

Regeringens proposition

2005/06:65

Ny vägtrafikskattelag, m.m.

Prop.
2005/06:65

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 15 december 2005

Göran Persson

Pär Nuder
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till en vägtrafikskattelag och en lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Lagarna ersätter fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt.

I syfte att öka miljöstyrningen föreslås att fordonsskatten för personbilar läggs om till att vara baserad på koldioxidutsläpp. Den koldioxidbaserade fordonsskatten föreslås gälla för personbilar av modellår 2006 eller senare samt för personbilar av tidigare modellår som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Övriga fordon föreslås kvarstå i dagens viktbaserade fordonsskattesystem.

Den koldioxidbaserade fordonsskatten består av ett fiskalt grundbelopp och ett koldioxidbelopp. Grundbeloppet är 360 kronor per år. Koldioxidbeloppet är per år 15 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer. Fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol föreslås få en nedsättning av koldioxidbeloppet till 10 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer. Detsamma gäller fordon som är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med annan gas än gasol. För elbilar tas inget koldioxidbelopp ut. För fordon som kan drivas med dieselolja föreslås att skatten beräknas genom att summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5.

I propositionen föreslås vidare att förfarandereglerna på området för vägtrafikbeskattning i huvudsak anpassas till reglerna i skattebetalningslagen (1997:483) och övriga punktskatteförfattningar samt att dessa nya förfaranderegler fogas in i den nya vägtrafikskattelagen.

I propositionen föreslås därutöver vissa förändringar i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Därvid föreslås dels att definitionen

av personbil ändras till att även omfatta husbilar, dels att personbilar definitionsmässigt delas in i personbilar klass I och personbilar klass II, där personbilar klass II utgör husbilar och personbilar klass I övriga personbilar. Dessutom föreslås en justering i definitionen av efterfordon. Den koldioxidbaserade fordonsskatten föreslås endast omfatta personbilar klass I.

I propositionen föreslås slutligen en justering i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam avseende reklamskatt som skall betalas till Tullverket vid import från tredje land.

Lagförslagen, inklusive de nya reglerna för förfarandet och den ändrade beskattningen av husbilar, föreslås träda i kraft den 1 maj 2006. Den nya koldioxidbaserade fordonsskatten skall emellertid, tillsammans med övriga förändringar i reglerna kring skatteplikt och skattens beräkning, gälla först fr.o.m. den 1 oktober 2006. Ändringen i lagen om skatt på annonser och reklam föreslås tillämpas från och med den 1 januari 2006.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	7
2	Lagtext.....	8
2.1	Förslag till vägtrafikskattelag	8
2.2	Förslag till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.....	36
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam.....	39
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	40
2.5	Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672).....	42
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.	43
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet.....	44
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	45
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt	46
2.10	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	47
2.11	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	51
2.12	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	52
2.13	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	53
2.14	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	55
2.15	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	61
3	Ärendet och dess beredning.....	62
4	Bakgrund	63
4.1	Den svenska personbilsparken	63
4.1.1	Oljekommissionen	64
4.2	Gällande bestämmelser om fordonsskatt och saluvagnsskatt	64
4.2.1	EG-bestämmelser om fordonsskatt för tunga fordon.....	64
4.2.2	Svenska bestämmelser om fordonsskatt	65
4.2.3	Bestämmelser om saluvagnsskatt	66
4.3	Fordonsbeskattningen i EU.....	67
4.3.1	Danmark.....	67
4.3.2	Storbritannien.....	68
4.3.3	Tyskland.....	68
4.4	EU:s strävan mot koldioxidbaserad fordonsskatt	68

4.4.1	Gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar	68
4.4.2	Bilindustrins åtaganden när det gäller att göra bilarna bränslesnålare	68
4.4.3	Bränsleekonomimärkning	69
4.4.4	Skattemässiga åtgärder	69
5	Ny vägtrafikskattelag	70
6	Skattskyldighet och betalning av skatten	70
6.1	Skattskyldighet	70
6.2	När skatten skall anses betald	72
7	Förfaranderegler	73
7.1	Nya förfaranderegler	73
7.2	Beslut om vägtrafikskatt	74
7.3	Omprövning av beslut	74
7.4	Överklagande	75
7.5	Befrielse från skatt i vissa fall	76
7.6	Skattetillegg	77
7.7	Inget skattekonto för vägtrafikskatten	78
7.8	Skattebelopp som inte behöver betalas in eller återbetalas	79
7.9	Belopp som styr delad debitering och dygnsskatt	80
7.10	Användningsförbud och ansvarsbestämmelser	81
8	En reformerad fordonsskatt för lätta fordon	81
8.1	En koldioxidbaserad fordonsskatt införs för personbilar	81
8.2	Uppgift om fordonens koldioxidutsläpp – grunden för uttaget av fordonsskatt	83
8.3	Fordonsskattens utformning	85
8.3.1	Grundbeloppet	85
8.3.2	Koldioxidbeloppet	86
8.3.3	En miljö- och bränslefaktor för dieselfordon	87
8.4	Beskattningen av fordon som kan drivas med alternativa drivmedel	88
8.4.1	Den nuvarande femåriga fordonsskattebefrielsen för el- och hybridfordon	89
8.5	Fordon som inte omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten	90
9	Övriga fordonsskattefrågor	92
9.1	Fordons- och viktbegrepp	92
9.2	Glesbygdsavdraget	92
9.3	Beskattning av motorcyklar	93
9.4	Beskattning av släpvagnar	94
9.5	Beskattning av traktorer	94
9.6	Skattefrihet för veteranfordon	95
9.7	Begreppet årsmodell	96
9.8	Ändrade viktintervall för tunga fordon	97

10	Saluvagnsskatt	97	Prop. 2005/06:65
11	Ändrade fordonsdefinitioner	98	
11.1	Husbilar	98	
11.1.1	Bakgrund	98	
11.1.2	Svenska bestämmelser om husbilar	99	
11.1.3	EG:s bestämmelser om husbilar	99	
11.1.4	Ändrad definition av husbilar	101	
11.2	Efterfordon	103	
12	Justering i lagen om skatt på annonser och reklam	104	
13	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	104	
14	Offentligfinansiella och andra effekter	106	
14.1	Offentligfinansiella effekter	106	
14.2	Miljökonsekvenser	107	
14.3	Övriga konsekvenser	108	
15	Författningskommentar	108	
15.1	Inledning	108	
15.2	Förslaget till vägtrafikskattelag	109	
15.3	Förslaget till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt	142	
15.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift	146	
15.5	Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)	147	
15.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.	147	
15.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet	147	
15.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	147	
15.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt	148	
15.10	Förslaget till ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	148	
15.11	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)	149	
15.12	Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)	150	
15.13	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	150	
15.14	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	150	
15.15	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	151	
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63) vad gäller fordonsskatten och saluvagnsskatten	152	
Bilaga 2	Utredningens lagförslag	156	

Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna beträffande betänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63)	214	Prop. 2005/06:65
Bilaga 4	Promemorians lagförslag.....	215	
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Husbilar och efterfordon	218	
Bilaga 6	Minimiskattesatser för tunga fordon	219	
Bilaga 7	Fordonsskatt för personbilar i några europeiska länder	221	
Bilaga 8	Paragrafnycklar.....	227	
Bilaga 9	Lagrådsremissens lagförslag	233	
Bilaga 10	Lagrådets yttrande	288	
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 december 2005		293	
Rättsdatablad.....		294	

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. vägtrafikskattelag,
2. lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
3. lag om ändring i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,
4. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
5. lag om ändring i konkurslagen (1987:672),
6. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordon,
ringar,
7. lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i
beskattningsförfarandet,
8. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
9. lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt,
10. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga
fordon,
11. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
12. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
13. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
14. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, och
15. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till vägtrafikskattelag

Härigenom föreskrivs följande¹.

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

1 § Vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt skall betalas till staten för vissa fordon enligt denna lag.

För vissa personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar skall fordonsskatt i stället betalas till staten enligt lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Beslutande myndigheter

2 § Beslut om vägtrafikskatt enligt 4 kap. 1 § samt beslut om dröjsmålsavgift fattas av Vägverket för Skatteverkets räkning. Övriga beslut enligt denna lag, med undantag av beslut med stöd av ansvarsbestämmelserna i 6 kap. 4–6 §§, fattas av Skatteverket.

För Skatteverkets räkning verkställer Vägverket debitering och återbetalning av skatt, avgifter och ränta enligt denna lag.

Definitioner och hänvisningar

3 § I denna lag avses med

dieselolja: de produkter för vilka skatt skall betalas enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 lagen (1994:1776) om skatt på energi, och

räddningstjänst: detsamma som i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt motsvarande verksamhet som bedrivs av annan än staten eller kommunerna.

Fordons- och viktbegreppen samt begreppet bärighetsklass i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 § Med *skatteår* avses

1. i fråga om fordonsskatt, tolv kalendermånader i rad, och

2. i fråga om saluvagnsskatt, kalenderåret.

Med *skatteperiod* avses fyra kalendermånader i rad.

5 § Med *modellår* avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

båda uppgifterna saknas i registret, avses med modellår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk. Prop. 2005/06:65

6 § Med *skattevikt* avses den vikt efter vilken fordonsskatten beräknas i vissa fall. Skattevikten är för

- | | |
|--|--|
| 1. traktorer och motorredskap, | tjänstevikten |
| 2. tunga bussar, tunga lastbilar,
tunga terrängvagnar och andra
släpvagnar än påhängsvagnar, | totalvikten, dock högst den
bruttovikt som fordonet får föras
med på vägar som tillhör bärighetsklass 1 |
| 3. påhängsvagnar | den del av fordonets totalvikt
som vilar på dess fasta axel eller
fasta axlar, dock högst den brutto-
vikt som fordonet får föras med på
vägar som tillhör bärighetsklass 1. |

Om en tung buss, tung lastbil, tung terrängvagn eller släpvagn kan föras med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger den högsta totalvikten för fordonet. I fråga om lastbilar som kan föras med en anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med en sådan anordning.

7 § Vad som sägs i denna lag om vägtrafikskatt, med undantag av bestämmelserna om användningsförbud i 6 kap. 1 §, gäller även ränta och dröjsmålsavgift.

8 § Vid kontroll av skatt enligt denna lag tillämpas bestämmelserna om föreläggande i 10 kap. 27 §, om utredning i skatteärenden i 14 kap. och om vite i 23 kap. 2 § skattebetalningslagen (1997:483).

