid upptäckt effektivt förhindra fortsatt användning av fordonet. Förbunden anför vidare följande.

Nuvarande långsamma system för lagföring och indrivning av skatt avskräcker uppenbarligen inte mindre noggranna fordonsägare, som satt i system att driva trafik bl.a. utan att erlagga föreskrivna skatter.

De lojala yrkestrafikutövarna för på marknaden en ojämn kamp med dem som konsekvent undandrar sig sitt kostnadsansvar och därigenom skaffar sig obehöriga och skadliga konkurrensfördelar.

Vi hemställer med hänvisning till det anförda om en översyn, så att den begränsade verkningsgraden, som utmärker nuvarande sanktionssystem, ökas. Brukningsförbudet i VSL § 16 och 21 måste göras effektivt. Icke obetydliga skattebelopp torde stå att vinna för statsverket, om obeskattade fordon på

ett effektivt sätt kunde tas ur trafik, inte minst genom att beröra transporter skulle komma att överföras till fordonsägare, som lojalt uppfyller sina skyldigheter.

Vi har funnit skäl att ta upp frågan om en effektivisering av reglerna om brukandeförbud separat och redovisar nu våra överväganden och förslag i denna del. I detta sammanhang tar vi dock inte upp frågan om eventuella brukandeförbud för utländska fordon som används i Sverige trots att föreskrivna skatter inte har erlagts. Vi avser att i vårt fortsatta arbete behandla beskattningen av de utländska fordonen.

### 1.3 Arbetets uppläggning

Under arbetet har vi inhämtat uppgifter från bl.a. rikspolisstyrelsen (RPS) och trafiksäkerhetsverket (TSV).

I januari 1981 tillsatte kommunikationsministern tre arbetsgrupper med uppdrag att behandla frågor om s.k. svartåkning inom godstrafiksektorn. Vi har haft kontakter med den arbetsgrupp som haft till uppgift att lämna förslag till åtgärder för en effektivisering av kontrollen på väg och att se över sanktionsfrågan.

## 2 GÄLLANDE BESTÄMMELSER OM VÄGTRAFIKSKATT, M.M.

I det följande lämnas en redogörelse för vissa av författningsbestämmelserna i fråga om vägtrafikskatt. I huvudsak inriktas redogörelsen på förfarandet vid uppbörd och indrivning. Förfarandet beskrivs relativt detaljerat med hänsyn till utformningen av de åtgärder vi föreslår i kapitel 5. Närmare redogörelser för övriga delar av vägtrafikskattelagstiftningen finns i våra delbetänkanden Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 1 Kilometerskatt (Ds B 1978:5) och Del 2 Slopåd fordonsskatt och höjd bensinskatt (Ds B 1980:13).

I avsnitt 2.6 behandlas kortfattat reglerna om kontrollmärke.

2.1 Påföring av skatt, m.m.

Bestämmelser om vägtrafikskatt finns bl.a. i vägtrafikskattelagen (1973:601, omtryckt 1979:280, ändrad senast 1980:679), VSL, och i vägtrafikskattekungörelsen (1973:776, omtryckt 1979:396, ändrad senast 1980:764), VSK.

Vägtrafikskatt påförs enligt 22 § VSL genom automatisk databehandling och på grundval av uppgifter i bilregistret utan att beslut meddelas av beskattningsmyndigheten (länsstyrelsen). TSV påför skatten för beskattningsmyndighetens räkning och verkställer uppbörd av skatten (10 § VSK).

2.2 Ordinarie uppbörd

## 2.2.1 Fordonsskatt

Uppbörds månaden för ordinarie uppbörd av fordonsskatt bestäms för varje fordon av slutsiffran i fordonets registreringsnummer. För fordon med en fordonsskatt som inte överstiger 1 500 kr. för helt år, görs ordinarie uppbörd en gång per år. För fordon med högre årlig skatt görs tre ordinarie uppbörder per år. Varje sådan uppbörd avser en skatteperiod om fyra månader och är en tredjedel av skatten för hela skatteåret. Ordinarie uppbörd görs för fordon som är skattepliktigt vid ingången av uppbörds månaden (9 § första stycket och 12 § första stycket VSL, 13 § första stycket VSK).

Fordonsskatt erläggs i förskott, dvs. före ingången av det skatteår eller den skatteperiod som skatten avser (12 § tredje stycket VSL). Undantag från

detta gäller vid uppbörd för skatteperiod som börjar i augusti. Uppbörderna görs då först i augusti, eftersom juli månad inte är ordinarie uppbörds- månad för någon vägtrafikskatt (4 § VSK). Av bilaga 1 framgår vilka skatte- år, skatteperioder och uppbörds månader som gäller för fordon med olika slutsiffror i registreringsnumret.

Skattskyldig vid ordinarie uppbörd av fordonsskatt är den som vid ingången av uppbörds månaden är eller bör vara upptagen i bilregistret som ägare till ett fordon (1 § tredje stycket, 7 och 14 §§ VSL). TSV sänder därvid van- ligen ut skattekvitto under postförskott. Kravet skall sändas ut senast den 15 i uppbörds månaden (20 § VSK). Postförskotts försändelsen skall lösas före utgången av uppbörds månaden (21 § första stycket VSK). Försändelsen får också lösas högst 10 dagar senare, under förutsättning att restav- gift erläggs samtidigt (21a § VSK). Skall kontrollmärke utfärdas för for- donet, sänds detta ut tillsammans med skattekvittot. Om kontrollmärke däremot inte skall lämnas ut för fordonet, och om fordonet inte är kilometer- skattepliktigt, har riksskatteverket (RSV) medgett att TSV sänder en avi med ett inbetalningskort till den skattskyldige (RSV:s författningssamling RSFS 1981:8).

En generell möjlighet att erlägga skatten genom girering från person- eller postgirokonto har också medgivits (24 § VSK och RSV:s anvisningar RSV Ip 1973:10, s. 27). Den skattskyldige skall då använda inbetalningskortet för postförskott som gireringshandling. Skattekvittot och ev. kontrollmärke översänds i lösbrev till den skattskyldige när betalningen har bokförts på postgirot.

I vissa fall kan skatten få erläggas genom insättning på ett särskilt post- girokonto. Detta kan, efter anvisning från länsstyrelsen, ske om en for- donsägare av någon anledning inte har erhållit postförskotts försändelsen i tid (22 § VSK och RSV Ip 1973:10, s. 27). Skatten anses erlagd den dag in- betalningen görs på postanstalt eller när en försändelse med girerings- handlingar avlämnas för postbefordran till postgirot (26 § första stycket VSK).

Postverket skall enligt 23 § VSK snarast möjligt redovisa inlösta postför- skotts försändelser till TSV. De inlösta avierna avläses maskinellt och redovisas till TSV via magnetband. Redovisningen till TSV har normalt skett tredje dagen efter inbetalningen. Bilregistret kan vara uppdaterat 7-8

(senast 10) dagar efter betalningen.

### 2.2.2 Kilometerskatt

Kilometerskatt utgår i efterhand för skatteperioder (18 § tredje stycket VSL). Skatteåret är indelat i tre skatteperioder. Samma uppbörds månader gäller för uppbörd av kilometerskatt som för uppbörd av fordonsskatt (4 § VSK). Skatteår och skatteperioder för ett fordon är således beroende av slutsiffran i fordonets registreringsnummer (se bilaga 1).

Sista månaden i varje skatteperiod kallas avstämplingsmånad. Senast vid utgången av denna månad skall fordonsägaren lämna uppgift för beräkning av kilometerskatt för perioden. Sådan uppgift lämnas genom att ett särskilt stämpelkort stämplas i fordonets kilometerräknare och sänds in till TSV. Uppgift skall lämnas under förutsättning att fordonet har varit kilometerskattepliktigt någon gång mellan föregående avstämpling och ingången av avstämplingsmånaden (5 § VSK). I sådana fall skall ordinarie uppbörd ske (12 § andra stycket VSK).

Bestämmelserna om vem som är skattskyldig vid ordinarie uppbörd, när och hur krav på skatten skall sändas ut samt när och hur skatten skall erläggas överensstämmer med vad som gäller i fråga om fordonsskatt. Trots att reglerna och tidpunkterna för ordinarie uppbörd av fordonsskatt och kilometerskatt är gemensamma, görs f.n. inte någon gemensam uppbörd (12 § tredje stycket VSK och RSFS 1980:65).

### 2.3 Tillfällig uppbörd

Tillfällig uppbörd av fordonsskatt görs i fråga om fordon för vilket skatteplikt inträder efter ingången av uppbörds månaden och för fordon för vilket skatt skall utgå med högre belopp än tidigare på grund av ändrad beskaffenhet hos fordonet eller ändrat användningssätt (14 § VSK). Tillfällig uppbörd av kilometerskatt görs när ett fordon upphört att vara kilometerskattepliktigt av annan anledning än avställning (15 § VSK).

Fordonsskatt som skall erläggas vid tillfällig uppbörd förfaller till betalning när skatteplikten inträder (17 § VSK) och postförskotts försändelse skall lösas inom 15 dagar därefter (21 § andra stycket VSK). Förklarar fordonsägaren i samband med att avställningen upphör för ett fordon att han

Önskar ta det i bruk omedelbart, förfaller skatten dock till betalning först 15 dagar efter det att avställningen har upphört (17 § första stycket andra meningen VSK). I detta fall skall postförskottet lösas inom 15 dagar efter skattepliktens inträde (21 § andra stycket VSK).

Vid tillfällig uppbörd av fordonsskatt för fordon för vilket högre skatt skall utgå förfaller skatten till betalning 15 dagar efter utgången av den månad under vilken registreringsbesiktning till följd av ändringen skett eller senast skulle ha skett eller 15 dagar efter utgången av den månad under vilken användningssättet ändrades (18 § VSK och RSV Ip 1973:10, s. 26). Postförskottet skall lösas senast på förfalldagen (21 § andra stycket VSK).

Kilometerskatt som skall erläggas vid tillfällig uppbörd förfaller till betalning när fordonet upphör att vara kilometerskattepliktigt (17 § andra stycket VSK) och postförskotts försändelse skall lösas inom 15 dagar från förfalldagen (21 § andra stycket VSK).

#### 2.4 Indrivning, m.m.

Om vägtrafikskatt som förfallit till betalning inte har betalats, sänder TSV ut en påminnelse till den skattskyldige tillsammans med ett inbetalningskort. Det debiterade beloppet har då räknats upp med restavgiften på 4 % (30 § andra stycket VSL jämförd med 58 § första stycket uppbördslagen, 1953:272). Påminnelserna sänds vid ordinarie uppbörd ut omkring den 25:e i månaden efter den under vilken skatten har förfallit till betalning.

Betalas inte skatten trots påminnelsen, restförs den omkring den 25:e i månaden efter den då påminnelsen sändes ut. Fordonsägaren meddelas inte särskilt om att restföring har skett. Restföringen noteras i bilregistret och indrivningshandlingar sänds till länsstyrelsen (jämför 28 § VSK). Länsstyrelsen sänder därefter indrivningshandlingarna till kronofogdemyndigheten. Betalningsanmaning och inbetalningskort är färdigutskrivna redan av TSV. För några län, där det s.k. REX-systemet har införts, framställer TSV i stället för vanliga indrivningshandlingar magnetband med motsvarande uppgifter.

När kronofogdemyndigheten har drivit in det restförda skattebeloppet sänds ett meddelande till länsstyrelsen om fullbetald skatt (där REX-systemet är

i funktion via magnetband till TSV). Bilregistret uppdateras och skattekvitto (och kontrollmärke) sänds ut.

## 2.5 Brukandeförbud

### 2.5.1 Fordonsskatt

Enligt bestämmelserna i 16 § VSL får ett skattepliktigt fordon inte brukas, om fordonsskatt som har förfallit till betalning inte har betalats. Detta gäller dock inte skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret. För t.ex. ett fordon med slutsiffran 0 i registreringsnumret (skatteår april-mars) gäller således från ingången av april 1981 inte längre brukandeförbud om endast skatten för skatteåret 1979-1980 (som förföll till betalning i mars 1979) eller tidigare år fortfarande är obetald.

Brukandeförbud gäller inte för ett fordon om den obetalda skatten har fastställts genom efterbeskattning enligt 24 § VSL och en tidigare ägare till fordonet är skyldig att erlagga den.

Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning, får det brukas av den nye ägaren även om fordonsskatt som en tidigare ägare är skattskyldig för, inte har erlagts.

Finns det särskilda skäl till det får RSV medge undantag från brukandeförbudet. Denna bestämmelse avses tillämpas främst i samband med konkurser i de fall konkursboet fortsätter konkursgäldenärens verksamhet under viss tid och när konkursboet överlåter fordon till annan ägare samt när en skattskyldig träffat avtal med kronofogdemyndigheten om avbetalning av en restförd skatteskuld (se Ds B 1978:5 Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 1 Kilometerskatt, s. 128-130 och prop. 1978/79:94, s. 14-16).

Om ett fordon brukas i strid mot bestämmelserna i 16 § VSL, döms fordonsägaren till böter. Detsamma gäller annan förare av fordonet än ägaren, om han känt till hindret för brukandet. Om fordonsägaren visar att han iakttagit vad som ankommer på honom för att hindra att fordonet brukades, är han dock fri från ansvar (34 och 36 §§ VSL, se också vissa inskränkningar i sistnämnda paragraf). Om någon annan än ägaren utan lov använder ett fordon för vilket brukandeförbud gäller, döms han till böter i ägarens ställe (35 § VSL). Detta gäller också för den som innehar ett fordon med

nyttjanderätt och har rätt att bestämma om förare av fordonet eller anlita annan förare än den ägaren har utsett. För fordon som tillhör eller brukas av juridiska personer finns i 38 § VSL särskilt angivet vem straffansvaret drabbar.

#### 2.5.2 Kilometerskatt

I 21 § VSL stadgas att ett kilometerskattepliktigt fordon inte får brukas om det inte är försett med kilometerräknarapparat av godkänt slag som är plomberad och godkänd vid besiktning samt fungerar tillfredsställande, eller om kilometerskatt som har förfallit till betalning inte har erlagts.

För brukandeförbud p.g.a. obetald skatt gäller samma inskränkningar som i fråga om obetald fordonsskatt, dvs. förbudet gäller inte om skatten avser tid före det närmast föregående skatteåret (dock blir tidsgränserna inte gemensamma, eftersom skatteåren för fordonsskatt och kilometerskatt inte överensstämmer). Brukandeförbudet gäller inte heller om den obetalda skatten har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 24 eller 25 § VSL och en tidigare ägare till fordonet är skyldig att erlägga den.

Bestämmelserna om upphävande av ett brukandeförbud är identiska för fordonsskatt och kilometerskatt. Detsamma gäller straffbestämmelserna för brott mot brukandeförbudsbestämmelserna.

#### 2.6 Kontrollmärkesystemet

Polisens övervakning av att brukandeförbudet inte överträds är i första hand beroende av kontrollmärkesystemet. För att kontrollmärke skall utfärdas krävs nämligen bl.a. att förbud att bruka fordonet inte gäller enligt 16 eller 21 § VSL (28 § bilregisterkungörelsen, 1972:599, omtryckt 1979:640, ändrad senast 1981:68, BRK). Utfärdande av kontrollmärke prövas i samband med att fordonsskatt påförs (29 § BRK). Vid fordonsskatteuppbörden sänds kontrollmärket tillsammans med skattekvittot under postförskott. Märket lämnas inte ut om inte fordonsskatten och registerhållningsavgiften betalas.

Eftersom kilometerskatt och fordonsskatt f.n. inte debiteras gemensamt utvisar ett giltigt kontrollmärke inte med säkerhet att brukandeförbud inte råder för fordonet på grund av att kilometerskatten inte har betalats.

Den kilometerskatt som förfaller till betalning vid utgången av uppbörds-  
månaden för fordonsskatt behöver inte betalas för att kontrollmärke skall  
lämnas ut. När fordonsskatt debiteras en gång per år, dvs. när skatten är  
högst 1 500 kr. per år, kan giltigt kontrollmärke finnas trots att for-  
donet haft brukandeförbud på grund av obetald kilometerskatt under upp  
till ett helt år. I fråga om kilometerskattepliktiga fordon är kontroll-  
märket därför inte ett lika bra hjälpmedel för kontrollen av att ett  
brukandeförbud inte överträds som det är för övriga fordon.

## 3 RÄTTEN TILL INGRIPANDEN ENLIGT VÄGTRAFIKSKATTELAGEN OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Av redogörelsen för gällande bestämmelser har framgått att brukandeförbud - med vissa undantag - råder för ett fordon när vägtrafikskatt inte har betalats för det. Överträds förbudet kan fordonsägaren och föraren bötfällas.

Påträffas ett fordon i trafik trots att brukandeförbud råder för det på grund av obetald vägtrafikskatt rapporteras förseelsen och ett straff-föreläggande meddelas så småningom. Påföljden bestäms vanligen till omkring 15 dagsböter. Den polispersonal som upptäckt att brukandeförbudet överträtts vidtar dock normalt ingen annan åtgärd än att rapportera överträdelsen. Det oskattade fordonet kan således komma att köras från platsen utan att något ingripande sker, trots att brukande av fordonet inte är tillåtet. Polispersonalen anser sig normalt inte kunna med tvångsåtgärder förhindra att färden fortsätter.

Enligt polisinstruktionen (1972:511) skall polisman bl.a. förebygga brott och hindra att den allmänna ordningen och säkerheten störs genom brott. Redan denna bestämmelse skulle kunna tänkas innebära en befogenhet för polisman att hindra fortsatt färd med ett oskattat fordon. Emellertid är polisen tveksam till möjligheten att stoppa fordon enbart med stöd av de allmänna reglerna i polisinstruktionen. Det anses att bestämmelserna måste tolkas med försiktighet och att de endast undantagsvis får tas till in-täkt för mer konkreta tvångsåtgärder, eftersom dessa bör framgå av uttryckliga författningsbestämmelser.

Mot denna bakgrund har också i en rad författningar inom vägtrafikens område tagits in uttryckliga bestämmelser som innebär en skyldighet för polismännen att i vissa fall hindra fortsatt färd med ett fordon.

I vägtrafikkungörelsen (1972:603) föreskrivs således att om ett fordon framförs i strid mot kungörelsen eller en föreskrift som meddelats med stöd av den, skall polisman hindra fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan väsentlig olägenhet (168 § första stycket).

Detta ger polisman möjlighet och skyldighet att hindra fortsatt färd exempel-

vis om föraren på grund av sjukdom eller påverkan av alkoholdrycker inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt, om fordonet är olämpligt lastat, om det kan förorsaka skador på vägbanan eller om körningen är onödig och störande vid bostadsbebyggelse.

I andra stycket i den nämnda paragrafen i vägtrafikkungörelsen lämnas särskilda föreskrifter om ingripande mot fordon med överlast.

Motsvarande bestämmelser finns även i 114 § fordonskungörelsen (1972:595), 93 § BRK och 79 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594).

Med stöd av bestämmelsen i fordonskungörelsen skall således polisman hindra fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan väsentlig olägenhet av den anledningen att fordonets beskaffenhet eller utrustning inte är i föreskrivet skick. Samma bestämmelse i BRK innebär möjlighet att hindra färd med ett fordon som inte är försett med registreringsskylt eller kontrollmärke, allt under förutsättning att detta kan anses innebära väsentlig olägenhet. Principiellt synes under samma förutsättning färd med ett avställt fordon kunna hindras.

Även i körkortslagen (1977:477) finns ett likalydande stadgande (38 §), vilket innebär att fortsatt färd kan hindras om en förare t.ex. inte har körkort för det slag av fordon han framför.

Slutligen finns i 17 § kungörelsen (1972:602) om arbetstid vid vägtransport en bestämmelse enligt vilken polisman skall hindra fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten, om en förare brutit mot vissa i kungörelsen meddelade föreskrifter om arbetstidens längd och om pauser under arbetet. Föraren skall enligt kungörelsen föra arbetstidsbok, där arbetstider och pauser antecknas. Boken skall medföras under färd och på begäran visas upp för polisman.

Det kan noteras att det i yrkestrafiklagen (1979:559) inte finns någon bestämmelse som ger polisman rätt att hindra fortsatt färd om trafiktillstånd saknas vid utövande av trafik som kräver sådant tillstånd.

De nu beskrivna reglerna i vägtrafikförfattningarna om att hindra fortsatt färd har i första hand tillkommit för att ge polisen och allmänheten klarhet i vilka ingrepp som kan vidtas. Även när dessa regler infördes dis-

kuterades om de egentligen var nödvändiga eftersom polisens allmänna befogenheter gav visst stöd för ingripanden i de angivna fallen. Det har dock ansetts (se bl.a. prop. 1951:30 s. 130 med förslag till ny vägtrafikförordning) att de särskilda bestämmelserna i vägtrafikförfattningarna kan utgöra en erinran om föreskrifterna i gällande polisinstruktion och en garanti för polismannens befogenheter att vidta nödvändiga åtgärder.

Några bestämmelser om hur hindrandet av fortsatt färd praktiskt skall genomföras finns inte i vägtrafikförfattningarna. Åtgärderna får ske med beaktande av de allmänna begränsningsreglerna i polisinstruktionen. Strängare medel än förhållandena kräver får inte användas och våld får inte tillgripas förrän uppgiften inte kan lösas på annat sätt.

Om en förare saknar körkort eller är påverkad av alkohol drycker kan hans fortsatta färd med ett fordon hindras genom att polismannen tar hand om fordonets nycklar tills vidare. Är fordonet behäftat med något fel som innebär uppenbar fara för trafiksäkerheten meddelas körförbud för fordonet och det förses med ett körförbudsmärke. Fordonet får då i princip inte användas förrän det har reparerats och besiktigats. Om fordonet framförs med överlast tillses att viss del av lasten lossas innan färden fortsätter. I vissa fall förekommer istället att färden tillåts fortsätta men särskilda föreskrifter ges om färdhastighet m.m.

## 4 STATISTISKA UPPGIFTER M.M.

Med hjälp av statistiska uppgifter från RPS och statistiska centralbyrån (SCB), samt vissa uppgifter som TSV tagit fram särskilt för vår räkning, skall vi i det följande försöka belysa bl.a. i vilken utsträckning oskattade fordon används i trafik. De uppgifter som vi redovisar indikerar att antalet brott mot bestämmelserna är betydande.

4.1 Debiteringar, påminnelser och restföringar

Antalet debiteringar vid ordinarie och tillfällig uppbörd av fordonsskatt har under åren 1977-1980 varit mellan 4,65 och 4,86 miljoner per år. Av dessa har mellan 151 000 och 157 000 per år - motsvarande 3,1-3,3 % av antalet debiteringar - lett till betalningspåminnelser. Omkring 60 % av de debiteringar för vilka påminnelser sänts ut har senare restförts.

För kilometerskattens del har antalet debiteringar på grundval av uppgifter på avlämnade stämpelkort under åren 1977-1980 varit mellan 745 000 och 906 000 per år och antalet skönsmässiga debiteringar mellan 23 000 och 27 000 per år. Av samtliga debiteringar har varje år 38 000 - 43 000 - motsvarande 4,4-4,9 % - lett till betalningspåminnelser. Omkring 70 % av dessa debiteringar har senare restförts.

I tabell 1 i bilaga 2 finns närmare uppgifter om antal debiteringar, påminnelser och restföringar, m.m.

Antalet skattedebiteringar minskade under år 1980 jämfört med föregående år. Detta var en följd av den minskning av antalet skatteperioder från fyra till tre per år, som genomfördes successivt under året.

Som framgått ovan, är andelen påminnelser och restföringar högre för kilometerskatten än för fordonsskatten. Detta kan bero på de kontrollmärkes- och uppbördsrutiner som tillämpas. Som framgått av avsnitt 2.6 kan ett fordon ha ett giltigt kontrollmärke trots att kilometerskatten inte är betald. Detta kan innebära att en fordonsägare inte alltid uppfattar det som lika nödvändigt att betala kilometerskatten som fordonsskatten.

Uppgifter om antalet påminnelser och restföringar ger inte någon bild av för hur många fordon brukandeförbud inträder varje år. För det första kan

brukandeförbud ha gällt för ett fordon under viss tid, trots att någon påminnelse inte sänts ut. Skatten har då visserligen betalats för sent, men i sådan tid att betalningen hunnit noteras i registret innan någon påminnelse upprättats. För det andra kan flera påminnelser och restföringar under ett år avse samma fordon. Antalet fordon för vilka brukandeförbud inträder måste emellertid vara betydande. Utan tvekan används också en del av dem i trafik. Vi kommer i avsnitt 4.4 att redogöra för vad som framkommit om användningen av kilometerskattepliktiga fordon med brukandeförbud.

#### 4.2 Andel fordon med brukandeförbud, m.m.

Från TSV har vi fått vissa uppgifter om bl.a. hur många fordon som den 7 mars 1981 hade brukandeförbud på grund av att skatt inte hade betalats.

Av de registrerade, inte avställda, fordonen hade 43 552 eller 1,2 % brukandeförbud på grund av obetald skatt. För 26 940 eller drygt 60 % av dessa fanns restförd skatt.

Andelen fordon med brukandeförbud varierade dels mellan kilometerskattepliktiga och inte kilometerskattepliktiga fordon, dels mellan olika fordonsslag.