2 kap. Fordonsskatt

Skatteplikt

1 § Följande fordon är, om annat inte följer av 2 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade:

1. motorcyklar,
2. personbilar,
3. bussar,
4. lastbilar,
5. traktorer,
6. motorredskap,
7. tunga terrängvagnar, och
8. släpvagnar.

Undantag från skatteplikt

2 § Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan modellåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (*veteranfordon*):

1. motorcyklar, och
2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller

1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
2. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II enligt 17 §,
3. släpvagnar som dras av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II eller av motorredskap som hör till skatteklass II eller beskattas enligt 19 §,
4. påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton om de dras uteslutande av bilar som kan drivas med dieselolja eller av traktorer som avses i 16 § 5, och
5. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram.

3 § Skatteverket skall efter ansökan från den som är skattskyldig för ett fordon besluta om befrielse från skatteplikten för fordon som används uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst. Befrielse från skatteplikt får dock inte medges för personbilar och inte heller för sådana bussar eller lastbilar med skåpkarosseri som har en skattevikt av högst 3 ton.

Skattskyldighet

4 § Skattskyldig är ägaren av fordonet.

Som ägare av ett fordon anses den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare eller den som bör vara antecknad som ägare.

Skattens storlek

Skatteår och skatteperiod

5 § Fordonsskatten skall betalas för ett skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 3 600 kronor för ett helt år, för en skatteperiod.

För en skatteperiod är skatten en tredjedel av skatten för ett helt år.

Motorcyklar

6 § Fordonsskatten för motorcyklar är 180 kronor för ett skatteår.

Personbilar

7 § Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för personbilar som

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2006 eller senare, eller
2. är av tidigare modellår än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

9 § Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 15 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 10 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

Om det för fordon som avses i andra stycket finns uppgift om ett sådant fordons utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, skall den uppgiften användas.

10 § För personbilar som kan drivas med dieselolja skall summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5.

11 § För personbilar som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag skall fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt skall betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

Övriga skattepliktiga fordon

12 § För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag:

1. tunga bussar och tunga lastbilar,
2. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, samt
3. släpvagnar.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

Skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod

13 § Om ett fordon är skattepliktigt under endast en del av ett skatteår eller en skatteperiod, tas fordonsskatt ut för den tid då fordonet är skattepliktigt. Om skatteplikt föreligger under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden, om inte något annat följer av andra stycket.

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit

avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

För en kalendermånad utgör fordonsskatten en tolfedel och för en dag 1/360 av skatten för ett helt år.

Skattens storlek när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras

14 § Om ett fordons beskaffenhet ändras så att fordonsskatt skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, tas den högre skatten ut från och med den kalendermånad under vilken registreringsbesiktning med anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett. Om ändringen medför att fordonsskatt skall tas ut med ett lägre belopp än tidigare, tas den lägre skatten ut från och med kalendermånaden efter den under vilken registreringsbesiktning med anledning av ändringen skedde.

Om ett fordons användning ändras så att fordonsskatt skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, tas den högre skatten ut från och med den kalendermånad då ändringen skedde. Om ändringen medför att fordonsskatt skall tas ut med ett lägre belopp än tidigare, tas den lägre skatten ut från och med kalendermånaden efter den då ändringen skedde.

Särskilt om beskattningen av traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar

Indelning i skatteklasser

15 § Traktorer, vissa motorredskap samt tunga terrängvagnar delas i skattehänseende in i skatteklass I och skatteklass II.

16 § Till skatteklass I hör

1. traktorer som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport på andra vägar än enskilda, om inte något annat följer av bestämmelserna i 17 §,

2. motorredskap som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 17 §,

3. tunga terrängvagnar som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 17 § första stycket 1, 2 a, 2 b eller 2 d,

4. en till traktor eller till motorredskap klass II ombyggd bil, och

5. traktorer som är särskilt konstruerade för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden.

17 § Till skatteklass II hör sådana traktorer som avses i 16 § 1, om traktorerna

1. uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, när det gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, eller

2. används endast för transporter som är begränsade till

- a) transport av endast traktorn med förare,
- b) godstransport vid passage över en väg,
- c) transport av gods som är lastat på traktorn,
- d) transport vid färd till eller från en arbetsplats, ett försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

Till skatteklass II hör också

- 1. traktorer och tunga terrängvagnar som inte hör till skatteklass I, och
- 2. motorredskap som, utan att höra till skatteklass I enligt 16 § 4, har en tjänstevikt som inte överstiger 2 ton.

Skattens storlek i vissa fall

18 § Om en traktor som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt som avses i 16 § 1, skall fordonsskatten tas ut på det sätt som framgår av C 1 i bilaga 2 till denna lag.

Om en tung terrängvagn som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt som avses i 16 § 3, skall fordonsskatten tas ut på det sätt som framgår av C 3 i bilaga 2 till denna lag.

Fordonsskatten enligt denna paragraf skall vid varje tillfälle betalas för en tidsperiod på 15 dagar.

19 § Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 2 till denna lag.

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i vissa fall

20 § Skatteverket skall efter ansökan av den som är skattskyldig för ett fordon besluta om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i fråga om fordon som

- 1. uteslutande skall användas på sådana öar som saknar bro- eller färjeförbindelser och helt eller nästan helt saknar vägar som bekostas av allmänna medel, eller
- 2. varaktigt har förts ut ur Sverige.

Ett beslut enligt första stycket 2 får avse skatt för tid efter det att fordonet har registrerats i ett annat land eller för tid under vilken skatt eller avgift för trafik med eller innehav av fordonet har tagits ut även i ett annat land än Sverige.

21 § Om det finns synnerliga skäl skall Skatteverket, självmant eller efter ansökan av den som är skattskyldig för ett fordon, även i annat fall än som avses i 20 § besluta om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt.

22 § Ett beslut enligt 20 eller 21 § får förenas med särskilda villkor.

Skatteplikt

1 § Motorcyklar och bilar samt släpvagnar med skattevikt över 750 kilogram är skattepliktiga för saluvagnsskatt om de får användas med stöd av en saluvagnslicens som har meddelats enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Skattskyldighet

2 § Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen har meddelats.

Skattens storlek

3 § Saluvagnsskatt skall för ett helt skatteår betalas för varje fordon som den skattskyldige samtidigt önskar använda med stöd av licensen. Skatten per fordon uppgår för ett helt skatteår till

- a) 125 kronor för motorcyklar,
- b) 715 kronor för bilar, och
- c) 200 kronor för släpvagnar.

4 § Om skatteplikt gäller under endast en del av ett skatteår, tas saluvagnsskatt ut för den del av året som återstår när skatteplikten börjar gälla. Om skatteplikt gäller under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden.

4 kap. Beskattningsbeslut

Beslut om vägtrafikskatt

1 § Vägtrafikskatt beslutas av Vägverket genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

Om skatt som har beslutats enligt första stycket har blivit uppenbart oriktig på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen, skall Vägverket rätta beslutet.

Beslut som kan omprövas

2 § Skatteverket skall ompröva ett beslut enligt denna lag i en fråga som kan ha betydelse för betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt, om den skattskyldige begär det eller om det finns andra skäl.

Av 7 kap. 1 och 4 §§ följer att omprövning skall göras när den skattskyldige har överklagat ett beslut.

Om något beslut i en fråga enligt denna lag inte har fattats, får Skatteverket besluta i frågan på det sätt och inom den tid som gäller för omprövning.

3 § Om en fråga som avses i 2 § har avgjorts av en allmän förvaltningsdomstol, får Skatteverket inte ompröva frågan.

Trots bestämmelsen i första stycket får en fråga som har avgjorts av en länsrätt eller kammarrätt genom beslut som fått laga kraft omprövas, om beslutet avviker från rättstillämpningen i ett regeringsrättsavgörande som har meddelats efter beslutet.

Omprövning på initiativ av den skattskyldige

4 § En begäran om omprövning skall, om inte något annat följer av andra eller tredje stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

Även efter den tid som anges i första stycket får omprövning begäras av ett beslut som är till den skattskyldiges nackdel, om den skattskyldige gör sannolikt att han eller hon inte inom 60 dagar före utgången av denna tid har fått kännedom om beslutet eller om ett skattebesked eller en annan handling som innehåller uppgift om vad som skall betalas. Begäran skall ha kommit in inom 60 dagar från den dag då den skattskyldige fick sådan kännedom.

Om den skattskyldige vill begära omprövning av ett beslut enligt 1 § på den grunden att fordonet före den tidpunkt som är avgörande för skattskyldigheten har gått över till en ny ägare, skall framställningen göras hos Skatteverket senast 60 dagar efter den dag då skatten senast skulle ha betalats. Om den skattskyldige har fått ett krav på skatten först sedan den skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen.

Omprövning på initiativ av Skatteverket

5 § Om Skatteverket självmant omprövar ett beslut, får omprövningsbeslut som är till fördel för den skattskyldige meddelas senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

Ett sådant omprövningsbeslut får meddelas även efter denna tid, om det av material som är tillgängligt för Skatteverket framgår att ett beskattningsbeslut är felaktigt.

Ett omprövningsbeslut som är till nackdel för den skattskyldige får inte meddelas senare än under andra året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut, utom i de fall som avses i 6 §.

Efterbeskattning

Förutsättningar för efterbeskattning

6 § Skatteverket får meddela ett omprövningsbeslut som är till nackdel för den skattskyldige efter utgången av den tid som anges i 5 § under de förutsättningar och på det sätt som anges i 7–9 §§ (*efterbeskattning*).

7 § Efterbeskattning får ske, om ett beskattningsbeslut blivit felaktigt eller inte har fattats på grund av att den skattskyldige

1. har använt ett fordon i strid mot vad som är föreskrivet om registrering eller avställning av fordon,
2. inte har lämnat föreskriven anmälan till Vägverket om ändrad användning av fordonet,
3. har lämnat någon oriktig uppgift i en anmälan eller i en ansökan till Vägverket eller Skatteverket eller annars under förfarandet till ledning för beskattningen,
4. inte har registreringsbesiktigat fordonet i föreskriven ordning efter en sådan ändring som avses i 2 kap. 14 §, eller
5. har lämnat någon oriktig uppgift i ett mål vid domstol om betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt.

En uppgift skall anses vara oriktig, om det klart framgår att den är felaktig eller att den skattskyldige har utelämnat en uppgift till ledning för beskattningen som han eller hon har varit skyldig att lämna. En uppgift skall dock inte anses vara oriktig, om uppgiften tillsammans med övriga lämnade uppgifter utgör tillräckligt underlag för ett riktigt beslut. En uppgift skall inte heller anses vara oriktig, om uppgiften är så orimlig att den uppenbart inte kan läggas till grund för ett beslut.