För de kilometerskattepliktiga fordonen gällde att i genomsnitt 3,0 % hade brukandeförbud på grund av obetald skatt. 67 % av dessa hade restförd skatt. Störst var andelen fordon med brukandeförbud på grund av att skatt inte betalats bland de kilometerskattepliktiga personbilarna - 3,9 % - och minst bland bussarna - 0,7 %. Av samtliga kilometerskattepliktiga personbilar hade 2,7 % restförd skatt, mot 0,4 % för bussarna.

För andra än kilometerskattepliktiga fordon gällde att i genomsnitt 1,0 % hade brukandeförbud på grund av obetald skatt. Av dessa hade 60 % restförd skatt. Den lägsta andelen fordon med brukandeförbud på grund av att skatt inte betalats var 0,9 % och gällde för personbilar och traktorer, medan den högsta var 5,5 % och redovisades för motorcyklar. Andelen fordon med restförd skatt varierade mellan 0,5 och 3,6 % av totala antalet fordon.

Närmare uppgifter om registrerade, ej avställda fordon med brukandeförbud, restförd skatt m.m., redovisas i tabell 2 i bilaga 2.

I de redovisade uppgifterna om antal fordon med obetald och restförd skatt har hänsyn tagits till att ett brukandeförbud i vissa fall upphävs automatiskt eller efter beslut av RSV (se avsnitt 2.5.1 och 2.5.2). Därvid har det antagandet fått göras att samtliga fordon för vilka förbudet upphävts belastas av en restförd skatt och att de inte är avställda. Vid kontrolltillfället den 7 mars 1981 var 373 fordon untantagna från brukandeförbud<sup>1/</sup>. För 148 av dessa hade förbudet upphävts efter beslut av RSV, medan det i 171 fall upphävts automatiskt.

För avställda fordon var andelen fordon med obetald vägtrafikskatt 2,4 % (6,8 % för fordon som är kilometerskattepliktiga när de inte är avställda och 2,0 % för övriga fordon). Närmare uppgifter om detta finns i tabell 3 i bilaga 2.

För de kilometerskattepliktiga fordonens del kan skatteskulden ha olika sammansättning. För 71 % av de kilometerskattepliktiga personbilarna med brukandeförbud berodde förbudet enbart på att kilometerskatt inte betalats, medan det för 22 % av fordonen berodde på att såväl fordonsskatt som kilometerskatt var obetald och för 7 % på att enbart fordonsskatt var obetald. De kilometerskattepliktiga lastbilarna med brukandeförbud hade i 57 % av fallen enbart obetald kilometerskatt och i 31 % såväl obetald fordonsskatt som obetald kilometerskatt. Närmare uppgifter om sammansättningen av skatteskulderna finns i tabell 4 i bilaga 2.

Som framgått av uppgifterna i detta avsnitt gäller brukandeförbud på grund av obetald skatt för en större andel av de kilometerskattepliktiga fordonen än för övriga fordon. I fråga om de kilometerskattepliktiga personbilarna med brukandeförbud består skatteskulden i högre grad än vad som gäller för andra fordonsslag av enbart kilometerskatt. Dessa förhållanden antyder - liksom sagts i avsnitt 4.1 - att de nuvarande kontrollmärkes- och uppbördsrutinerna påverkar betalningsviljan i fråga om kilometerskatt. Främst gäller detta för kilometerskattepliktiga personbilar, för vilka kontrollmärke utfärdas endast en gång per år. För de flesta kilometerskattepliktiga lastbilarna tas fordonsskatt ut för skatteperiod, varför kontrollmärke utfärdas tre gånger per år. Endast under en skatteperiod kan därför - som en följd

---

<sup>1/</sup> 202 av fordonen för vilka förbudet upphävts var kilometerskattepliktiga (38 personbilar, 114 lastbilar och 50 släpvagnar) medan 171 var enbart fordonsskattepliktiga (126 personbilar, 11 lastbilar, 25 släpvagnar, 5 traktorer och 4 motorcyklar).

av särdebiteringen av skatterna - en sådan lastbil ha ett giltigt kontrollmärke trots att kilometerskatten för den närmast föregående skatteperioden är obetald.

#### 4.3 Rapporterade överträdelser av brukandeförbudet, m.m.

RPS för viss statistik över rapporterade förseelser mot bl.a. brukandeförbudet. Enligt uppgifter ur denna statistik lämnades exempelvis under år 1978 sammanlagt 9 082 rapporter om användning av oskattade fordon och 2 484 rapporter om användning av avställda eller oregistrerade fordon.

Antalet rapporterade överträdelser av brukandeförbudsbestämmelserna ökade markant när kontrollmärket infördes. Även senare har emellertid antalet rapporterade överträdelser ökat. Det är enligt vad vi inhämtat från RPS inte möjligt att avgöra om denna ökning beror på förbättrad övervakning eller på att antalet överträdelser faktiskt har ökat.

Närmare uppgifter om antalet rapporterade förseelser finns i tabell 5 i bilaga 2.

Från SCB har vi fått vissa uppgifter om antalet lagföringar till följd av överträdelser av brukandeförbudet. Uppgifterna innefattar vissa meddelade åtalsunderlåtelse, godkända strafförelägganden och domar i tingsrätt. För år 1978 var antalet sådana fall sammanlagt 4 502 och för år 1979 sammanlagt 4 726. Den helt övervägande delen av dessa - 4 134 resp. 4 362 - gällde sådana fall som avses i 34 § VSL, dvs. där fordonsägaren straffas.

I tabell 6 i bilaga 2 finns ytterligare uppgifter om antalet lagföringar.

Antalet lagföringar är mindre än hälften av antalet rapporterade överträdelser. Detta kan till en del förklaras av att ägaren/föraren också har gjort sig skyldig till annan brottslighet och att åklagaren därför har beslutat att inte föra talan beträffande överträdelserna av brukandeförbudet, eftersom detta skulle sakna betydelse för påföljden (20 kap. 7 § punkt 2 rättegångsbalken). Till en del kan skillnaden också förklaras av att en lagföring kan avse flera förseelser som en och samma person har gjort sig skyldig till under en viss tid.

#### 4.4 Andra uppgifter om otillåtet brukande, m.m.

I samband med den tidigare nämnda registerkontrollen den 7 mars 1981, undersöktes bl.a. hur många av fordonen med brukandeförbud som hade giltig trafikförsäkring. Detta visade sig gälla för inte mindre än 74 % av de kilometerskattepliktiga fordonen och 52 % av övriga fordon med brukandeförbud. Mer detaljerade uppgifter finns i tabell 2 i bilaga 2.

Det kan synas anmärkningsvärt att det finns giltig trafikförsäkring för en så stor andel av fordonen med brukandeförbud. Även om det kan ta viss tid innan en avarmälan av en försäkring noteras i registret, förefaller det troligt att en stor del av fordonen med giltig trafikförsäkring används i trafik trots brukandeförbudet. Man kan dock inte på grundval av de nu redovisade uppgifterna dra några slutsatser om för hur många fordon detta gäller.

För kilometerskattepliktiga fordon lämnas körlängdsuppgifter in i olika sammanhang. Det gäller förutom vid ordinarie avstämpling t.ex. vid gränspassering och vid kontrollbesiktning. Används ett fordon trots att det är belagt med brukandeförbud, kan det således redan av registeruppgifter framgå att fordonet har brukats olovligen. TSV har tagit fram uppgifter om hur många fordon som dokumenterat har använts trots brukandeförbudet. Uppgifterna avser kilometerskattepliktiga fordon och avställda fordon för vilka det finns obetald skatt för innevarande eller närmast föregående skatteår och som är kilometerskattepliktiga när de inte är avställda. Av uppgifterna framgår bl.a. att för över 27 % av de angivna fordonen finns i registret dokumenterad körsträcka efter det att brukandeförbudet inträdde eller skatten förföll till betalning. Uppgifterna redovisas detaljerat i tabell 7 i bilaga 2. Det bör observeras att uppgifterna även gäller vissa avställda fordon, vilka kan antas användas i mindre utsträckning än de skattepliktiga fordonen.

De antalsuppgifter som redovisats av TSV har tagits fram så att endast sådan användning som tveklöst skett efter det att brukandeförbudet inträdde har beaktats. Således har ordinarie avstämplingar beaktats endast om de avsett perioder som börjat efter det att den skatt som medfört brukandeförbudet har restförts. Om även tidigare ordinarie avstämplingar beaktats, skulle det finnas en möjlighet att uppgiften avsåg endast körning under tid före det att brukandeförbudet inträdde. Annan konstaterad användning

(t.ex. avstämplingar vid gränspassering) har däremot beaktats för hela tiden efter det att förbudet inträdde.

Den använda kontrollmetoden medför således att endast säkert belagd användning under tid då brukandeförbud har gällt har beaktats. Givetvis ger kontrollen inte något mått på den totala otillåtna användningen. Den visar däremot vilket minsta antal fordon som vid åtminstone något tillfälle använts trots brukandeförbudet.

## 5 ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

Regler om förbud att bruka ett fordon när fordonsskatten inte har betalats fanns redan i 1922 års automobilskatteförordning och överfördes 1974 med vissa justeringar till 16 § VSL. Motsvarande bestämmelser infördes samtidigt i 21 § VSL beträffande fordon för vilka kilometerskatten inte har betalats. Brukandeförbudet motiveras bl.a. av att ett fordon inte bör få användas om inte de kostnader som förorsakas av trafiken med det ersätts. Brukandeförbudet är också av betydelse för att göra skatteuppbörden effektivare.

Enligt vår mening bör principen om att vägtrafikskatten skall vara betald för att ett fordon skall få användas upprätthållas. I vårt första delbetänkande (Ds B 1978:5, s. 127 - 132) föreslog vi vissa begränsningar i de då gällande brukandeförbudsbestämmelserna. Förslagen ledde också till lagstiftning (prop. 1978/79:94, SKU 45, rskr 298, SFS 1979:278). Vi har inte nu funnit skäl att föreslå ytterligare generella begränsningar i reglerna om brukandeförbud.

I vissa - mycket sällan förekommande - fall kan de nuvarande bestämmelserna dock leda till att brukandeförbud inträder trots att detta enligt vår mening knappast är befogat. Det gäller när skatt har påförts med för lågt belopp därför att en uppgift i registret varit felaktig till följd av ett myndighetsfel. Har fordonet i ett sådant fall övergått till ny ägare innan rätt skatt har fastställts genom beslut enligt 23 § andra stycket VSL och betalar inte den tidigare ägaren den tillkommande skatten inom den tid som beskattningsmyndigheten bestämmer, inträder brukandeförbud för fordonet. Den felaktiga registeruppgiften är i dessa fall ofta en felaktig skattvikt eller omräkningsfaktor.

Enligt vår mening är det i de nu angivna fallen inte skäligt att ett brukandeförbud träffar fordonet i den nye ägarens hand. I dessa fall bör sådana särskilda skäl föreligga att brukandeförbudet bör hävas enligt 16 § andra stycket och 21 § fjärde stycket VSL. Någon ändring av gällande bestämmelser erfordras därför inte.

5.1 Behov av åtgärder för att göra brukandeförbudet effektivare

Av uppgifterna i kapitel 4 har framgått att skatten i ett stort antal fall

inte betalas i rätt tid. Det är inte möjligt att ange i vilken utsträckning fordonen används innan skatten betalas och brukandeförbudet därmed upphör. De uppgifter om användningen av främst kilometerskattepliktiga fordon med brukandeförbud på grund av obetalda skatter som vi har redovisat tidigare visar dock att situationen är otillfredsställande. Att redan en registerkontroll visar att minst 27 % av dessa fordon har använts efter det att förbudet inträdde är anmärkningsvärt.

Enligt vår mening visar dessa förhållanden att åtgärder måste vidtas för att förbättra brukandeförbudets effektivitet.

I åtskilliga fall betalas skatten en kortare tid efter förfallodagen. Det är ett rimligt antagande att brott mot brukandeförbudsbestämmelserna är vanliga i dessa fall. I ganska stor omfattning betalas skatten innan en påminnelse har skickats ut. I andra fall betalas den först efter påminnelse eller sedan fordonet har stoppats av polis.

Överträdelser av brukandeförbudet torde också vara vanliga i samband med överlåtelser av fordon. Brukandeförbudet gäller ju normalt för den nye ägaren oavsett att det är en tidigare ägare som är skyldig att betala skatten. Från Stockholms åklagardistrikt har också uppgetts att den nye ägaren ofta säger sig inte ha känt till förbudet.

För att komma till rätta med de nu redovisade formerna av brott mot brukandeförbudsbestämmelserna fordras enligt vår mening vissa administrativa åtgärder. Informationen om de gällande bestämmelserna bör förbättras. F.n. lämnas exempelvis inga upplysningar om brukandeförbudsbestämmelserna på påminnelseavierna. Vi återkommer i avsnitt 5.3.4 till frågan om en förbättrad information.