8 § Efterbeskattning får inte ske, om det skattebelopp som den avser är att anse som ringa eller om det med hänsyn till omständigheterna skulle framstå som uppenbart oskäligt. Om prövningen beträffande fordonsskatt avser flera skatteperioder för samma skatteår, skall frågan om skattebeloppet är att anse som ringa bedömas med hänsyn till det sammanlagda beloppet för perioderna.

Tidsfrister för efterbeskattning

9 § Skatteverkets beslut om efterbeskattning skall, om inte något annat följer av andra eller tredje stycket, meddelas senast under sjätte året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

Beslut om efterbeskattning på grund av en oriktig uppgift i ett omprövningsärende eller i ett mål om betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt får meddelas efter den tid som anges i första stycket, men senast ett år från utgången av den månad då Skatteverkets eller domstolens beslut i ärendet eller målet fått laga kraft.

Vid efterbeskattning gäller i övrigt bestämmelserna i 21 kap. 17–20 §§ skattebetalningslagen (1997:483). Om den skattskyldige har avlidit, skall efterbeskattningen påföras dödsboet.

Gemensam bestämmelse om beskattningsbeslut

10 § Om vägtrafikskatten inte kan bestämmas tillförlitligt med ledning av uppgifter i vägtrafikregistret eller med stöd av en verkställd utredning, skall den beräknas efter skälig grund.

Hur vägtrafikskatten skall betalas

1 § Vägtrafikskatten skall betalas genom att sättas in på ett särskilt konto för skatteinbetalningar enligt denna lag. Betalningen anses ha skett den dag då den har bokförts på kontot.

Vem som skall betala och betalningstider

Fordonsskatt

2 § Om inte något annat följer av andra eller tredje stycket, skall fordonsskatten betalas av den som enligt 2 kap. 4 § är skattskyldig för fordonet vid ingången av den månad under vilken skatten enligt 3 § skall betalas eller skulle ha betalats.

När ett fordon blir skattepliktigt skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när skatteplikten började gälla. Om en sådan ändring som avses i 2 kap. 14 § sker, skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när registreringsbesiktning med anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett eller, i fråga om ändrad användning av fordonet, när användningen ändrades.

Fordonsskatt som fastställs genom ett beslut om efterbeskattning skall betalas av den som var skattskyldig under den tid skatten avser.

3 § Fordonsskatten för ett skatteår eller en skatteperiod skall betalas under månaden före ingången av skatteåret eller skatteperioden (*betalningsmånaden*).

Om fordonet har blivit skattepliktigt efter ingången av den månad som avses i första stycket, skall fordonsskatten betalas senast tre veckor efter det att skatteplikten började gälla.

Om fordonsskatt i det fall som avses i andra stycket skall betalas för högst en kalendermånad under skatteåret eller skatteperioden, skall fordonsskatt för närmast följande skatteår eller skatteperiod betalas samtidigt.

4 § Om skatten enligt 2 kap. 14 § skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, skall skatten betalas

1. vid ändring av fordonets beskaffenhet, senast tre veckor efter utgången av den kalendermånad under vilken registreringsbesiktningen skedde eller senast skulle ha skett, och

2. vid ändring av fordonets användning, senast tre veckor efter den dag då ändringen skedde.

5 § Tillkommande fordonsskatt enligt 13 § skall betalas senast 30 dagar efter det att skatteändringen har trätt i kraft.

Om en traktor eller tung terrängvagn som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt som avses i 2 kap. 16 § 1 eller 16 § 3, skall fordonsskatten enligt 2 kap. 18 § betalas inom tre veckor efter det att användningen anmäldes.

6 § Saluvagnsskatt skall betalas senast tre veckor efter det att saluvagnslicens har meddelats.

Om skattskyldighet gäller vid ingången av december månad, skall skatten betalas före ingången av det skatteår som skatten avser.

Gemensam bestämmelse om betalningstider

7 § Vägtrafikskatt som har fastställts genom beslut om omprövning enligt 4 kap. skall betalas inom 30 dagar från beslutsdagen.

Anstånd med betalning av skatt

Anstånd vid omprövning eller överklagande

8 § Skatteverket får bevilja anstånd med betalning av vägtrafikskatt om

1. den skattskyldige har begärt omprövning av eller har överklagat ett beskattningsbeslut och det är tveksamt om betalningsskyldighet kommer att gälla, eller

2. det i andra fall kan antas att den skattskyldige kommer att bli helt eller delvis befriad från skatten.

Bestämmelserna i 19 kap. 6 § första och tredje styckena skattebetalningslagen (1997:483) om kostnadsränta vid anstånd skall då tillämpas.

Anståndstiden får bestämmas till längst tre månader efter den dag då beslut fattades med anledning av begäran om befrielse eller omprövning eller med anledning av överklagandet.

Anstånd i övriga fall

9 § Om det finns synnerliga skäl, skall Skatteverket bevilja anstånd med att betala vägtrafikskatt även i andra fall eller på annat sätt än som avses i 8 §.

Gemensamma bestämmelser om anstånd

10 § En ansökan om anstånd med att betala vägtrafikskatt skall ges in till Skatteverket.

11 § Om de förhållanden som ligger till grund för anstånd har förändrats väsentligt sedan anstånd beviljats eller om det finns andra särskilda skäl, får beslutet om anstånd omprövas.

Återbetalning samt betalning av tillkommande skatt i vissa fall

12 § Om skatteplikten för fordonsskatt för ett fordon upphör under tid för vilken skatt har betalats, skall den överskjutande skatten återbetalas till den som var skattskyldig när skatteplikten upphörde.

Om skatten i det fall som avses i 2 kap. 14 § sänks, skall den överskjutande skatten återbetalas till den som var skattskyldig när registrerings-

besiktning med anledning av ändringen skedde eller, om sänkningen beror av ändrad användning, när användningen ändrades.

Om skatteplikt för saluvagnsskatt upphör under tid för vilken skatt har betalats, skall överskjutande belopp efter ansökan återbetalas till den skattskyldige sedan utlämnad saluvagnsskatt har återställts.

13 § Om fordonsskatten för ett fordon på grund av ändring i denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tiden efter ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser, skall tillkommande skattebelopp betalas för tiden från och med dagen för ändringen till utgången av skatteåret eller, om fordonsskatt har beslutats för en skatteperiod, till utgången av skatteperioden. För samma tid skall överskjutande skattebelopp som har betalats återbetalas.

Den som är skattskyldig vid ikraftträdandet av lagändringen skall betala tillkommande skattebelopp och är berättigad till återbetalning av överskjutande skattebelopp.

14 § Om skatt som enligt 12 och 13 §§ skall återbetalas inte har betalats skall den utestående skatten sättas ned.

Fordonsskatt enligt beslut som anges i 13 § behöver inte betalas om den understiger 200 kronor. Återbetalning skall inte göras av belopp som understiger 100 kronor.

15 § Om en lastbil eller en släpvagn har transporterats på järnväg inom Sverige skall Skatteverket, om förutsättningarna i andra stycket är uppfyllda, efter ansökan besluta att hela eller halva den fordonsskatt som har betalats för fordonet för det skatteår då transporten har ägt rum skall återbetalas.

Skatten återbetalas

1. helt, om fordonet har transporterats på järnväg sammanlagt minst 120 dygn under skatteåret, och
2. med hälften, om fordonet har transporterats på järnväg under minst 60 dygn men mindre än 120 dygn.

16 § Berättigad till återbetalning enligt 15 § är den som är skattskyldig för fordonet vid utgången av skatteåret eller, om skatteplikten för fordonet har upphört dessförinnan av någon annan anledning än avställning, den som då var skattskyldig för fordonet.

Ansökan om återbetalning prövas endast om den har kommit in till Skatteverket inom fyra månader efter skatteårets utgång. För Skatteverkets beslut tillämpas 4 kap. 2 §.

Dröjsmålsavgift

17 § En avgift (*dröjsmålsavgift*) skall tas ut för varje fordon där vägtrafikskatt inte betalas inom den tid och i den ordning som har bestämts enligt denna lag.

Om anstånd med betalning av skatten har beviljats enligt 8 eller 9 §, skall dröjsmålsavgift tas ut endast på det skattebelopp som inte har betalats senast vid anståndstidens slut.

I övrigt gäller bestämmelserna i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Förbud att använda fordon på grund av att skatt inte har betalats

1 § Ett skattepliktigt fordon får inte användas, om fordonsskatten inte har betalats inom den tid som har bestämts enligt denna lag. Användningsförbudet gäller till dess skatten har betalats.

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

1. skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret,
2. skatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 4 kap. 6 § eller avser ytterligare skatt som har beslutats efter ägarbytet, eller
3. skatt för vilken anstånd med betalningen gäller.

Om det finns särskilda skäl, skall Skatteverket medge att ett visst fordon får användas trots bestämmelserna i första stycket.

2 § Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får det användas av den nya ägaren även om fordonsskatt, som en tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för fordon som tillhör ett konkursbo i fråga om skatt som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är skattskyldig för.

Användning av fordon trots att skatt inte har betalats*Omhändertagande av registrerings skyltar*

3 § Om ett fordon används i strid mot 1 § och två månader har gått från den dag, då den skatt som har föranlett användningsförbudet senast skulle ha betalats, skall polisen ta hand om fordonets registrerings skyltar.

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

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

Ansvarsbestämmelser

4 § En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid mot 1 § sedan fordonets registrerings skyltar har tagits om hand enligt 3 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Första stycket gäller även när ett avställt fordon används, om fordonets registrerings skyltar har tagits om hand enligt 3 §, och användningsförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 1 §, om fordonet hade varit skattepliktigt.

En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas på något annat sätt i strid mot 1 § döms till penningböter.

5 § Den som uppsåtligen använder någon annans fordon utan lov döms i ägarens ställe enligt 4 §. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den ägaren utsett.

6 § Bestämmelserna i 4 § gäller även föraren, om han eller hon kände till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid kontroll, prövning, tillsyn eller haveriundersökning enligt 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:574).

7 § Ansvarsbestämmelserna för ägare eller användare av fordon skall i fråga om fordon som tillhör eller används av staten eller kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som ankommer på honom eller henne för att hindra att ett brott mot lagen begås men sker detta ändå på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas ansvarsbestämmelserna i stället på den överordnade.

I fråga om fordon som tillhör eller används av dödsbo, aktiebolag, ekonomisk förening eller annan juridisk person, skall ansvarsbestämmelserna tillämpas på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen. Om Vägverket på begäran av en juridisk person godtagit en viss fysisk person som bärare av ägares ansvar, skall dock bestämmelserna i stället gälla denne.

7 kap. Överklagande

Överklagbara beslut

1 § Beslut enligt denna lag får, utom i de fall som avses i andra stycket, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket om inte något annat följer av andra föreskrifter. Vägverkets beslut om vägtrafikskatt genom automatiserad behandling med stöd av 4 kap. 1 § får dock överklagas av den skattskyldige först när beslutet har omprövats av Skatteverket enligt 4 kap. 2 §. En skattskyldigs överklagande av ett sådant beslut innan beslutet har omprövats skall anses som en begäran om omprövning.

Beslut om skatterevision och föreläggande vid vite får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Om det är den skattskyldige som överklagar, skall Skatteverket vara den skattskyldiges motpart sedan handlingarna i målet överlämnats till länsrätten. Om även det allmänna ombudet hos Skatteverket överklagar, tillämpas dock bestämmelserna i 2 § lagen (2003:643) om allmänt ombud hos Skatteverket.

Det allmänna ombudet får föra talan till den skattskyldiges förmån. Ombudet har då samma behörighet som den skattskyldige.

Den skattskyldiges överklagande

3 § Den skattskyldiges överklagande skall, om inte något annat följer av andra stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter

utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut. Om beslutet har meddelats efter den 30 september tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut och den skattskyldige har fått del av beslutet efter utgången av november samma år, eller om beslutet avser efterbeskattning, får överklagandet dock komma in inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Om en part har överklagat ett beslut om fastställande av skatt eller om efterbeskattning, får också motparten överklaga beslutet, även om den för motparten gällande tiden för överklagande har gått ut. Ett sådant överklagande skall ha kommit in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha skett. Om det första överklagandet förfaller av någon anledning, förfaller också det senare.

4 § Vid en begäran av omprövning av Vägverkets automatiserade beslut enligt 4 kap. 1 § gäller 6 kap. 5 och 6 §§ taxeringslagen (1990:324).

Vid överklagande av Skatteverkets omprövningsbeslut enligt 4 kap. 2 § gäller 6 kap. 5–7 §§ taxeringslagen.

Det allmänna ombudets överklagande

5 § Det allmänna ombudets överklagande skall ha kommit in till Skatteverket inom den tidsfrist som enligt 4 kap. gäller för beslut om omprövning på initiativ av Skatteverket eller efter sådan tid men inom tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades.

Om ett omprövningsbeslut som avser efterbeskattning överklagas och det begärs ändring till den skattskyldiges nackdel, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Förfarandet vid överklagande

6 § Vid överklagande av länsrättens och kammarrättens beslut gäller 6 kap. 10, 14 och 17 §§ taxeringslagen (1990:324).

8 kap. Övriga bestämmelser

Avrundning

1 § Belopp som avser skatt enligt denna lag skall avrundas till närmaste lägre hela krontal.

Om det till följd av ett skattebeslut uppkommer ett skattebelopp under 50 kronor, bortfaller beloppet och behöver inte betalas in till staten. Sådant belopp återbetalas inte heller.

Avräkning

2 § Vid återbetalning av vägtrafikskatt skall räknas av

1. sådan vägtrafikskatt som är förfallen till betalning och som inte har betalats, och

2. sådana avgifter för registrering enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister som skall betalas i samband med betalning av vägtrafikskatt.

I fråga om avräkningen skall bestämmelserna i 4 kap. 1–5 och 10 §§ samt i 7 kap. tillämpas på motsvarande sätt.

Verkställighet

3 § En begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut enligt denna lag inverkar inte på skyldigheten att betala den vägtrafikskatt som omprövningen eller överklagandet avser.

4 § Om vägtrafikskatt inte betalas i rätt tid, skall den lämnas för indrivning. Sådan får dock inte begäras för ett belopp som omfattas av anstånd. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utskökningsbalken.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Genom lagen upphävs fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt.

2. Fordonsskatt som avser tid före utgången av september 2006 skall, med avseende på skatteplikten och skattens storlek, beräknas enligt äldre bestämmelser.

3. Om fordonsskatt på grund av denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tid efter ikraftträdandet enligt fordonsskattelagen, behöver inte tillkommande belopp betalas in om det understiger 200 kronor. Överskjutande belopp skall inte återbetalas om det understiger 100 kronor.

4. Bestämmelserna i 14 a och 14 c §§ fordonsskattelagen om befrielse eller nedsättning av fordonsskatt för vissa fordon gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna.

5. Brukandeförbud som har inträtt med stöd av 64 § fordonsskattelagen skall gälla som användningsförbud enligt 6 kap. 1 § i denna lag.

6. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en bestämmelse i fordonsskattelagen eller lagen om saluvagnsskatt som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

Förteckning över kommuner som avses i 2 kap. 11 §

Norrbottnens län: Arjeplogs, Arvidsjaur, Gällivare, Haparanda, Jokkmokks, Kalix, Kiruna, Pajala, Älvsbyns, Övertorneå och Övertorneå kommuner.

Västerbottens län: Bjurholms, Dorotea, Lycksele, Malå, Norsjö, Sorsele, Storumans, Vilhelmina, Vindelns, Vännäs och Åsele kommuner.

Jämtlands län: Bergs, Bräcke, Härjedalens, Krokoms, Ragunda, Strömsunds och Åre kommuner.

Västernorrlands län: Sollefteå och Ånge kommuner.

Gävleborgs län: Ljusdals kommun.

Dalarnas län: Malungs, Vansbro och Älvdalens kommuner.

Värmlands län: Torsby kommun.

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Tunga bussar			
1. Tunga bussar som inte kan drivas med dieselolja	3 501 –	984	–
2. Tunga bussar som kan drivas med dieselolja			
2.1 med två hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 761
	4 000 –	4 999	2 877
	5 000 –	5 999	3 108
	6 000 –	6 999	3 398
	7 000 –	7 999	3 662
	8 000 –	8 999	3 926
	9 000 –	9 999	4 190
	10 000 –	10 999	4 441
	11 000 –	11 999	5 277
	12 000 –	12 999	6 113
	13 000 –	13 999	6 933
	14 000 –	14 999	9 193
	15 000 –	15 999	13 833
	16 000 –	16 999	14 893
	17 000 –	17 999	19 493
	18 000 –	18 999	24 093
	19 000 –		28 693
2.2 med tre hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 547
	4 000 –	4 999	2 657
	5 000 –	5 999	2 877
	6 000 –	6 999	3 101
	7 000 –	7 999	3 310
	8 000 –	8 999	3 519
	9 000 –	9 999	3 728
	10 000 –	10 999	3 937
	11 000 –	11 999	4 146
	12 000 –	12 999	4 355
	13 000 –	13 999	4 586
	14 000 –	14 999	6 401
	15 000 –	15 999	8 216
	16 000 –	16 999	10 031
	17 000 –	17 999	10 769
	18 000 –	18 999	12 397
	19 000 –	19 999	13 492
	20 000 –	20 999	15 583

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	21 000 – 21 999	18 483	–
	22 000 – 22 999	21 382	–
	23 000 – 23 999	22 675	–
	24 000 – 24 999	25 701	–
	25 000 – 25 999	28 101	–
	26 000 – 26 999	30 501	–
	27 000 – 27 999	32 901	–
	28 000 – 28 999	35 301	–
	29 000 –	37 701	–
2.3 med fyra eller flera hjul- axlar	3 501 – 3 999	2 547	–
	4 000 – 4 999	2 657	–
	5 000 – 5 999	2 877	–
	6 000 – 6 999	3 101	–
	7 000 – 7 999	3 310	–
	8 000 – 8 999	3 519	–
	9 000 – 9 999	3 728	–
	10 000 – 10 999	3 937	–
	11 000 – 11 999	4 146	–
	12 000 – 12 999	4 355	–
	13 000 – 13 999	4 586	–
	14 000 – 14 999	5 686	–
	15 000 – 15 999	6 786	–
	16 000 – 16 999	7 886	–
	17 000 – 17 999	8 986	–
	18 000 – 18 999	10 086	–
	19 000 – 19 999	10 169	–
	20 000 – 20 999	11 169	–
	21 000 – 21 999	12 169	–
	22 000 – 22 999	13 169	–
	23 000 – 23 999	14 169	–
	24 000 – 24 999	15 185	–
	25 000 – 25 999	16 655	–
	26 000 – 26 999	18 125	–
	27 000 – 27 999	19 595	–
	28 000 – 28 999	21 065	–
	29 000 – 29 999	22 535	–
	30 000 – 30 999	24 005	–
	31 000 – 31 999	25 475	–
	32 000 –	26 945	–
B Tunga lastbilar			
1. Tunga lastbilar som inte kan drivas med diesellojja	3 501 –	984	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2. Tunga lastbilar som kan drivas med dieselolja			
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjul- axlar,			
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 5 999	3 403	–
	6 000 – 6 999	3 769	–
	7 000 – 7 999	5 954	–
	8 000 – 8 999	7 073	–
	9 000 – 9 999	9 271	–
	10 000 – 10 999	9 742	–
	11 000 – 11 999	12 952	–
	12 000 – 12 999	14 701	–
	13 000 – 13 999	18 562	–
	14 000 –	19 511	–
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000 – 7 999	1 891	–
	8 000 – 8 999	2 283	–
	9 000 – 10 999	3 748	–
	11 000 – 12 999	5 203	–
	13 000 – 15 999	7 900	–
	16 000 – 16 999	8 278	–
	17 000 – 17 999	11 258	–
	18 000 –	14 238	–
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 4 999	2 936	–
	5 000 – 5 999	3 109	–
	6 000 – 6 999	3 878	–
	7 000 – 7 999	9 299	–
	8 000 – 8 999	12 123	–
	9 000 – 9 999	12 992	–
	10 000 – 10 999	17 244	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	11 000 – 11 999	18 124	–
	12 000 – 12 999	19 235	–
	13 000 – 13 999	20 346	–
	14 000 – 14 999	21 457	–
	15 000 – 21 999	22 017	–
	22 000 – 22 999	23 777	–
	23 000 – 23 999	25 932	–
	24 000 – 24 999	27 782	–
	25 000 – 25 999	29 632	–
	26 000 – 26 999	31 482	–
	27 000 – 27 999	33 332	–
	28 000 – 28 999	35 182	–
	29 000 – 29 999	37 032	–
	30 000 – 30 999	38 882	–
	31 000 –	40 732	–