En annan administrativ åtgärd som enligt vår mening bör övervägas är en regelbunden registerkontroll av den typ som har beskrivits i avsnitt 4.4. Det är inte tillfredsställande att den information om brott mot brukandeförbudsbestämmelserna som finns i registret inte används. Vi återkommer till även detta i avsnitt 5.3.4.

Som påpekats i kapitel 4 torde kontrollmärkesrutinerna i viss utsträckning påverka betalningsviljan för kilometerskatt negativt. En förbättring på denna punkt kan enligt vår mening uppnås om fordonsskatten och kilometer-

skatten debiteras samtidigt. Denna fråga övervägs f.n. av RSV och TSV. Vidare bör övervägas att utfärda kontrollmärke för varje skatteperiod även när det gäller sådana kilometerskattepliktiga fordon för vilka fordonsskatt debiteras för ett helt skatteår. Vi avser att ta upp denna fråga i vårt fortsatta arbete.

Enligt vår mening ger de hittills behandlade fallen av överträdelser av brukandeförbudet inte anledning att nu överväga skärpta straffsanktioner e.d.

De ovan nämnda åtgärderna torde inte få någon större effekt i de fall fordonsägarna mer konsekvent undandrar sig att betala skatterna för sina fordon. Ibland saknar dessa fordonsägare trafikförsäkring för sina fordon och betalar inte heller inkomstskatt, arbetsgivaravgifter eller mervärdesskatt. Härigenom uppnår en fordonsägare som bedriver yrkesmässig trafik mycket stora konkurrensfördelar gentemot en seriös åkare som betalar sina skatter och avgifter. Vinsterna av det olagliga förfarandet är oftast väsentligt större än de sanktioner - böter - som används. Dessutom är det ofta svårt att nå den ansvarige med ett straffprocessuellt förfarande och indrivningen av eventuellt utdömda böter kan möta hinder av olika slag. Upptäcks fordonet återigen oskattat i trafiken leder detta till nya böter som inte betalas. Framför allt för att komma till rätta med dessa fall av mer konsekvent skatteundandragande krävs enligt vår mening åtgärder som mer effektivt kan förhindra en fortsatt användning av ett oskattat fordon.

Eftersom den som fullt avsiktligt låter bli att betala sin vägtrafikskatt ofta inte heller fullgör sina andra skyldigheter - t.ex. beträffande trafikförsäkringen och kontrollbesiktningen - kommer ett effektivt ingripande mot oskattade fordon att ha positiva effekter på efterlevnaden av reglerna även på dessa områden.

På senare tid har ett par olika metoder prövats för att komma till rätta med försumliga fordonsägare. Stockholms kommun har undersökt entreprenörers skatteförhållanden innan något uppdrag har lämnats och inte anlitat den som t.ex. har skatteskulder för indrivning. Vidare har personal från kronofogdemyndigheterna medverkat i anslutning till bortforsling av felparkerade bilar och vid poliskontroller. Om en fordonsägare har haft någon skatteskuld för indrivning har kronofogdemyndigheten då direkt kunnat utmäta gäldenärens fordon.

Enligt lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter får en gäldenärs egendom tas i anspråk för att säkerställa betalning av en fordran på bl.a. skatt.

De möjligheter som nu har angetts att ingripa mot försumliga skattebetalare är, även om de inte särskilt är inriktade på vägtrafikskatt, av betydelse för sådan skatt. Samtidigt är det klart att dessa möjligheter inte är tillräckliga. Någon möjlighet att utmäta eller betalningssäkra ett fordon finns inte om det ägs av någon annan än den skattskyldige, t.ex. av en avbetalningssäljare, ett leasingföretag eller en ny ägare. Kontrollen av entreprenörer kan naturligen komma i fråga endast om uppdragsgivaren själv väljer att utföra en sådan kontroll och den kan inte omfatta den som inte uppträder som entreprenör.

Vi anser därför att förbättrade möjligheter att ingripa mot försumliga vägtrafikskattebetalare behövs vid sidan av redan tillämpade metoder och för användning när dessa inte är tillräckliga.

Ett effektivt ingripande torde kunna ske bara vid en poliskontroll på vägen. Visserligen står endast begränsade resurser till förfogande för sådana kontroller. Det har dock visat sig att när särskilda resurser har avsatts för kontroll av t.ex. den tunga trafiken, har ett stort antal överträdelse upptäckts. Vid en kontroll av viss lastbilstrafik som genomfördes i Stockholm under hösten 1980 kontrollerades 257 lastbilar. Av dessa användes 50 trots att vägtrafikskatt var obetald. 16 av dessa lastbilar användes trots att vägtrafikskatt hade restförts. Vi anser att möjligheten till ett effektivt ingripande mot att sådana oskattade fordon används skulle kunna få en betydande preventiv effekt.

Det kan (se kapitel 3) diskuteras om inte redan polisens allmänna befogenheter att ingripa mot brott borde räcka till i förevarande sammanhang. Emellertid ger dessa allmänna befogenheter otillräcklig vägledning för polisen om hur ett ingripande praktiskt skall genomföras. I vart fall är det klart att polisen för närvarande inte vidtar sådana åtgärder att de som avser att sätta sig över gällande regler effektivt hindras därifrån. Vi anser därför att det erfordras särskilda bestämmelser som reglerar polisens befogenheter att hindra fortsatt färd med oskattade fordon. Sådana regler skulle också för fordonsägarna klargöra vilka ingrepp som kan företas.

5.2 Begränsning av åtgärderna till vissa fall

Som framgått av avsnitt 5.1, anser vi att nya regler behövs för att brukandeförbudet skall bli effektivare. Reglerna bör i första hand inriktas på fall där det kan antas att brukandeförbudet överträds systematiskt och fullt avsiktligt.

Det är som vi tidigare har framhållit särskilt viktigt att man kan hindra fordonsägare att i yrkesmässig trafik eller annars för förvärvsverksamhet använda oskattade fordon. Att begränsa åtgärderna till fordon i yrkesmässig trafik och motsvarande är dock mindre lämpligt. Även vid allvarligare överträdelser av brukandeförbudet i andra fall bör ett ingripande kunna göras.

Vi har även övervägt att begränsa ingripandena till de fall då skatteskulden uppgår till ett visst minsta belopp. Sådana regler skulle kunna bli enkla att tillämpa. Om begränsningen skall ha någon betydelse får beloppet dock sättas så högt att fordon med låga skattesatser - bl.a. personbilar - i praktiken inte kommer att omfattas av reglerna. Med hänsyn till att även personbilar används för yrkesmässig trafik och till betydelsen av att upprätthålla respekten för brukandeförbudet bör detta inte accepteras.

Vi anser att en begränsning till de allvarligare fallen i stället bör göras på det sättet att åtgärderna får vidtas först viss tid efter skattens förfalldag. Om den skatt som föranleder brukandeförbudet har förfallit till betalning mycket kort tid innan ett fordon stoppas i trafik kan det antas att överträdelserna ofta inte sker medvetet. Vidare gäller att det i dessa fall ofta kan vara svårt att vid en kontroll ute på vägen avgöra om skatten är betald eller inte. Som har framgått av kapitel 2 tar det viss tid innan en skattebetalning hinner noteras i bilregistret. Om en fordonsägare har girerat skattebeloppet strax före förfalldagen kan han under de första dagarna efter förfalldagen ha svårt att omedelbart styrka skattebetalningen.

Dessa skäl talar för att de effektivare åtgärderna vid överträdelser av brukandeförbudet bör sättas in först sedan viss tid har förflutit från skattens förfalldag. För att med stor säkerhet endast träffa fallen av avsiktligt missbruk bör enligt vår mening avvaktas att skatten restförs. Detta tar som framgått av avsnitt 2.4 inte fullt två månader efter skattens förfalldag vid ordinarie uppbörd. Dessförinnan har den skattskyldige - ca 25 dagar efter

förfallodagen - påmint om skatten. I dessa fall kan överträdelser av brukandeförbudet mycket sällan skyllas på bristande kännedom om att skatten är förfallen till betalning och att brukandeförbud gäller. I något fall kan det vara fråga om att en ny ägare till fordonet använder det ovetande om brukandeförbudet. Genom den förbättrade information som vi behandlar närmare i avsnitt 5.3.4 kommer en sådan ovetskap att undanröjas. Man kan därför utgå från att brukandeförbudet avsiktligt överträds när ett fordon används efter det att skatten har restförts. Restföringen noteras i bilregistret och framgår direkt av de uppgifter polisen normalt tar fram vid kontroll av fordon. Ett ytterligare skäl att vidta effektivare åtgärder mot överträdelser av brukandeförbudet sedan skatt har restförts är att åtgärderna då - som vi senare skall föreslå - kan kompletteras med åtgärder av kronofogdemyndighet.

Vi föreslår därför att särskilda åtgärder sätts in mot fordon som framförs i trafiken trots att fordran på vägtrafikskatt för fordonet har lämnats till indrivning. Att de särskilda åtgärderna inte skall vidtas förrän restföring har skett får givetvis inte ses som ett uttryck för att överträdelser av brukandeförbudet i andra fall inte längre skall motverkas. Nuvarande påföljder skall alltså tillämpas i alla fall när brukandeförbudet överträds.

Om brukandeförbud råder för ett fordon och den skatt som föranleder brukandeförbudet har lämnats till indrivning skall de effektivare åtgärderna i princip alltid användas. Åtgärderna skall, i likhet med vad som nu gäller enligt de i kapitel 3 nämnda vägtrafikförfattningarna, obligatoriskt vidtas när förutsättningarna är uppfyllda.

### 5.3 Åtgärder

Åtgärderna mot de fordon som anges i föregående avsnitt bör utformas så att goda möjligheter skapas för att brukandeförbudet i fortsättningen kommer att respekteras. Vi har övervägt att föreslå en särskild avgift efter mönstret av överlastavgiften (SFS 1972:435). Eftersom åtgärderna för att effektivisera brukandeförbudet i första hand kommer att inriktas på s.k. svartåkare och andra som är svåra att nå med vanliga indrivningsåtgärder finns emellertid skäl att anta att en avgift endast skulle läggas till beloppet av obetalda skatter, böter och överlastavgifter. Ett sådant system skulle därför knappast bli effektivt.

Ett direkt hindrande av fortsatt användning av fordonet är enligt vår mening en mer effektiv åtgärd för att upprätthålla respekten för brukandeförbudet. Till dess att skatten har betalats bör fordonet inte kunna användas. När ett fordon stoppas vid en kontroll på vägen bör därför omedelbart vidtas effektiva åtgärder för att förhindra fortsatt missbruk. Huvudprincipen bör vara att polisman skall hindra fortsatt användning av sådana oskattade fordon som här är i fråga. En sådan bestämmelse skulle motsvara de i kapitel 3 beskrivna stadgandena i olika vägtrafikförfattningar om polisens skyldighet att hindra fortsatt färd i vissa fall.

Att införa en bestämmelse enbart om att polisman i vissa fall skall hindra fortsatt färd med fordon med restförd skatt anser vi dock inte vara tillräckligt. Om inte ett särskilt förfarande anvisas kommer praktiska problem att uppkomma vid ingripandena. Bl.a. kan det bli tveksamt om vilka åtgärder som skall vidtas med ett fordon som har stoppats ute på vägen. Det kan utan en särskild reglering också vara svårt att avväga hur länge åtgärderna skall bestå. Särskilda problem kan uppkomma om det är någon annan än fordonets ägare som använder fordonet, om fordonet är köpt på avbetalning med återtaganderätt för säljaren osv. Om ett särskilt förfarande inte anvisas kan följden därför bli att tillräckligt effektiva ingripanden uteblir i många fall. Från rättssäkerhetssynpunkt är det också av värde att uttryckliga bestämmelser ges om hur ingripandena skall gå till.

Som nämnts i kapitel 3 finns i vägtrafikförfattningarna inte några bestämmelser om på vilket sätt fortsatt färd skall hindras. Detta synes inte vålla några större bekymmer vid tillämpningen. Enligt vår mening motiverar emellertid de särskilda förhållandena vid ingripanden mot fordon med obetald vägtrafikskatt att särskilda regler införs om förfarandet m.m.

Förfarandet bör som tidigare har nämnts utformas så att det oskattade fordonet kommer att tas ur trafik till dess att skatterna har betalats. I övrigt bör hanteringen bli så enkel som möjligt för polisen och andra inblandade myndigheter. Även de praktiska problem som kan uppkomma för en fordonsägare som hindras att använda sitt fordon måste i viss utsträckning beaktas. Mot bakgrund av dessa krav på förfarandet har vi funnit det mest lämpligt att införa ett system där polisen på vägen kan avlägsna registreringsskyltarna på ett oskattat fordon. Ett sådant förfarande tillämpas för närvarande i flera länder, bl.a. i Norge och i Danmark. Vidare bör möjlighet finnas att döma till fängelse om ett fordon brukas trots att det har avskyltats. En

möjlighet bör också öppnas att förverka ett fordon som används trots att det har avskyltats.