2.2.2 vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137) om
vägavgift för tunga fordon

	7 000 – 17 999	5 080	–
	18 000 – 19 999	7 027	–
	20 000 – 20 999	10 395	–
	21 000 – 21 999	11 083	–
	22 000 – 22 999	13 253	–
	23 000 – 23 999	15 408	–
	24 000 – 24 999	17 258	–
	25 000 – 25 999	19 108	–
	26 000 – 26 999	20 958	–
	27 000 – 27 999	22 808	–
	28 000 – 28 999	24 658	–
	29 000 – 29 999	26 508	–
	30 000 – 30 999	28 358	–
	31 000 – 31 999	30 208	–
	32 000 –	32 058	–

2.3 med annan draganord-
ning än anordning för på-
hängsvagn, med två hjul-
axlar,

2.3.1 inte vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137) om
vägavgift för vissa tunga
fordon

	3 501 – 8 999	2 662	–
	9 000 – 9 999	2 802	–
	10 000 – 10 999	3 103	–
	11 000 – 11 999	4 181	–
	12 000 – 12 999	5 259	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	13 000 – 13 999	5 761	–
	14 000 – 14 999	6 737	–
	15 000 – 15 999	8 487	–
	16 000 – 16 999	10 237	–
	17 000 –	11 984	–
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000 – 12 999	345	–
	13 000 – 13 999	800	–
	14 000 – 14 999	1 100	–
	15 000 – 15 999	2 307	–
	16 000 – 16 999	2 327	–
	17 000 – 17 999	2 376	–
	18 000 –	3 750	–
2.4 med annan draganord- ning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 11 999	2 455	–
	12 000 – 12 999	3 345	–
	13 000 – 13 999	4 192	–
	14 000 – 14 999	5 039	–
	15 000 – 15 999	5 886	–
	16 000 – 16 999	7 382	–
	17 000 – 17 999	8 071	–
	18 000 – 18 999	9 443	–
	19 000 – 19 999	11 163	–
	20 000 – 20 999	12 883	–
	21 000 – 21 999	14 603	–
	22 000 – 22 999	16 323	–
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000 – 16 999	575	–
	17 000 – 18 999	1 000	–
	19 000 – 19 999	1 212	–
	20 000 – 20 999	2 359	–
	21 000 – 21 999	4 079	–
	22 000 – 22 999	5 799	–
	23 000 – 23 999	7 519	–
	24 000 – 24 999	9 239	–
	25 000 – 25 999	10 959	–
	26 000 – 26 999	12 679	–
	27 000 – 27 999	14 399	–
	28 000 – 28 999	16 119	–
	29 000 – 29 999	17 839	–
	30 000 – 30 999	19 559	–
	31 000 – 31 999	21 279	–
	32 000 –	22 999	–
2.5 utan draganordning, med två hjulaxlar,			
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 8 999	2 662	–
	9 000 – 9 999	2 802	–
	10 000 – 10 999	3 103	–
	11 000 – 11 999	4 181	–
	12 000 – 12 999	5 259	–
	13 000 – 13 999	5 761	–
	14 000 – 14 999	6 737	–
	15 000 – 15 999	8 487	–
	16 000 – 16 999	10 237	–
	17 000 –	11 984	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 – 12 999	347	–
	13 000 – 13 999	962	–
	14 000 – 14 999	1 480	–
	15 000 – 15 999	3 066	–
	16 000 – 16 999	3 923	–
	17 000 – 17 999	5 670	–
	18 000 –	7 960	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2.6 utan draganordning, med tre hjulaxlar,			
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 11 999	2 455	–
	12 000 – 12 999	3 345	–
	13 000 – 13 999	4 192	–
	14 000 – 14 999	5 039	–
	15 000 – 15 999	5 886	–
	16 000 – 16 999	7 382	–
	17 000 – 17 999	8 071	–
	18 000 – 18 999	9 443	–
	19 000 – 19 999	11 163	–
	20 000 – 20 999	12 883	–
	21 000 – 21 999	14 603	–
	22 000 – 22 999	16 323	–
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	12 000 – 16 999	604	–
	17 000 – 17 999	1 757	–
	18 000 – 18 999	3 129	–
	19 000 – 19 999	4 849	–
	20 000 – 20 999	6 569	–
	21 000 – 21 999	8 289	–
	22 000 – 22 999	10 009	–
	23 000 – 23 999	11 729	–
	24 000 – 24 999	13 449	–
	25 000 – 25 999	15 169	–
	26 000 –	16 889	–
2.7 utan draganordning, med fyra eller flera hjulaxlar,			

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 11 999	2 455	–
	12 000 – 12 999	3 345	–
	13 000 – 13 999	4 192	–
	14 000 – 14 999	5 039	–
	15 000 – 15 999	5 886	–
	16 000 – 16 999	7 382	–
	17 000 – 17 999	8 071	–
	18 000 – 18 999	9 443	–
	19 000 – 19 999	11 163	–
	20 000 – 20 999	12 883	–
	21 000 – 21 999	14 603	–
	22 000 – 22 999	16 323	–
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 – 16 999	1 229	–
	17 000 – 18 999	1 242	–
	19 000 – 19 999	1 611	–
	20 000 – 20 999	2 359	–
	21 000 – 21 999	4 079	–
	22 000 – 22 999	5 799	–
	23 000 – 23 999	7 519	–
	24 000 – 24 999	9 239	–
	25 000 – 25 999	10 959	–
	26 000 – 26 999	12 679	–
	27 000 – 27 999	14 399	–
	28 000 – 28 999	16 119	–
	29 000 – 29 999	17 839	–
	30 000 – 30 999	19 559	–
	31 000 – 31 999	21 279	–
	32 000 –	22 999	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
C Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar			
1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I	0 – 1 300	370	0
	1 301 – 3 000	425	55
	3 001 – 7 000	1 360	95
	7 001 –	5 160	168
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1	2 001 –	1 000	0
3. Tungas terrängvagnar som hör till skatteklass I			
3.1 med två hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	35
	6 001 – 14 000	1 700	70
	14 001 –	7 300	200
3.2 med tre eller flera hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	30
	6 001 – 14 000	1 500	50
	14 001 – 18 000	5 500	130
	18 001 –	10 700	170
D Släpvagnar			
1. Släpvagnar med skattevikt över 750 men högst 3 000 kilogram	751 – 2 000	360	0
	2 001 – 3 000	380	21
2. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte kan drivas med dieselolja,			
2.1 med en hjulaxel	3 001 –	580	11
2.2 med två hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	9
	13 001 –	1 480	0
2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	6
	13 001 –	1 180	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
3. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn,			
3.1.1 med en hjulaxel	3 001 – 5 000	630	78
	5 001 – 8 000	2 190	107
	8 001 –	5 400	198
3.1.2 med två eller flera hjulaxlar	3 001 – 8 000	610	42
	8 001 – 11 000	2 710	76
	11 001 – 14 000	4 990	114
	14 001 –	8 410	160
3.2 andra släpvagnar,			
3.2.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	320	36
	8 001 –	2 120	64
3.2.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	310	23
	8 001 – 11 000	1 460	38
	11 001 – 14 000	2 600	58
	14 001 – 17 000	4 340	76
	17 001 –	6 620	84
3.2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	300	14
	11 001 – 17 000	1 420	30
	17 001 – 25 000	3 220	50
	25 001 –	7 220	65
4. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass I,			
4.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	550	45
	8 001 –	2 800	120
4.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250
4.3 med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 11 000	550	20
	11 001 – 14 000	2 150	40
	14 001 – 20 000	3 350	75
	20 001 – 25 000	7 850	105
	25 001 – 30 000	13 100	120
	30 001 –	19 100	45

Härigenom föreskrivs följande¹.

Inledande bestämmelser

1 § Fordonsskatt skall betalas till staten enligt denna lag för sådana personbilar som avses i 3 § samt för lätta bussar och lätta lastbilar.

För övriga fordon finns bestämmelser om skatt på fordon i vägtrafikskattelagen (2006:000).

2 § Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5, 7 och 8 §§ samt 2 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:000). För personbilar klass I gäller även 2 kap. 11 § vägtrafikskattelagen.

Med skattevikt avses tjänstevikten för personbilar klass I samt totalvikten för personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

Skatteplikt

3 § Följande fordon är, om annat inte följer av 4 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen

1. personbilar klass I som

a) enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2005 eller tidigare, och

b) inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, samt

2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

Undantag från skatteplikt

4 § Veteranfordon som avses i 2 kap. 2 § första stycket 2 vägtrafikskattelagen (2006:000) är inte skattepliktiga.

Skattskyldighet

5 § Skattskyldig för ett visst fordon är den som anses som ägare av fordonet enligt 2 kap. 4 § andra stycket vägtrafikskattelagen (2006:000).

Skattens storlek

6 § Fordonsskatten skall betalas för ett skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 3 600 kronor för ett helt år, för en skatteperiod.

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

Fordonsskattens storlek för ett skatteår framgår av bilagan till denna lag. För en skatteperiod är skatten en tredjedel av skatten för ett helt år.

När det gäller skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod samt för de fall när ett fordon's beskaffenhet eller användning ändras tillämpas bestämmelserna i 2 kap. 13 och 14 §§ vägtrafikskattelagen (2006:000).

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt

7 § I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20–22 §§ vägtrafikskattelagen (2006:000).

Övriga bestämmelser

8 § I fråga om fordonsskatt enligt denna lag gäller bestämmelserna i vägtrafikskattelagen (2006:000) om

1. beskattningsbeslut i 4 kap.,
2. betalning av vägtrafikskatt i 5 kap.,
3. effekter av att skatt inte har betalats i 6 kap.,
4. överklagande i 7 kap., samt
5. avrundning, avräkning och verkställighet i 8 kap.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006.

2. Fordonsskatt som avser tid före utgången av april 2006 skall, med avseende på skatteplikten och skattens storlek, beräknas enligt fordonsskattelagen (1988:327).

3. Om fordonsskatt på grund av denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tid efter ikraftträdandet enligt fordonsskattelagen, behöver inte tillkommande belopp betalas in om det understiger 200 kronor. Överskjutande belopp skall inte återbetalas om det understiger 100 kronor.

4. Bestämmelserna i 14 a och 14 c §§ fordonsskattelagen gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna.

5. Brukandeförbud som har inträtt med stöd av 64 § fordonsskattelagen skall gälla som användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:000).

6. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en bestämmelse som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0 –	900	720	0
	901 –		903	183
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0 –	900	2 290	0
	901 –		2 870	580
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med dieselolja	0 –	1 300	720	0
	1 301 –	1 600	771	51
	1 601 –	3 000	963	90
	3 001 –	3 500	2 205	0
2. Lätta bussar som kan drivas med dieselolja	0 –	1 600	1 613	0
	1 601 –	3 000	1 736	123
	3 001 –	3 500	3 461	0
C Lätta lastbilar och personbilar klass II				
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med dieselolja	0 –	1 300	720	0
	1 301 –	1 600	771	51
	1 601 –	3 000	963	90
	3 001 –		2 205	0
2. Lätta lastbilar och personbilar klass II som kan drivas med dieselolja	0 –	1 600	1 613	0
	1 601 –	3 000	1 736	123
	3 001 –		3 461	0

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam

Prop. 2005/06:65

Härigenom föreskrivs att 26 § lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

26 §¹

Skyldig att betala reklamskatt för import från tredje land av annonsblad som har getts ut i sådant land är den som med anledning av importen är skyldig att betala tull för annonsbladen eller skulle ha varit skyldig att göra detta om annonsbladen hade varit tullbelagda.

Om import enligt första stycket sker med stöd av ett sådant mellanstatligt enhetstillstånd som avses i 4 kap. 24 § andra stycket tullagen (2000:1281) och tullskulden därför uppkommer i ett annat EG-land, eller skulle ha uppkommit där om varan hade varit tullbelagd, är innehavaren av tillståndet skyldig att betala reklamskatt.

För den som är skattskyldig enligt första stycket inträder skattskyldigheten vid den tidpunkt då skyldighet att betala tull enligt tullagstiftningen inträder eller skulle ha inträtt om skyldighet att betala tull förelegat.

För den som är skattskyldig enligt andra stycket inträder skattskyldigheten vid den tidpunkt då skyldigheten att betala tull inträder eller skulle ha inträtt i det andra EG-landet.

Skatt enligt första stycket skall betalas till Tullverket.

Reklamskatt vid import utgår med 11 procent av beskattningsvärdet. Beskattningsvärdet utgörs av varans värde för tulländamål bestämt enligt rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen.

Reklamskatt vid import utgår med 8 procent av beskattningsvärdet. Beskattningsvärdet utgörs av varans värde för tulländamål bestämt enligt rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

2. Den nya lydelsen av 26 § tillämpas dock för tid från och med den 1 januari 2006.

¹ Senaste lydelse 2004:122.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Prop. 2005/06:65

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift *dels* att 7 och 9 §§ skall ha följande lydelse, *dels* att det i lagen skall införas en ny paragraf, 10 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

Överlastavgift påförs för motordrivet fordon, ägaren, och för släpvagn, ägaren av det fordon som släpvagnen dras av.

I fråga om motordrivet fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare. Innehas fordon i annat fall med nyttjanderätt, anses innehavaren som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.

Brukar någon annans fordon utan lov, påförs *brukaren* överlastavgiften.

Om någon *använder* annans fordon utan lov, påförs *användaren* överlastavgiften.

9 §²

Bestämmelserna i 9 § första stycket, 10 § andra stycket, 45 § första stycket, 56, 61–63, 66 och 85 §§ fordonskattelagen (1988:327) skall också gälla överlastavgift. *Det som sägs där om beskattningsmyndighet gäller då länsstyrelsen.*

Denna lag gäller *ej* i fråga om fordon som är registrerat i militära fordonsregistret, *brukas* hos Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § första stycket, 5 kap. 17 § och 8 kap. 2–4 §§ vägtrafikskattelagen (2006:000) skall också gälla överlastavgift.

Denna lag gäller *inte* i fråga om fordon som är registrerat i militära fordonsregistret, *används* hos Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

10 §³

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om hur betalning av överlastavgift skall ske.

¹ Senaste lydelse 1990:1197.

² Senaste lydelse 2004:1083.

³ Tidigare 10 § upphävd genom 2002:402.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

2.5 Förslag till lag om ändring i konkurslagen
(1987:672)

Prop. 2005/06:65

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 1 § konkurslagen (1987:672) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

1 §¹

Återvinning till konkursbo får på begäran av boet ske i enlighet med vad som anges i detta kapitel.

Återvinning får dock inte ske av

1. betalning av

a) skatt eller avgift som avses i 1 kap. 1 eller 1 b § skattebetalningslagen (1997:483),

b) skatt enligt *fordonsskattelagen* (1988:327),

b) skatt enligt *vägrafikskattelagen* (2006:000) eller *lagen* (2006:000) med särskilda bestämmelser om *fordonsskatt*,

c) tull och

d) ränta på belopp som avses i a–c, om beloppet var förfallet till betalning,

2. betalning av eller förmånsrätt för underhållsbidrag enligt äktenskaps- eller föräldrabalken, om bidragsbeloppet var förfallet till betalning och den underhållsberättigade inte har gynnats på ett otillbörligt sätt.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006.

¹ Senaste lydelse 2003:538.

2.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om
indrivning av statliga fordringar m.m.

Prop. 2005/06:65

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Under indrivningen gäller bestämmelserna i 7 kap. 14 § utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten samt för fordringar som påförts enligt bestämmelserna i

- | | |
|---|---|
| 1. lagen (1972:435) om överlastavgift, | |
| 2. bilskrotningslagen (1975:343), | |
| 3. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, | |
| 4. lagen (1976:339) om salu-
vagnsskatt, | 4. vägtrafikskattelagen
(2006:000), |
| 5. fordonsskattelagen
(1988:327), | 5. lagen (2006:000) med sär-
skilda bestämmelser om fordons-
skatt, |
| 6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta
artister m.fl., | |
| 7. lagen (1994:419) om brottsofferfond, | |
| 8. skattebetalningslagen (1997:483), | |
| 9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, | |
| 10. lagen (1996:1030) om underhållsstöd, eller | |
| 11. lagen (2004:629) om trängselskatt. | |

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 2004:632.

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet

Prop. 2005/06:65

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag tillämpas vid revision eller annan kontroll av att skatt eller avgift tas ut enligt bestämmelserna i

1. kupongskattelagen (1970:624),

2. *fordonsskattelagen*
(1988:327),

2. *vägtrafikskattelagen*
(2006:000) *eller lagen (2006:000)*
med särskilda bestämmelser om
fordonsskatt,

3. taxeringslagen (1990:324),

4. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., och

5. skattebetalningslagen (1997:483).

Lagen tillämpas även vid revision enligt tullagen (2000:1281) och lagen (1998:514) om särskild skattekontroll av torg- och marknadshandel m.m. samt för kontroll av att föreläggande enligt lagen (2001:1227) om självdeklarationer och kontrolluppgifter, 6 kap. 25 § tullagen eller 2 § lagen om särskild skattekontroll av torg- och marknadshandel m.m. fullgjorts riktigt och fullständigt.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 2002:418.

2.8 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Prop. 2005/06:65

Häriigenom föreskrivs att 10 kap. 5 § lagen (1994:1776) om skatt på energi skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

5 §¹

En särskild avgift skall betalas för motordrivet fordon och båt, vars bränsletank innehåller oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 § eller 9 a §.

Avgiften uppgår för personbil och båt till 10 000 kronor. Avgiften beräknas för lastbilar, bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i vägtrafikregistret på följande sätt.

En särskild avgift skall betalas för motordrivet fordon och båt, vars bränsletank innehåller oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 eller 9 a §.

Avgiften uppgår för personbil, *lätt lastbil* och *lätt buss samt* båt till 10 000 kronor. Avgiften beräknas för *tunga* lastbilar, *tunga* bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i vägtrafikregistret på följande sätt.

Skattevikt, kilogram

0– 3 500
3 501–10 000
10 001–15 000
15 001–20 000
20 001–

Avgift, kronor

10 000
20 000
30 000
40 000
50 000

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas enligt *fordonsskattelagen* (1988:327). Avgiften för annat motordrivet fordon än som avses i andra stycket uppgår till 10 000 kronor. Avgiften tas ut för varje tillfälle som bränsletank påträffas med oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 § eller 9 a §.

Har avgift påförts någon och skall sådan avgift påföras honom för ytterligare tillfälle inom ett år från det tidigare tillfället, tas avgiften ut med en och en halv gånger det belopp som följer av andra eller tredje stycket.

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas enligt *vägtrafikskattelagen* (2006:000). Avgiften för annat motordrivet fordon än som avses i andra stycket uppgår till 10 000 kronor. Avgiften tas ut för varje tillfälle som bränsletank påträffas med oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 eller 9 a §.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 2004:1038.

2.9 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt

Härigenom föreskrivs att i 3 § första stycket 13 c lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt¹ orden ”9 § första stycket fordonsskattelagen (1988:327)” skall bytas ut mot ”2 kap. 2 § första stycket vägtrafikskattelagen (2006:000)”.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006 och tillämpas första gången vid 2007 års taxering.

¹ Senaste lydelse av 3 § 2004:1305.

2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Prop. 2005/06:65

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

dels att 6, 7, 12, 15, 17 a, 23, 25, 27 och 35 §§ samt rubriken närmast före 25 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

Med modellår avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret avses med modellår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

6 §¹

Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

1. försvarsmakten,
2. polisväsendet,
3. *civilförsvaret, brandväsendet eller annan räddningstjänst,*

3. staten, en kommun eller någon annan och fordonet är avsett att användas för räddningstjänst, och

4. väghållningen.

En förutsättning för undantag enligt första stycket är att fordonet bär yttre kännetecken som visar att fordonet tillhör någon av de angivna kategorierna.

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon som enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är 30 år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik.

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan modellåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

För fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undantagen från avgiftsplikt.

7 §²

Avgiftsskyldig för svenskt fordon är ägaren.

Har fordonet flera ägare är de solidariskt ansvariga för den väg-

¹ Senaste lydelse 2001:570.

² Senaste lydelse 2001:570.

avgift som skall betalas.

Som ägare anses den som är eller bör vara *upptagen* i vägtrafikregistret som ägare. *I fråga om ett fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare.*

Som ägare anses den som är eller bör vara *antecknad* i vägtrafikregistret som ägare.

Nuvarande lydelse

12 §³

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 36–39, 41–47 och 55 §§ fordonsskattelagen (1988:327) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

<i>beskattningsmyndighet:</i>	Skatteverket,
<i>skattskyldig:</i>	avgiftsskyldig,
<i>skatteperiod:</i>	avgiftsperiod,
<i>skattskyldighet:</i>	avgiftsskyldighet,
<i>skattebelopp:</i>	avgiftsbelopp.

Vid tillämpningen av denna lag görs efterprövning i stället för efterbeskattning. *Vidare tas avgiftstillägg ut i stället för skattetillägg.*

Föreslagen lydelse

12 §

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 4 kap. och 5 kap. 7 § vägtrafikskattelagen (2006:000) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

<u><i>beskattningsmyndighet:</i></u>	Skatteverket,
<u><i>skattskyldig:</i></u>	avgiftsskyldig,
<u><i>skatteperiod:</i></u>	avgiftsperiod,
<u><i>skattskyldighet:</i></u>	avgiftsskyldighet,
<u><i>skattebelopp:</i></u>	avgiftsbelopp.

Vid tillämpningen av denna lag görs efterprövning i stället för efterbeskattning.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §

Vägavgiften betalas genom *insättning* på särskilt konto.

Inbetalningen anses ha skett den dag inbetalningskort eller gire-ringshandlingar kommit in till Posten Aktiebolag eller, om staten har ingått avtal om förmedling av inbetalning av vägavgift med en bank, till banken.

Vägavgiften *skall* betalas genom *att sättas in* på ett särskilt konto.

Betalningen anses ha skett den dag då den har bokförts på kontot.

³ Senaste lydelse 2003:721.

Har avgiftsplikten upphört innan avgiften är betald eller har ett fordon beskaflenhet ändrats så att vägavgift skall tas ut med annat belopp får avgiften sättas ned.

Beslut enligt första stycket fattas genom *automatisk databehandling på grundval* av uppgifter i vägtrafikregistret, i enlighet med vad som anges i 17 § tredje och fjärde styckena.

Om avgiften sätts ned på grund av att avgiftsplikten har upphört skall samma avgift tas ut som enligt 17 § tredje stycket.

Beslut enligt första stycket fattas genom *automatiserad behandling med stöd* av uppgifter i vägtrafikregistret, i enlighet med vad som anges i 17 § tredje och fjärde styckena.

23 §⁵

Vägavgiften skall erläggas i svenska kronor. De belopp i euro som anges i 11, 17 och 22 §§ omräknas till svenska kronor för varje kalenderår.

Omräkning sker enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska *gemenskapernas* officiella tidning. Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent eller 5 euro, skall föregående års belopp fortsätta att gälla.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade belopp som enligt denna lag skall tas ut under påföljande kalenderår. Beloppen avrundas nedåt.

Omräkning sker enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska *unionens* officiella tidning. Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent eller 5 euro, skall föregående års belopp fortsätta att gälla.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade belopp som enligt denna lag skall tas ut under påföljande kalenderår. Beloppen avrundas nedåt *till närmaste lägre hela krontal*.

Brukandeförbud

Avgiftspliktigt fordon får inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats.

Användningsförbud

25 §

Ett avgiftspliktigt fordon får inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats.

Första stycket skall inte tillämpas om ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats till en bank eller liknande betalningsförmedlare, även om vägavgiften inte har hunnit bokföras

⁴ Senaste lydelse 2001:570.

⁵ Senaste lydelse 2001:89.

27 §⁶

Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte *brukas* i strid mot bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser som har meddelats med stöd av denna lag.

Föraren av ett avgiftspliktigt fordon skall, vid färd på avgiftsbelagd väg, medföra beviset om betald vägavgift. Beviset skall på begäran av polismyndighet visas upp vid kontroll. Är vägavgiften för ett svenskt fordon betald men har ägaren inte tillställts beviset är föraren skyldig att i stället visa upp kvitto på *betald* vägavgift.

Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte *används* i strid mot bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser som har meddelats med stöd av denna lag.

Föraren av ett avgiftspliktigt fordon skall, vid färd på avgiftsbelagd väg, medföra beviset om betald vägavgift. Beviset skall på begäran av polismyndighet visas upp vid kontroll. Är vägavgiften för ett svenskt fordon betald men har ägaren inte tillställts beviset är föraren skyldig att i stället visa upp kvitto på *att* vägavgift *har* betalats.

Nuvarande lydelse

35 §

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 84–87 §§ *fordonsskattelagen* (1988:327) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

<i>skatteperiod:</i>	avgiftsperiod,
<i>efterbeskattning:</i>	efterprövning,
<i>skattskyldig:</i>	avgiftsskyldig,
<i>skattebelopp:</i>	avgiftsbelopp.

Beslut enligt 22 § får *ej* överklagas.

Föreslagen lydelse

35 §

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna *om överklagande* i 7 kap. och 8 kap. 3 § *vägtrafikskattelagen* (2006:000) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

<u><i>skatteperiod:</i></u>	avgiftsperiod,
<u><i>efterbeskattning:</i></u>	efterprövning,
<u><i>skattskyldig:</i></u>	avgiftsskyldig,
<u><i>skattebelopp:</i></u>	avgiftsbelopp.

Beslut enligt 22 § får *inte* överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

⁶ Senaste lydelse 1999:436.

2.11 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen
(1998:490)

Prop. 2005/06:65

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1998:490) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

7 §¹

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet skall ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller enligt *fordonsskattelagen (1988:327)*, eller

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller *användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:000) eller lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt*, eller

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 6 § andra meningen på motsvarande sätt.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Brukandeförbud som har inträtt enligt äldre bestämmelser skall gälla som användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:000) eller lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

¹ Senaste lydelse 2003:638.

2.12 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen
(1999:1229)

Prop. 2005/06:65

Härigenom föreskrivs att i 9 kap. 8 § inkomstskattelagen (1999:1229)¹ orden ”60 § fordonsskattelagen (1988:327)” skall bytas ut mot ”5 kap. 8 § vägtrafikskattelagen (2006:000) eller 8 § lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt”.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006 och tillämpas första gången vid 2007 års taxering. Bestämmelsen i sin äldre lydelse tillämpas dock i fråga om räntor som bestämts enligt 60 § i den upphävda fordonsskattelagen (1988:327).

¹ Senaste lydelse av 9 kap. 8 § 2002:429.

2.13 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Prop. 2005/06:65

Härigenom föreskrivs att 12, 13 och 17 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 §

Följande fordon skall med de undantag som anges i 13–16 och 18 §§ vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas.

1. Bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I och terrängmotorfordon.

2. Motorredskap klass II när de används

a) för persontransport på en väg som inte är enskild, om det sker i annat fall än vid passage över vägen, vid färd kortaste sträcka till eller från ett arbetsställe för fordonet eller liknande, eller undantagsvis vid färd kortare sträcka i andra fall än som nu har nämnts,

b) för transport av gods *på en väg som inte är enskild* i andra fall än som avses i 22 § fordonsskattelagen (1988:327).

b) för transport av gods i andra fall än som avses i 2 kap. 17 § vägtrafikskattelagen (2006:000) *på en väg som inte är enskild.*

3. Släpfordon som dras av bilar.

4. Släpvagnar som dras av *traktorer*, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

4. Släpvagnar som dras av *traktorer klass I*, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet är en till motorredskap ombyggd bil.

13 §¹

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

1. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden,

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en *jordbrukstraktor enligt fordonsskattelagen (1988:327)*,

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en *traktor klass II*,

3. fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för registreringsbesiktning eller, i fråga om fordon som har förts in i Sverige för testkörning enligt 23 § första stycket 4, för kontrollbesiktning,

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i

¹ Senaste lydelse 2004:466.

fordonslagen i den utsträckning som behövs för att förrättningen skall kunna genomföras,

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning, att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,

6. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller

7. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

I fall som avses i första stycket 3 skall handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Finner polisman anledning att anta att fordon som han anträffar i trafik inte är i föreskrivet skick tillämpas första stycket 4 på motsvarande sätt.

17 §²

Ett avställt fordon får inte brukas annat än

1. i den omfattning som enligt 12 § 2 och 5 och 13 § första och tredje styckena får ske i fråga om ett fordon som inte är registrerat,

2. under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt den lagen eller föras hem efter förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov,

3. under tid då fordonet innehas av Försvarsmakten enligt ett skriftligt avtal eller brukas för att avlämnas eller föras hem enligt ett sådant avtal, under förutsättning att fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse,

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om *brukandeförbud* enligt 64 § *fordonsskattelagen* (1988:327), enligt 18 § *bilskrotningslagen* (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar, samt

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om *användningsförbud* enligt 6 kap. 1 § *vägtrafikskattelagen* (2006:000), enligt 8 § *lagen* (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, enligt 18 § *bilskrotningslagen* (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar, samt

5. med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006.

² Senaste lydelse 2002:582.

2.14 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Prop. 2005/06:65

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §¹

Beteckning	Betydelse
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen.
Cykel	<ol style="list-style-type: none">1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.2. En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen.3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn<ol style="list-style-type: none">a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, ochc. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Dolly	En släpkärria som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon <i>eller ett terrängsläp</i> .
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad

¹ Senaste lydelse 2003:219.

huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.
Jordbrukstraktor	<i>En traktor som enligt fordonskattelagen (1988:327) hör till klass II.</i>
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lekfordon	Ett fordon som skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Trafiktraktor	<i>En traktor som enligt fordonskattelagen (1988:327) hör till klass I.</i>
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst

två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.

Traktortåg

En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

Trippelaxeltryck

Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel för över till vägbanan.

Tung lastbil

En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. <i>Bussar delas in i lätta och tunga bussar.</i>
Bärighetsklass	<i>Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).</i>
Cykel	1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lefordon. 2. En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen. 3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn

- a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
- b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
- c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.

Dolly	En släpkärra som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.
Lastbil	<ol style="list-style-type: none"> 1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lekfordon	Ett fordon som skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.
<i>Lätt buss</i>	<i>En buss med en totalvikt av högst 3,5 ton.</i>
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.

Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och <ol style="list-style-type: none"> 1. är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller 2. är permanent försedd med ett

karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone

a. fast monterade sittplatser,

b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser,

c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och

d. bord.

Personbilar delas in i klass I och klass II.

Personbil klass I

En personbil som inte tillhör klass II.

Personbil klass II

En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone

a. fast monterade sittplatser,

b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser,

c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och

d. bord.

Påhängsvagn

En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.

Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn

Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.

Traktor

Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.

<i>Traktor klass I</i>	<i>En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:000) hör till skatteklass I.</i>
<i>Traktor klass II</i>	<i>En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:000) hör till skatteklass II.</i>
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

Trippelaxeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel för över till vägbanan.
<i>Tung buss</i>	<i>En buss med en totalvikt över 3,5 ton.</i>
Tung lastbil	En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006.