### 5.3.1 Avskyltning

Om ett fordon används trots att brukandeförbud råder för det på grund av att vägtrafikskatt inte har betalats, och om skatten har restförts, skall polisman för att hindra fortsatt användning av fordonet avlägsna dess registreringsskyltar. Avskyltningen skall göras omedelbart sedan fordonet har påträffats i trafik.

Snarast efter det att ett fordon har avskyltats bör detta noteras i bilregistret. Uppgiften bör av polisen tillföras registret så att detta direktuppdateras, dvs. så att uppgiften omedelbart finns tillgänglig. Sådana registreringar gör polisen f.n. beträffande efterlysta fordon.

De omhändertagna registreringsskyltarna bör i princip förstöras. Detta kan antingen utföras av polisen, eller också kan skyltarna sändas in till länsstyrelsen. Om fordonsägaren betalar in skatten omedelbart efter avskyltningen bör dock polisen vara oförhindrad att återlämna skyltarna. Detta förutsätter att skyltarna efter omhändertagandet har lämnats in på en polisstation och att fordonsägaren där företer bevis om att den skatt som föranleder brukandeförbudet har betalats. Skyltarna bör därför kunna ligga kvar någon dag på polisstationen innan de förstörs eller sänds till länsstyrelse.

Vissa invändningar kan resas mot att ett fordons registreringsskyltar tas bort på det sätt som här har angetts. Det är i och för sig önskvärt att ett fordon alltid är försett med registreringsskyltar så att det lätt kan identifieras. Saknas registreringsskyltar kan identifiering endast ske med ledning av fordonets chassinummer. Vi har därför övervägt om endast den ena av registreringsskyltarna skall tas bort när fordonet är försett med två skyltar. Detta skulle emellertid inte kunna tillämpas för fordon med endast en skylt (motorcyklar, släpvagnar, traktorer m.fl.). Det skulle också i viss mån minska möjligheterna att upptäcka ett avskyltat fordon ute i trafiken. Ingen registreringsskylt bör därför lämnas kvar på ett avskyltat fordon.

Vi har också övervägt möjligheten att förse ett avskyltat fordon med provi-

soriska (gula) registreringsskyltar. Sådana kan nu lämnas ut av polismyndighet bl.a. om en registreringsskylt har förstörts eller förkommit. Utlämnande av sådana provisoriska skyltar vid avskyltning av ett fordon ute på vägen skulle innebära vissa praktiska problem. Viktigare är emellertid att utlämnande av provisoriska skyltar för ett avskyltat fordon skulle försvåra kontrollen av att fordonet inte används. Vi vill därför inte förorda ett sådant system. Däremot kan, om så visar sig erforderligt, övervägas att förse fordonet med någon särskild utmärkning. Denna kan utformas på motsvarande sätt som ett körförbudsmärke enligt 95 § fordonskungörelsen (1972:595). Vi lämnar dock inte nu något förslag om en sådan särskild utmärkning av avskyltade fordon.

Av tidigare (avsnitt 4.3) lämnade uppgifter framgår att antalet upptäckta fall av överträdelser av brukandeförbudet vid obetalda skatter är knappt 10 000 om året. Hur många av dessa fall som avser fordon för vilka skatten har restförts är inte känt. De föreslagna åtgärderna bör leda till att antalet överträdelser av detta slag minskar kraftigt. Förbättrad information till fordonsägarna bör verka i samma riktning, se vidare avsnitt 5.3.4. Antalet fall där avskyltning får tillgripas bör därför blir relativt litet.

När den skatt som har föranlett brukandeförbudet har betalats skall anteckningen i bilregistret om brukandeförbud och avskyltning tas bort eller neutraliseras. Ägaren skall då också vara berättigad att få ut duplettskyltar för fordonet. Duplettskyltarna bör, om fordonet inte är avställt, sändas till fordonsägaren utan att någon särskild ansökan görs. Eftersom det normalt går tre arbetsdagar efter beställningen innan de nya skyltarna kan erhållas bör provisoriska registreringsskyltar kunna lämnas ut av polismyndighet.

För ägaren till ett avskyltat fordon innebär förfarandet, om inte skatten omedelbart kan betalas och registreringsskyltarna återfås, att avgift för duplettskyltar måste betalas. Avgiften är för närvarande 77 kr. för bil och 40 kr. för andra fordon. Om fordonsägaren sedan skatten har betalats men innan duplettskyltar erhålls skaffar provisoriska skyltar är avgiften för dessa 28 kr. per styck. Därtill skall för varje provisorisk skylt deponeras 50 kr. hos polismyndigheten. Detta belopp återbetalas om skylten återlämnas inom viss tid. I övrigt medför avskyltningen inte några kostnader eller andra direkta konsekvenser för fordonsägaren eftersom förbudet att bruka fordonet gäller oavsett avskyltningen.

## 5.3.2 Färd till avlastningsplats eller uppställningsplats

Som tidigare har beskrivits bör förfarandet inriktas på att fortsatt användning av det oskattade fordonet hindras. I princip bör därför ett avskyltat fordon inte tillåtas köra från den plats där det stoppas. Om fordonet ändå måste flyttas skulle det få bärgas.

Ett fordon torde ofta inte kunna lämnas på den plats där avskyltningen har gjorts. Fordonet får givetvis inte uppställas så att trafikfara kan uppkomma. Det kan ofta vara svårt att finna en lämplig uppställningsplats. Om skatten inte betalas, kan fordonet också behöva stå kvar på platsen en längre tid. Har fordonet last som inte kan vara kvar på det tills vidare (levande djur, kylvaror, m.m.) kan särskilda problem uppstå om färden avbryts direkt. Förfarandet skulle i sådana fall kunna leda till avsevärda ekonomiska förluster för fordonsägaren eller annan. Om avskyltningen sker på en plats där inga andra kommunikationsmedel finns tillgängliga måste särskilda åtgärder vidtas för att förare och passagerare skall kunna fortsätta. För att avskyltningen inte skall leda till orimliga konsekvenser i fall som de nu nämnda bör det finnas en möjlighet att köra ett fordon från den plats där avskyltningen har skett. Polisman bör därför om så erfordras kunna medge att färden fortsätts en kortare sträcka.

Medgivande att föra fordonet från platsen bör således om särskilda skäl inte talar däremot ges om fordonet inte lämpligen kan ställas upp där det har stannats. Medgivandet skall omfatta körning till närmaste lämpliga plats för lossning av lasten eller för uppställning av fordonet. Tillstånd bör inte ges att fortsätta färden till den ursprungliga destinationsorten om denna är avlägsen. Det kan nämnas att en liknande bestämmelse f.n. finns i 18 § kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter.

Bevis om polismans medgivande att föra det avskyltade fordonet från platsen bör lämnas på en särskild blankett. Där bör anges till vilken plats fordonet skall föras, att fordonet skall föras kortast möjliga väg till denna plats och att färden skall ha avslutats ett angivet klockslag. Beviset skall medföras under den fortsatta färden och kunna visas upp vid kontroll.

## 5.3.3 Vissa påföljdsbestämmelser

De föreslagna åtgärderna vid vissa allvarligare överträdelser av brukandeförbudet bör få till följd att respekten för brukandeförbudet avsevärt förbättras. Om avskyltning har fått tillgripas är det meningen att det avskyltade fordonet inte skall kunna tas i bruk förrän skatten har betalats. Det finns enligt vår mening heller inte anledning att befara att avskyltade fordon i någon större utsträckning kommer att användas i trafik. Risker för upptäckt torde vara stora om fordonet framförs utan skyltar. Avskyltade fordon blir nämligen lätta att upptäcka vid polisens trafikövervakning. Om övervakningsresurserna inte är tillräckliga överallt kan det dock inte uteslutas att avskyltade fordon någon gång kommer att användas i trafiken.

Man kan heller inte bortse från möjligheten att ett avskyltat fordon förses med falska registreringsskyltar. Registreringsskyltar kan t.ex. tillgripas från något annat fordon. Används falska skyltar är givetvis upptäcktsrisken betydligt mindre än om fordonet används helt utan skyltar. Upptäcks förfarandet torde den skyldige kunna dömas till ansvar för märkesförfalskning enligt bestämmelserna i 14 kap. 7 § brottsbalken. Det kan emellertid också tänkas förekomma att en fordonsägare redan före avskyltningen har skaffat sig en uppsättning duplettskyltar, trots att de ursprungliga registreringsskyltarna funnits i behåll. För närvarande kan duplettskyltar erhållas även om brukandeförbud råder för fordonet på grund av obetalda skatter. Denna möjlighet bör enligt vår mening tas bort. Därigenom kan riskerna för missbruk av duplettskyltar minskas.

Även om det inte finns anledning att tro att risken är stor för att ett avskyltat fordon kan komma att användas i trafik anser vi att särskilda och effektiva påföljder måste finnas att tillgå om så ändå skulle ske. Straffpåföljden vid användande av ett avskyltat fordon bör vara avsevärt strängare än den som nu tillämpas vid överträdelser av brukandeförbudet. Att använda ett avskyltat fordon måste nämligen bedömas vara avsevärt allvarligare än att överträda brukandeförbudet i andra fall. Möjlighet bör därför finnas att döma till fängelsestraff om ett fordon med brukandeförbud används trots att det har avskyltats. Därigenom inskräps betydelsen av att avskyltningen innebär att fordonet definitivt skall tas ur trafik till dess att skatten är betald.

Förutom en kraftigare straffpåföljd bör emellertid enligt vår mening övervägas att införa möjligheter att ta omhand ett avskyltat fordon om det trots avskyltningen används i trafik. Detta kan nämligen visa sig vara en nödvändig åtgärd för att förhindra att ett oskattat fordon används. Vad som närmast kommer i fråga är att ta ett avskyltat fordon i beslag och förverka det om det används i trafik.

Vid 1968 års ändringar i brottsbalkens allmänna förverkanderegler lämnades (se prop. 1968:79 s. 58 f) vissa allmänna riktlinjer för användningen av förverkandebestämmelser i specialstraffrätten. Enligt riktlinjerna bör en viss restriktivitet iakttas med införande av förverkanderegler i lagstiftningen. I olika sammanhang har man därför senare också avstått från att införa nya förverkandebestämmelser.

Restriktivitet skall framför allt iakttas i fråga om förverkande i förmögenhetsreducerande och bestraffande syfte. För sådana ändamål bör i första hand undersökas om inte straffskalorna kan utformas så att en lämplig påföljd erhålls, även om straffpåföljderna i flera fall kan behöva kompletteras med förverkandesanktioner. Möjlighet att förverka fordon i förmögenhetsreducerande och bestraffande syfte finns dock exempelvis enligt 30 § lagen (1938:74) om rätt till jakt. Denna förverkandemöjlighet infördes 1973.

Möjligheterna att ta i beslag och förverka ett fordon som används trots att det har avskyltats bör emellertid inte införas för att förstärka straffpåföljden. Förfarandet syftar i stället till att när så erfordras definitivt förhindra att fordonet även i fortsättningen kommer att användas olovligt. Eftersom användningen av ett oskattat och avskyltat fordon i sig är ett brott kan regler om förverkande av ett sådant fordon närmast jämföras med förverkanderegler i 36 kap. 2 § första stycket brottsbalken. Enligt dessa regler kan egendom vars användande utgör brott enligt brottsbalken, eller med vilken annars har tagits befattning som utgör sådant brott, förklaras förverkad. På samma sätt som anges i brottsbalksbestämmelsen bör förverkande kunna ske om det är påkallat till förebyggande av brott eller om annars särskilda skäl föreligger.

Möjlighet bör finnas att, liksom enligt motsvarande brottsbalksbestämmelser, i stället för fordonet förklara dess värde förverkat. Därigenom ges bl.a. möjlighet att, om det skulle vara obilligt att förverka fordonet i sin helhet, förverka en del av dess värde. I enlighet med vad som uttalats i de

tidigare nämnda riktlinjerna bör förverkandepåföljden vara fakultativ. Domstol bör således få möjlighet att underlåta förverkande av billighetshänsyn.

Inför en bestämmelse som ger möjlighet att förverka ett avskyltat fordon som har använts olovligen kan fordonet tas i beslag av polisman eller annan. Detta följer av bestämmelserna i 27 kap. rättegångsbalken. Det kan antas att den skattskyldige därefter ofta är villig att betala den skatt som förorsakar brukandeförbud för fordonet. Om skatten betalas bör det enligt vår mening vanligen inte längre finnas skäl att förverka fordonet. Ett förverkande är ju då inte längre nödvändigt för att förhindra fortsatt otillåten användning av fordonet. Föreligger inte längre skäl till förverkande på den grunden att skatten till fullo har betalats kan beslaget hävas.

I fråga om hos vem förverkande av fordon kan ske gäller, om inget annat stadgas, bestämmelserna i 36 kap. 4 § brottsbalken. Dessa innebär, med vissa undantag, att förverkande inte kan ske om fordonet inte tillhör gärningsmannen. Ägaren till ett fordon är enligt huvudregeln i nuvarande 34 § första stycket VSL ansvarig om brukandeförbudet överträds, även om fordonet framförs av annan person. Fordonsägaren bör på samma sätt ansvara för olovligt brukande av ett avskyltat fordon. Förverkande (hos ägaren) skall således vanligen kunna ske även om en annan person har framfört fordonet.

I fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt och med rätt att bestämma om förare av fordonet ansvarar innehavaren i ägarens ställe för överträdelser av brukandeförbudet (35 § VSL). För fordon, som har sålts på avbetalning med återtaganderätt för säljaren, är köparen skattskyldig och ansvarig för överträdelser av brukandeförbudet. En hyresman är på samma sätt skattskyldig och ansvarig om han har hyrt fordonet för en period om minst ett år (leasingfordon). I dessa fall kan enligt bestämmelserna i 36 kap. 4 § brottsbalken något förverkande av fordonet inte ske hos ägaren, bortsett från fall där ägaren har medverkat vid brottet eller där han beretts vinning därav. Däremot kan det vara möjligt att förverka avbetalningsköparens rättigheter till fordonet enligt avbetalningskontraktet (jfr. Beckman m.fl. Brottsbalken III, 2 uppl., s. 393).

Det kan dock enligt vår mening finnas skäl att, i fråga om förverkande av

ett fordon som har brukandeförbud och har använts trots avskyltning, utöka möjligheterna att förverka fordonet hos annan än gärningsmannen. Brukandeförbudet för ett fordon är vanligen inte beroende av vem som är skyldig att betala den skatt som förorsakar förbudet. Om en leasinginnehavare inte har betalat vägtrafikskatt för ett fordon, gäller brukandeförbudet även gentemot fordonsägaren. Denne måste om han önskar disponera över fordonet se till att skatterna betalas. Har fordonet köpts på avbetalning med återtaganderätt för säljaren, gäller brukandeförbudet även om fordonet återtas. Det kan därför enligt vår mening inte resas några principiella invändningar mot att ett förverkande av fordonet eller en del av dess värde kan ske i sådana fall. Vi föreslår därför att förverkandebestämmelsen utformas så att förverkande kan ske oavsett ägareförhållandena. Däremot bör som tidigare nämnts ett beslag kunna hävas och förverkande underlåtas om skatten betalas. Skulle skatten inte betalas och förverkande ske bör detta kunna begränsas till en lämplig del av fordonets värde.

Straffansvaret för brukande av avskyltade fordon bör i princip vila på hyresmannen i fall som avses i 35 § VSL och vid leasing, och på köparen vid avbetalningsköp. Enligt vad som förut nämnts bör straffskalan inkludera fängelse.

Ett fordon som har förverkats enligt de föreslagna bestämmelserna tillfaller staten (36 kap. 12 § brottsbalken). I lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. föreskrivs att förverkad egendom i princip skall försäljas. Närmare bestämmelser om förfarandet vid försäljningen meddelas i lagen. Ett förverkande innebär inte att de skatteskulder som hänför sig till fordonet faller bort. Förbud att bruka fordonet skulle, om inget annat stadgas, gälla även efter förverkandet till dess att skatterna har betalats. Detta skulle kunna medföra svårigheter att sälja ett fordon som har förverkats. På samma sätt som nu gäller vid exekutiv försäljning av fordon bör därför ett fordon som har förverkats få användas utan hinder av att fordonsskatt eller kilometerskatt som en tidigare ägare är skattskyldig för inte har betalats. Detta fördrar vissa tillägg i 16 och 21 §§ VSL.

#### 5.3.4 Samarbete mellan myndigheter, informationsinsatser

Problemen med överträdelser av brukandeförbudet vid obetalda vägtrafikskatter skulle kunna minska om indrivningen av skatterna kunde göras effektivare. Ett sätt att förbättra indrivningen skulle vara att utmätning omedelbart

kunde ske av ett fordon med restförd skatt. Personal från kronofogdemyndigheten skulle kunna delta i poliskontroller eller också skulle polisen omgående underrätta kronofogdemyndigheten om att ett fordon med restförd skatt hade stoppats. Emellertid torde kronofogdemyndigheterna för närvarande ytterst sällan ha resurser att medverka på detta sätt. Ingreppandena torde för övrigt också få begränsas till vissa tider och platser. Indrivningsåtgärder av detta slag kan därför knappast komma till allmän användning, vilket inte hindrar att de bör användas när det är möjligt.

När ett fordon har avskyltats bör kronofogdemyndigheten utan dröjsmål underrättas om var fordonet har uppställts eller vart det har förts. Om polisman har medgett att fordonet förs till en viss plats bör en kopia av beviset om detta medgivande sändas till vederbörande kronofogdemyndighet. Uppgift om rätt kronofogdemyndighet kan erhållas ur bilregistret. Åtgärder bör då kunna vidtas på den plats där fordonet finns. Det bör dock anmärkas att utmätning av de fordon det är fråga om ofta inte kan ske. Som vi tidigare har framhållit kan skatteskulden åvila någon annan än fordonets ägare, t.ex. en avbetalningsköpare, en hyrestagare eller en föregående ägare till fordonet. I vissa fall kan gäldenären ha gjort upp med kronofogdemyndigheten om en avbetalningsplan för skatterna.

Vi har i avsnitt 4.4 och i tabell 7 i bilaga 2 redovisat resultaten av en kontroll av lämnade körlängdsuppgifter för kilometerskattepliktiga m.fl. fordon med obetald vägtrafikskatt. Av kontrollen framgår att åtminstone 27 % av fordonen vid undersökningstillfället hade använts trots att skatten inte var betald.

Redan av de uppgifter som nu finns i bilregistret kan således konstateras att vissa fordon används trots brukandeförbud. Dessa registeruppgifter utnyttjas nu inte. Enligt vår mening borde kontroller regelmässigt kunna göras av sådana registeruppgifter som kan visa om ett fordon används olovligt. Förfarandet bör kunna utformas så att TSV lämnar uppgifter till länsstyrelserna om fordon för vilka körlängdsuppgifter inkommer trots att de har brukandeförbud. Länsstyrelserna bör sedan undersöka dessa fall och vidta de åtgärder som kan erfordras, t.ex. föranstalta om revision eller anmäla förhållandet för åtal. Det får anses ankomma på TSV och RSV att utforma rutiner för dessa kontroller.

För att påskynda skattebetalningarna och för att förbättra respekten för brukandeförbudet vid obetalda vägtrafikskatter anser vi att informationen till fordonsägarna behöver förbättras. Detta blir särskilt angeläget om avskyltning m.m. kan följa om brukandeförbudet inte respekteras.

För närvarande utsänds som tidigare nämnts (avsnitt 2.4) en påminnelse om skatten inte betalas. Vid ordinarie uppbörd görs detta ca 25 dagar efter skattens förfalldag. Denna påminnelse innehåller ingen information om att brukandeförbud råder för fordonet till dess att skatten har betalats. Vi anser att påminnelsen bör kompletteras med sådan information, som också bör omfatta uppgifter om vilka påföljder och ingripanden som kan komma i fråga vid överträdelser av brukandeförbudet. Enligt vad vi har erfårit kommer en sådan information inom kort att börja lämnas. Om skatten ändå inte betalas bör denna information enligt vår mening förnyas med jämna mellanrum, lämpligen var tredje månad. I inget fall behöver dock information om brukandeförbud m.m. sändas ut om fordonet har avställt.

Överträdelser av brukandeförbudet torde vara vanliga i samband med ägarbyten (se avsnitt 5.1). Vi påpekade i vårt första delbetänkande (Ds B 1978:5) att ett särskilt meddelande därför bör sändas till den som förvärvar ett fordon med brukandeförbud. Några sådana rutiner har ännu inte hunnit införas. Om de här föreslagna åtgärderna med avskyltning m.m. av vissa oskattade fordon skall användas är det av stor vikt att ny ägare till ett fordon med brukandeförbud snabbt informeras om brukandeförbudet och gällande bestämmelser i anknytning därtill.

I inledningen av detta kapitel har redogjorts för vissa fall när vägtrafikskatt fastställs genom beslut enligt 23 § andra stycket VSL. Fastställs skatt enligt denna bestämmelse inträder brukandeförbud för fordonet om eventuellt tillkommande skatt inte betalas i rätt tid. Om en tidigare ägare är skattskyldig får den person som äger fordonet vid fastställelsen för närvarande inte omedelbart reda på att brukandeförbud råder. Ett särskilt meddelande bör därför enligt vår mening sändas ut till ägaren när brukandeförbud inträder i de här angivna fallen. Ägaren kan sedan ansöka hos RSV om att brukandeförbudet skall hävas.

Vi anser att TSV och RSV bör utarbeta en rutin för utsändning av den information som här beskrivits.

## 5.3.5 Vissa registerfrågor m.m.

Om effektivare åtgärder vid överträdelser av brukandeförbudet införs är det viktigt att tillse att polispersonalen får lättillgängliga och korrekta uppgifter ur bilregistret om skattebetalningar m.m. Polisen har nu tillgång till vissa standardfrågor till registret. För att få fram tillräckliga uppgifter för att kontrollera om brukandeförbud råder utnyttjas nu oftast mer än en frågetyp. Uppgifterna ur registret lämnas i förkortad form. För att rätt tyda de lämnade uppgifterna krävs därför god vana att arbeta med registret. Det skulle vara önskvärt om nödvändiga uppgifter kunde tas fram på ett enklare sätt och i sådan form att missförstånd inte kan uppkomma.

Vid de kontakter vi haft med polispersonal har framförts att det skulle vara önskvärt om det direkt av polisens standardfråga till registret (den s.k. QP-frågan) i klartext framgick de uppgifter som behövs för övervakningen. Vi föreslår att registerrutinerna ses över så att polispersonalens behov av lättillgänglig information ur registret tillgodoses.

I avsnitt 2 har relativt utförligt redogjorts för betalningsrutiner m.m. för vägtrafikskatten. Av redogörelsen framgår att det tar viss tid innan en skattebetalning hinner noteras i registret. Fördröjningen varierar bl.a. med betalningssättet. Betalas vägtrafikskatt strax före förfalldagen, eller efter förfalldagen, kan därför i vissa fall uppgifterna i registret utvisa att brukandeförbud råder för ett fordon trots att skatten har betalats. Detta förhållande kan försvåra polisens kontroll av att brukandeförbudet inte åsidosätts.

De här nämnda problemen är särskilt vanliga de första dagarna efter förfalldagen vid ordinarie uppbörd av vägtrafikskatt. Många fordonsägare betalar nämligen skatten någon av de sista dagarna i uppbörds månaden, och betalningen hinner då inte noteras i registret förrän några dagar in i nästa månad. Har skatteinbetalningen skett genom girering dröjer det också några dagar innan fordonsägaren får sitt skattekvitto och kontrollmärke. Dessa betalningar i omedelbar anslutning till skattens förfalldag torde dock alltid ha hunnit noteras i registret högst 10 dagar efter förfalldagen. Om effektivare åtgärder mot överträdelser av brukandeförbudet skall sättas in först när restföring hunnit ske, dvs. tidigast ca 55 dagar efter förfallo-

dagen, kommer dessa skattebetalningar i anslutning till förfalldagen inte att vålla några kontrollproblem.

Däremot kan det förekomma att en fordonsägare (förare) som använder ett fordon med brukandeförbud och restförd skatt vid en poliskontroll invänder att han strax innan har betalat skatten men att detta inte har hunnit noteras i registret. Enligt uppgifter från polisen är det för närvarande inte ovanligt att sådana invändningar görs, med rätt eller orätt. Vid skattebetalningar som görs långt efter förfalldagen kan kontrollmärke inte erhållas omedelbart vid betalningen. Fordonsägaren har heller inte skyldighet att vid färd medföra något bevis om att skatten har betalats. Polisen har därför vid invändningar från fordonsägare om att skatten nyss har betalats svårt att bedöma om invändningarna kan vara riktiga eller inte.

Om beslut skall kunna fattas omedelbart ute på vägen om avskyltning av ett oskattat fordon eller beslag av ett avskyltat fordon är det givetvis viktigt att tvivel inte kan uppkomma om skatten har betalats eller inte. Problemet i detta avseende kan uppstå endast i de fall en fordonsägare påstår att skatten nyligen har betalats och att betalningen har skett efter skattens förfalldag. Vi anser därför att det bör föreskrivas en skyldighet att vid färd medföra ett bevis om att skatten har betalats, om betalningen har skett efter skattens förfalldag. Denna skyldighet bör gälla till dess att betalningen har hunnit noteras i bilregistret.

## 6 SPECIALMOTIVERING

I det följande lämnas en specialmotivering till vissa av de föreslagna författningsändringarna. Vissa ändringar, som kommenterats på annat ställe i betänkandet eller som inte har ansetts kräva särskilda kommentarer, har utelämnats.

1 Lag om ändring i vägtrafikskattelagen

## 16 och 21 §§

I paragraferna föreslås undantag från brukandeförbudet för fordon med obetald vägtrafikskatt om fordonet har förverkats. Motiveringen härför framgår av avsnitt 5.3.3.

## 33a §

I paragrafens första stycke anges förutsättningarna för att ett fordons registreringsskyltar skall omhändertas. Omhändertagande skall ske om brukandeförbud gäller på grund av att fordonsskatt eller kilometerskatt inte har betalats. Sådant brukandeförbud gäller enligt 16 och 21 §§ inte om skatten avser tid före det närmast föregående skatteåret och inte heller i fråga om skatt som åvilar en tidigare ägare av fordonet och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning. Har ett fordon försålts på exekutiv auktion gäller inte brukandeförbudet på grund av att sådana skatter som en tidigare ägare är skattskyldig för inte har betalats. Brukandeförbudet kan också annars om särskilda skäl föreligger hävas genom beslut av RSV. Notering om sådana beslut görs i bilregistret.

En ytterligare förutsättning för att avskyltning skall få ske är att den skatt som har förorsakat brukandeförbudet har restförts. Därigenom avses ingripandena kunna begränsas till mer allvarliga fall av överträdelse av brukandeförbudet. Restföring av vägtrafikskatt sker enligt reglerna i uppborrdslagen (1953:272), som enligt 30 § andra stycket VSL i tillämpliga delar gäller vägtrafikskatterna. Uppgift om att restföring har skett noteras i bilregistret.

Fordon som är avställda är inte skattepliktiga enligt VSL (2 § första stycket). Brukandeförbud gäller inte för ett avställt fordon enligt reglerna i VSL. An-

vänds fordonet medför detta i stället straffpåföljd enligt 87 § BRK (bortsett från vissa speciella fall där det är tillåtet att använda ett avställt fordon, se 37 § BRK). Används ett avställt fordon olovligen bör avskyltning kunna ske om vägtrafikskatt har restförts för fordonet och om brukandeförbud skulle råda för det om det var skattepliktigt. I annat fall skulle en fordonsägare genom att avställa ett fordon med brukandeförbud enligt VSL kunna använda fordonet utan risk för avskyltning.

I avsnitt 5.3.1 beskrivs de åtgärder som bör vidtas med registreringskyltarna för det avskyltade fordonet.

I paragrafens andra stycke anges att den polisman som har omhändertagit fordonets registreringsskyltar i vissa fall kan medge att det förs till en uppställningsplats e.d. De närmare förutsättningarna härför beskrivs i avsnitt 5.3.2. Bortsett från denna användning får fordonet naturligtvis inte användas förrän skatten har betalats eller brukandeförbudet annars har upphört.

34 §

I paragrafen föreslås inför en möjlighet att döma till fängelse i de fall då ett avskyltat fordon används olovligen. Motiveringen härför framgår av avsnitt 5.3.3.

34a §

I paragrafen föreslås en möjlighet att förverka ett fordon som har använts trots att det har avskyltats. Denna förverkandebestämmelse innebär också att beslagsbestämmelserna i 27 kap. rättegångsbalken blir tillämpliga. En närmare motivering till bestämmelserna finns i avsnitt 5.3.3.

2 Förordning om ändring i vägtrafikskattekungörelsen

27b §

I paragrafen föreslås att en skyldighet införs att medföra bevis om att skatt har betalats om betalningen gjorts efter skattens förfalldag. En sådan skyldighet bör gälla till dess att skattebetalningen har noterats i bilregistret. F.n. utfärdas inte skattekvitto i alla de fall då ett

brukandeförbud upphävs genom en inbetalning. Detta bör enligt vår mening ske, varför vissa smärre ändringar bör göras i TSV:s rutiner. Om skattekvitto alltid utfärdas, kan lämpligen stadgas att skyldigheten att medföra bevis om betalningen gäller till dess att skattekvitto har erhållits.

3 Förslag till förordning om ändring i bilregisterkungörelsen

21 §

I det föreslagna andra stycket införs en inskränkning i möjligheten att erhålla duplettskyltar. Bl.a. för att undvika att sådana skyltar anskaffas för att användas om fordonet skulle komma att avskyltas bör duplettskyltar inte lämnas ut om brukandeförbud råder för ett fordon på grund av obetalda skatter. Om fordonet är avställt bör heller inte duplettskyltar lämnas ut om det finns obetald vägtrafikskatt som skulle ha föranlett brukandeförbud om fordonet hade varit skattepliktigt.

Tredje stycket avser fall där ett fordon har blivit avskyltat. När hinder mot att bruka ett avskyltat fordon inte längre föreligger skall duplettskyltar lämnas ut utan några särskilda åtgärder från ägarens sida. Är fordonet avställt bör dock duplettskyltar lämnas ut först efter särskild ansökan, eftersom det utgår avgift för skyltarna och det kan finnas fall där ägaren inte mer önskar ta det avställda fordonet i trafik. I vissa fall blir det onödigt att lämna ut duplettskyltar. De ursprungliga registreringskyltarna kan återlämnas om de inte har hunnit förstöras när skatten har betalats och fordonet åter får användas.

24 §

I andra stycket föreslås vissa begränsningar i möjligheterna att lämna ut provisoriska registreringskyltar. Begränsningarna är desamma som enligt det föreslagna andra stycket till 21 §, och motiveras på samma sätt som enligt detta förslag. Begränsningarna innebär att polismyndigheten inte får lämna ut provisoriska registreringskyltar utan att ha kontrollerat om brukandeförbud m.m. föreligger. Kontrollen får göras genom uppgifterna i bilregistret.

Tredje stycket avser fall då ett fordon har blivit avskyltat. När förutsättningar föreligger för att lämna ut duplettskyltar för det avskyltade

fordonet skall även provisoriska registreringsskyltar kunna lämnas ut på begäran därom. Att förutsättningarna är uppfyllda får kontrolleras i bilregistret. Eftersom det tar en viss tid innan skattebetalningen hinna noteras i registret bör emellertid provisoriska registreringsskyltar lämnas ut om fordonsägaren på annat sätt kan visa att skatten har betalats och att fordonet återigen får brukas. Kan fordonsägaren visa ett kvitto varav framgår att skatten är betald, bör skyltar lämnas ut.

Skatteår, skatteperioder och uppbörds månader för vägtrafikskatt

Skatteår, skatteperioder och uppbörds månader för visst fordon bestäms efter slutsiffran i fordonets registreringsnummer enligt följande uppställning.

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

Slut- siffra	Skatteår/ skatteperioder	Fordonsskatt	Kilometerskatt	Uppbörds- månad
9	skatteår:	mars-februari		februari
	skatteperioder:	mars-juni	februari-januari	--
		juli-oktober november-februari	oktober-januari februari-maj juni-september	februari juni oktober
0	skatteår:	april-mars		mars
	skatteperioder:	april-juli	mars-februari	--
		augusti-november december-mars	november-februari mars-juni juli-oktober	mars augusti november

Sista månaden i varje skatteperiod för kilometerskatt betecknas avstämplingsmånad.

Bilaga 2

Tabell 1      Antal debiteringar, påminnelser och restföringar  
avseende vägtrafikskatt åren 1977 - 1980.

Fordonsskatt						
År	Antal debiteringar (ordinarie och tillfällig uppbörd)		Påminnelser antal    %		Restföringar antal    %	
1977	4 650 000		151 000	3,2	89 000	1,9
1978	4 715 000		156 000	3,3	88 000	1,9
1979	4 858 000		152 000	3,1	88 000	1,8
1980	4 833 000		157 000	3,2	91 000	1,9
Kilometerskatt						
År	Antal debite- ringar på grund- val av uppgift på avlämnade stämpelkort	Antal skönmäs- siga debite- ringar	Påminnelser antal    % av totala antalet debite- ringar		Restföringar antal    % av totala antalet debite- ringar	
1977	870 000	27 000	40 000	4,5	30 000	3,3
1978	906 000	25 000	43 000	4,6	30 000	3,2
1979	889 000	27 000	40 000	4,4	30 000	3,3
1980	745 000	23 000	38 000	4,9	26 000	3,4

Tabell 2 Antal fordon för vilka brukandeförbud på grund av obetald vägtrafikskatt gällde den 7 mars 1981<sup>1)</sup>, m.m.

1	2	3		4		5	
Fordonsslag	Antal registrerade ej avställda fordon	Fordon med brukandeförbud p.g.a. obetald skatt		Fordon med restförd skatt		Fordon med brukandeförbud p.g.a. obetald skatt som hade giltig trafikförsäkring	
		antal	%	antal	% av antalet i kolumn 2	antal	% av antalet i kolumn 3
<u>A. Kilometerskattepliktiga fordon</u>							
Personbil	112 791	4 384	3,9	2 995	2,7	3 211	73
Lastbil	89 244	2 385	2,7	1 453	1,6	1 818	76
Buss	11 836	87	0,7	44	0,4	69 <sub>-2)</sub>	79 <sub>-2)</sub>
Släpvagn	25 203	387	1,5	225	0,9		
Summa för A.	239 074	7 243	3,0	4 717	2,0	5 098	74 <sup>3)</sup>
<u>B. Andra fordon</u>							
Personbil	2 753 102	25 977	0,9	15 530	0,6	13 005	50
Motorcykel	14 609	805	5,5	519	3,6	335	42
Lastbil	90 550	1 265	1,4	826	0,9	680	54
Buss	1 038	17	1,6	11	1,1	9	53
Traktor klass I och reg. motorredskap	4 799	41	0,9	25	0,5	29	71
Traktor klass II	294 007	2 646	0,9	1 635	0,6	1 835 <sub>-2)</sub>	69 <sub>-2)</sub>
Släpvagn	372 150	5 558	1,5	3 677	1,0		
Summa för B.	3 530 255	36 309	1,0	22 223	0,6	15 893	52 <sup>3)</sup>
Summa A + B	3 769 329	43 552	1,2	26 940	0,7	20 991	56 <sup>3)</sup>

1) Vid kontrollen bortsågs från debiteringar som förföll till betalning vid utgången av februari 1981, eftersom alla betalningar enligt denna debitering ännu inte införts i registret.

2) Släpvagnar omfattas inte av trafikförsäkringsplikten.

3) Beräknat på summan av antalet i kolumn 3 minus antalet släpvagnar.

Tabell 3 Antal fordon som var avställda den 7 mars 1981 <sup>1)</sup> och för vilka till betalning förfallen vägtrafikskatt för tid motsvarande innevarande och närmast föregående skatteår inte hade betalats.

Fordonsslag	Antal avställda fordon (exkl. förreg.)	Därav med till betalning förfallen vägtrafikskatt som inte erlagts	
		antal	%
<u>A. Fordon som är kilometerskattepliktiga när de inte är avställda</u>			
Personbil	23 390	1 952	8,3
Lastbil	28 590	1 946	6,8
Buss	1 777	62	3,5
Släpvagn	9 508	334	3,5
Summa för A	63 265	4 294	6,8
<u>B. Övriga fordon</u>			
Personbil	474 936	10 799	2,3
Motorcykel	87 463	694	0,8
Lastbil	24 328	593	2,4
Buss	545	13	2,4
Traktor klass I och reg. motorredskap	897	15	1,7
Traktor klass II	24 745	221	0,9
Släpvagn	34 849	626	1,8
Summa för B.	647 763	12 961	2,0
Summa A+B	711 028	17 255	2,4

<sup>1)</sup> Vid kontrollen bortsågs från debiteringar som förföll till betalning vid utgången av februari 1981, eftersom alla betalningar enligt denna debitering ännu inte införts i registret.

Tabell 4 Skatteskuldens sammansättning för vissa fordon

Fordonsslag	Skatteskuldens art						Antal fordon med obetald skatt
	Såväl fordonsskatt som kilometerskatt		Enbart fordonsskatt		Enbart kilometerskatt		
	antal fordon	%	antal fordon	%	antal fordon	%	
<u>A. Kilometerskattepliktiga fordon</u>							
Personbil	955	22	319	7	3 110	71	4 384
Lastbil	733	31	289	12	1 363	57	2 385
Buss	13	15	14	16	60	69	87
Släpvagn	116	30	65	17	206	53	387
Summa för A	1 817	25	687	10	4 739	65	7 243
<u>B. Avställda fordon, som är kilometerskattepliktiga när de inte är avställda</u>							
Personbil	434	22	195	10	1 323	68	1 952
Lastbil	575	30	273	14	1 098	56	1 946
Buss	11	18	15	24	36	58	62
Släpvagn	128	38	61	18	145	44	334
Summa för B	1 148	27	544	13	2 602	60	4 294

Tabell 5 Rapporterade överträdelser mot brukandeförbud på grund av obetald vägtrafikskatt och mot förbudet att använda oregistrerade eller avställda fordon<sup>1)</sup>

År	Antal rapporter om användning av fordon med brukandeförbud p.g.a. obetald skatt	Antal rapporter om användning av oregistrerade eller avställda fordon
1970	2 159	3 668
1971	2 715	3 423
1972	2 962	3 193
1973	4 144	3 437
1974	7 396	2 500
1975	8 083	2 125
1976	8 052	2 379
1977	9 484	2 351
1978	9 082	2 484

<sup>1)</sup> Till följd av ändrade statistikrutiner finns inte motsvarande uppgifter för åren 1979 och 1980.

Tabell 6 Antal lagföringar till följd av överträdelser av brukandeförbudet på grund av obetald skatt under åren 1974-1979

År	Lagrum		
	I 34 § VSL <sup>1)</sup> (ägaren)	II 35 § VSL <sup>2)</sup> (nyttjande- rättshavare)	III 36 § VSL <sup>2)</sup> (förare)
1974	1 391 (3)	1	133
1975	3 404 (64)	-	270
1976	3 336 (126)	4	263
1977	3 455 (210)	5	296
1978	4 134 (270)	6	362
1979	4 362 (233)	9	355

1) Siffror inom parentes anger det antal fall där det särskilt noterats att brottet avser 21 § första stycket 2 VSL - dvs. när kilometerskatt inte betalats.

2) Fallen i kolumn II (person som utan lov brukat annans fordon) och III (förare som känt till hindret för fordonets brukande) kan redan ha blivit inräknade i kolumn I, nämligen om i strafföreläggandet/domen även hänvisats till VSL § 34. Hänvisas till två lagrum görs nämligen notering på båda ställena.

Tabell 7 Av registeruppgifter dokumenterad användning av fordon med brukande-  
förbud på grund av obetald vägtrafikskatt <sup>1)</sup>. Kontroller gjordes den  
7 mars 1981 och avsåg kilometerskattepliktiga fordon och fordon som är  
kilometerskattepliktiga när de inte är avställda (exkl. förregistrerade).

Fordonsslag	Antal fordon i registret (exkl. förreg.)	Fordon med obetald skatt		Fordon med i registret dokumenterad kör- sträcka efter det att skatten förfallit till betalning	
		antal	%	antal	% av an- talet for- don med obetald skatt
Personbil	136 181	6 336	4,7	1 679	26,5
Lastbil	117 834	4 331	3,7	1 206	27,8
Buss	13 613	149	1,1	26	17,4
Släpvagn	34 711	721	2,1	213	29,5
Summa	302 339	11 537	3,8	3 124	27,1

<sup>1)</sup> Beträffande vilka uppgifter som beaktats vid kontrollen, se s. 35.

## Sammanställning av remissyttrandena över vägtrafikskatteutredningens betänkande (Ds B 1981: 8) Översyn av vägtrafikbeskattningen Del 4 Effektivare brukandeförbud

### 1 Remissinstanserna

Yttranden över betänkandet har avgetts av riksåklagaren (RÅ), hovrätten för Nedre Norrland, kammarrätten i Sundsvall, rikspolisstyrelsen (RPS), brottsförebyggande rådet (BRÅ), trafiksäkerhetsverket (TSV), transportrådet (TPR), riksskatteverket (RSV), generaltullstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms län, Jönköpings län, Kristianstads län, Göteborgs och Bohus län, Västmanlands län och Norrbottens län, Landsorganisationen i Sverige (LO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Centralorganisationen SACO/SR, Svenska busstrafikförbundet, Svenska taxiförbundet och Svenska åkeriförbundet.

Dessutom har RÅ överlämnat yttranden av överåklagarna i Stockholms, Göteborgs och Malmö åklagardistrikt samt cheferna för länsåklagarmyndigheterna i Malmöhus län och Kopparbergs län. Vidare har länsstyrelsen i Jönköpings län bifogat ett yttrande av länspolischefen i länet, som i sin tur har åberopat ett yttrande av länstrafikgruppen i Jönköpings polisdistrikt. Slutligen har LO översänt ett yttrande av Svenska transportarbetareförbundet.

### 2 Avskyltning m. m.

Utredningens förslag om avskyltning av fordon som används i trafiken trots restförd vägtrafikskatt, har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser utom länsstyrelsen i Kristianstads län och åklagarmyndigheten i Malmö åklagardistrikt. Enligt länsstyrelsens förmenande skulle systemet medföra ett icke obetydligt merarbete för polisen på bekostnad av det normala trafiksäkerhetsarbetet.

När det gäller detaljerna och delförslagen i anslutning till den föreslagna avskyltningen har följande påpekanden gjorts.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län menar att åtgärderna bör kunna sättas in före restföringen av skatten.

TSV anser att befogenheten att omhänderta ett fordon's registrerings skyltar bör tillkomma, förutom polisman, även bilinspektör och de s. k. VTK-inspektörerna och yrkesinspektörerna hos yrkesinspektionen.

Kammarrätten i Sundsvall har betonat att lagtexten bör utformas så att avskyltningen skall göras omedelbart sedan ett fordon påträffats i trafik,

möjlig genom att det som en förutsättning för avskyltning anges att ett fordon "framförs" i strid mot brukandeförbud.

Den föreslagna skyldigheten att medföra bevis om att skatteinbetalning har skett, om betalningen har gjorts efter förfallodagen, bör enligt *RA* och *överåklagaren i Stockholms åklagardistrikt* på något vis förenas med en sanktionsbestämmelse för att inte bli verkningslös.

Enligt *RSV*, *kammarrätten i Sundsvall* och *länsstyrelsen i Stockholms län* bör avskyltade fordon utmärkas på lämpligt sätt.

Vad gäller förslaget att skyltarna skall förstöras har *RSV* betonat att, för att få en likformig tillämpning, en viss tid för skyltarnas kvarliggande bör bestämmas, förslagsvis tre arbetsdagar. *RPS*, *hovrätten för Nedre Norrland* och *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* menar däremot att en bättre ordning vore att skyltarna behölls en längre tid än vad utredningen har föreslagit – länsstyrelsen har föreslagit en månad – och lämnades tillbaka till fordonsägaren, om denne visade att han hade betalt skatten.

*RPS* har motsatt sig förslaget att provisoriska registrerings skyltar skall lämnas ut av polisen i avvaktan på att fordonsägaren skall erhålla duplett-skyltar. *RSV* anser inte att ett avskyltat fordon skall få användas för att hos polisen hämta provisoriska registrerings skyltar då skatten har blivit betald.

*RPS* har beräknat tiden för att ta fram en lämplig blankett för medgivande av färd till lämplig uppställnings- eller avlastningsplats och för att meddela anvisningar till sex månader. *RPS* vill därför att detta tidsutrymme lämnas innan lagstiftningen träder i kraft.

### 3 Fängelse

Utredningens förslag att fängelse skall införas i straffskalan om ett avskyltat fordon används innan brukandeförbudet har hävts, har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av de flesta remissinstanserna. Till undantagen hör *länsstyrelsen i Kristianstads län*, som har redovisat en allmänt negativ inställning till utredningsförslaget, och *åklagarmyndigheten i Malmö åklagardistrikt*, som har ansett att straffskärpningen med nuvarande kriminalpolitiska strömningar och därmed sammanhängande syn på fängelsestraffets betydelse kan bli obsolet.

*Hovrätten för Nedre Norrland* har tillstyrkt att brukande av avskyltat fordon skall kunna bestraffas med fängelse men avstyrkt att fängelse skall kunna följa även när fråga är om avställt fordon som inte har avskyltats.

### 4 Förverkande

Även när det gäller förverkande av avskyltat fordon som används olovligt, har de flesta remissinstanserna tillstyrkt förslaget eller lämnat det

utan erinran. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* utgör även i denna fråga ett undantag. Vidare är *RA* och vissa åklagarmyndigheter negativa till förslaget. Från dessa myndigheter har framförts bl. a. följande.

*RA*: Frågan om förverkande av fordon som ett medel att avhålla från fortsatt brottslighet bör övervägas i ett större sammanhang och inte behandlas enbart avseende området för vägtrafikskattelagstiftningen. Ej heller finner jag skäl att på förevarande rättsområde frångå de riktlinjer som lämnades i samband med 1968 års ändringar i brottsbalkens allmänna förverkanderegler och som innebär att en viss restriktivitet bör iakttas med införande av förverkanderegler på specialstraffrättsens område.

*Överåklagaren i Stockholms åklagardistrikt*: Förslaget om möjligheten att förverka fordon avstyrker jag. Jag finner det alltför drastiskt. Det torde även uppstå stora svårigheter att enhetligt tillämpa bestämmelsen p. g. a. de aktuella fordonens mycket skilda värden. Förslaget att förverkande får ske oavsett vem fordonet tillhör kan knappast komma att omfattas av det allmänna rättsmedvetandet.

*Överåklagaren i Göteborgs åklagardistrikt*: Jag befarar också att ett resursödande utredningsarbete i fråga om särskilda skäl för förverkande föreligger samt en större kostnad för staten i att ta hand om dåliga fordon än vad en ökad inbetalning av skatt kommer att ge.

*Åklagarmyndigheten i Malmö åklagardistrikt*: För fordon där nuvarande ägare är betalningsansvarig för den restförda skatten, bör ett utmätningsförfarande vara avsevärt enklare. Vidare kan för polismyndigheterna uppstå problem av såväl praktisk som ekonomisk natur vid förvaringen av beslagtagna fordon, i avbidan på beslut i förverkandefrågan. Möjligheter till värdeförverkande är med hänsyn till det uttalade syftet med förverkandet oklart. — — — Till detta bör, vid upprepade förseelser, införas en förverkandemöjlighet, som dock bör göras vidare än den utredningen förordar.

*Hovrätten för Nedre Norrland* har motsatt sig att en möjlighet till beslag och förverkande införs när det gäller avställt fordon som inte har avskyltats. Vidare har hovrätten förklarat sig icke kunna biträda utredningens uppfattning att förverkande skall kunna drabba fordonsägare som inte tillhör den i 36 kap. 4 § brottsbalken angivna personkretsen. I övrigt har hovrätten inte gjort någon invändning mot utredningsförslaget i denna del.

Även *kammarrätten i Sundsvall*, som inte heller har motsatt sig att förverkanderegler införs, avstyrker att förverkande skall få ske oberoende av ägarförhållandena.

## 5 Administrativa åtgärder

Utredningens förslag till åtgärder av administrativ karaktär — förbättrad information om bestämmelserna om brukandeförbund, regelbundna registreringskontroller, samtidig uppbörd av kilometerskatt och fordonsskatt, under rättelse till kronofogden om vart avskyltade fordon har förts, översyn av

registerrutinerna – har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser. TSV har dock påpekat att en del åtgärder redan är vidtagna eller avses bli vidtagna inom kort.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1973: 601)<sup>1</sup> dels att rubriken närmast före 33 § skall lyda "Straffbestämmelser m. m.",

dels att 34 § skall ha nedan angivna lydelse.

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 33 a §, av nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 33 a §

*Brukas ett fordon i strid mot 16 § eller 21 § första stycket 2 och har två månader förflutit från den dag då den skatt som har föranlett brukandeförbudet förföll till betalning, skall polisman ta hand om fordonets registreringsskyltar.*

*Polisman skall ta hand om registreringsskyltarna även på ett avställt fordon, om förutsättningarna för en sådan åtgärd skulle ha förelagat enligt första stycket om fordonet hade varit skattepliktigt.*

*Den polisman som har tagit hand om fordonets registreringsskyltar får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.*

## 34 §

*Brukas fordon i strid mot 16 eller 21 § dömes ägaren till böter.*

*Brukas ett fordon i strid mot 16 § eller 21 § första stycket 2, och har fordonets registreringsskyltar tagits om hand enligt 33 a §, döms ägaren till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*Till samma straff döms ägaren till ett avställt fordon som brukas, om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 33 a § och brukandeförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 16 § eller 21 § 2*

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1979: 280.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1974: 869.

*om fordonet hade varit skattepliktigt.*

*Brukas i annat fall ett fordon i strid mot 16 eller 21 §, döms ägaren till böter.*

Visar ägaren att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades är han fri från ansvar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1983.