2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som personbil eller lastbil gäller fortfarande.

2.15 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Prop. 2005/06:65

Härigenom föreskrivs att 17 § lagen (2004:629) om trängselskatt skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bestämmelserna i 60 och 60 a §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt denna lag. Med skatt avses även expeditionsavgift och med skattetillägg skall då i stället avses tilläggsavgift.

Föreslagen lydelse

17 §

Bestämmelserna i 17 kap. 2 och 2 a §§ samt 19 kap. 6 § första och tredje styckena skattebetalningslagen (1997:483) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt denna lag. Med skatt avses även expeditionsavgift och med skattetillägg skall då i stället avses tilläggsavgift.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006.

Regeringen beslutade den 19 april 2001 att tillsätta en särskild utredare med uppgift att bl.a. se över vägtrafikbeskattningens utformning. Utredaren skulle i sin översyn framförallt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Enligt direktiven skulle möjligheten att införa ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp utredas. De författningar som reglerar fordonsskatten skulle ses över i syfte att förenkla regelverken och anpassa dem till EG-rättens terminologi (dir. 2001:12). Utredningen antog namnet Vägtrafikskatteutredningen. Enligt tilläggsdirektiv (dir. 2002:26) fick utredningen kompletterande uppgifter beträffande kilometerskatten.

Utredningens delbetänkande Vissa vägtrafikskattefrågor (SOU 2002:64) överlämnades till regeringen den 1 juli 2002. I delbetänkandet föreslås bl.a. en miljödifferentierad fordonsskatt för tunga fordon.

Enligt ett ytterligare tilläggsdirektiv (dir. 2004:7) förlängdes utredningstiden för redovisning av utredningens slutbetänkande till senast den 31 maj 2004.

Utredningen överlämnade sitt slutbetänkande Skatt på väg (SOU 2004:63) till regeringen den 27 maj 2004. I slutbetänkandet föreslås bl.a. att en koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta fordon samt en ny vägtrafikskattelag skall införas. En sammanfattning av de för propositionen relevanta delarna av betänkandet finns i *bilaga 1*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 2*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Finansdepartementet (dnr Fi2002/2563).

I budgetpropositionen för 2005 (prop. 2004/05:01) tillkännagav regeringen sin avsikt att föreslå en koldioxidbaserad fordonsskatt i enlighet med Vägtrafikskatteutredningens slutbetänkande.

Husbilar registreras i dag antingen som personbil eller lastbil beroende på vilken typ av godkännande som åberopas till grund för registreringen. I syfte att samtliga husbilar skall hänföras till samma fordonsslag, oavsett vilken typ av godkännande som åberopas till grund för registreringen har det inom Näringsdepartementet upprättats en promemoria med förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I promemorian föreslås bl.a. att definitionen av personbil ändras så att den även omfattar husbilar samt att personbilar definitionsmässigt delas in i personbilar klass I och personbilar klass II, där personbilar klass II utgör husbilar och personbilar klass I övriga personbilar. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 4*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Promemorian har överlämnats till Finansdepartementet, vari en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig (dnr Fi2005/4599/SKA/S6).

Propositionen innehåller dessutom ett förslag om justering av den reklamskatt som skall betalas till Tullverket vid import av annonsblad från tredje land. Förslaget har beretts under hand med Tullverket och Skatteverket.

Propositionen bygger på en överenskommelse mellan den socialdemokratiska regeringen, Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

Förslagen till ny vägtrafikskattelag och lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt anmäls till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Enligt nämnda direktiv gäller inte någon s.k. frysningsperiod för antagande av skattemässiga lagstiftningsåtgärder.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 15 september 2005 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 9*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 10*. Regeringens lagförslag har i huvudsak utformats i enlighet med vad Lagrådet förordat. Avsnittet om mätning av fordons uppgifter om koldioxidutsläpp och dessa uppgifters väg in i vägtrafikregistret har på Lagrådets inrådan kompletterats och gjorts fylligare (se avsnitt 8.2). I förhållande till lagrådsremissen har också vissa redaktionella och språkliga ändringar gjorts i lagtexten.

Lagförslaget beträffande reklamskatten är av sådan enkel beskaffenhet att Lagrådets yttrande skulle sakna betydelse.

4 Bakgrund

4.1 Den svenska personbilsparken

I avsnittet redogörs för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från den svenska personbilsparken. I allt väsentligt är faktauppgifterna hämtade från Vägverkets publikation 2004:102, Klimatstrategi för transportsektorn.

Bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från nya personbilar mäts med en gemensam mätmetod inom EU (se avsnitt 8.2). Bränsleförbrukningen, mätt enligt EU-normen för nya personbilar, är betydligt högre i Sverige än i alla andra EU-länder. Under 2002 hade nya personbilar i Sverige 24 procent högre bränsleförbrukning per kilometer än den genomsnittliga förbrukningen inom EU.

Skillnaderna i koldioxidutsläpp mellan Sverige och EU-15 (Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland och Österrike) är något mindre än skillnaden i bränsleförbrukning. Koldioxidutsläppen för nya personbilar inregistrerade under 2002 var 18 procent högre per kilometer i Sverige än genomsnittet inom EU-15. Detta förklaras till största delen av att utsläppen från nya personbilar i Sverige är högre både för bensin- och dieseldrivna fordon och till en mindre del av att andelen dieseldrivna personbilar är låg i Sverige jämfört med övriga EU.

Ett fordons koldioxidutsläpp är till stor del beroende av dess vikt. Vikten har ökat kraftigt på personbilar i Sverige. Under år 2002 hade

nästän varannan nyregistrerad personbil en tjänstevikt över 1 500 kg jämfört med mindre än var tjugonde bil under 1980-talet. Nya personbilar väger cirka 12 procent (ca 140 kg) mer än genomsnittet inom EU-15. År 2001 hade Sverige de tyngsta nyregistrerade bilarna inom EU-15.

Även motoreffekten har betydelse för fordonets utsläpp av koldioxid. Mellan 1990 och 2002 ökade medeleffekten på nyregistrerade personbilar i Sverige med 25 procent från 81 till 101 kW. År 2002 var den genomsnittliga motoreffekten på nya personbilar 35 procent (24 kW) högre i Sverige jämfört med EU-15.

4.1.1 Oljekommissionen

Regeringen har inrättat en kommission för att bryta Sveriges beroende av olja. Kommissionen utgör statsministerns forum för den fördjupade diskussion och analys av de strategiska frågor som krävs för att Sverige senast år 2020 inte längre skall vara beroende av fossila bränslen för transport eller uppvärmning.

4.2 Gällande bestämmelser om fordonsskatt och saluvagnsskatt

4.2.1 EG-bestämmelser om fordonsskatt för tunga fordon

Direktiv 1999/62/EG¹ om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer anger minimiskattenivåer för tunga fordon. Lätta fordon omfattas inte av några minimiskatter enligt EG-rätten.

I artikel 2 definieras vissa begrepp som används i direktivet.

De fordon som omfattas av direktivet är tunga motorfordon eller en ledad fordonskombination avsedd uteslutande för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av minst 12 ton.

Fordon delas in i olika klasser med avseende på graden av avgasutsläpp. Indelningen knyter an till direktiv 88/77/EEG² om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon i dess lydelse enligt direktiv 96/1/EG³.

I ingressen till direktivet framgår det att användandet av mindre förorenande fordon bör uppmuntras genom en differentiering av skatter och avgifter, förutsatt att en sådan differentiering inte hindrar den inre marknadens funktion (punkt 7).

¹ Europarlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer (EGT L 187/42, 20.7.1999, s 42, Celex 31999L0062).

² Rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i motorfordon (EGT L 036, 9.2.1988 s 33, Svensk specialutgåva Område 15 volym 8 s. 36, Celex 31988L0077).

³ Europarlamentets och rådets direktiv 96/1/EG av den 22 januari 1996 om ändring av direktiv 88/77/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i dieselfordon (EGT L 155, 28.6.1996, s. 64, Celex 31996L0001R).

Kapitel II i direktivet behandlar fordonsbeskattning (artikel 3–6). Det sägs uttryckligen att varje medlemsstat fastställer förfaranden för uttag och indrivning av de skatter som avses. För fordon som är registrerade i medlemsstaterna gäller att de skatter som anges i direktivet skall tas ut endast av den medlemsstat där fordonet är registrerat.

Oavsett strukturen på de skatter som gäller i respektive land skall medlemsstaterna fastställa skattesatserna så att ingen skattesats för någon fordonskategori eller underkategori enligt bilaga I till direktivet understiger den minimiskattesats som fastställs i nämnda bilaga.

Medlemsstaterna kan tillämpa nedsatta skattesatser eller göra undantag för

a) fordon som används för landets försvar eller civilförsvar, av brand- eller andra utryckningstjänster och av polisen, och fordon som används för vägunderhåll,

b) fordon som endast tillfälligt körs på allmänna vägar i den medlemsstat där fordonet är registrerat och som används av fysiska eller juridiska personer vars huvudsysselsättning inte är godstransport, förutsatt att den transportverksamhet som utförs av dessa fordon inte snedvrider konkurrensen samt att kommissionen ger sitt samtycke.

Rådet får på förslag från kommissionen besluta om att tillåta en medlemsstat att behålla ytterligare undantag från eller ytterligare nedsättning av fordonsskatter av politiska skäl av socioekonomisk karaktär eller skäl som har att göra med den statens infrastruktur. Sådana undantag eller nedsättningar kan bara göras för fordon registrerade i den medlemsstat som utför transportverksamhet uteslutande inom en klart avgränsad del av dess territorium.

De minimiskattesatser som gäller för uttaget av fordonsskatt för tunga fordon framgår av propositionens *bilaga 6*. Olika skattesatser gäller för motorfordon respektive för fordonskombinationer (ledade fordon och fordonståg). Fordonen delas in efter antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt i ton. Skattesatserna varierar vidare beroende på om fordonen är utrustade med drivaxel/axlar med luftfjädring eller likvärdig fjädring eller med andra system för fjädring av drivaxel/axlar.

4.2.2 Svenska bestämmelser om fordonsskatt

I fordonsskattelagen (1988:327) anges efter vilka kriterier fordonsskatt tas ut och hur skatten skall beräknas. Kriterierna utgörs främst av fordonsnets vikt och typ av drivmedel. Skattevikten är den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas (5 § fordonsskattelagen). Skattevikten utgör för personbilar tjänstevikten, medan skattevikten för bland andra bussar och lastbilar utgörs av totalvikten.

Tjänstevikten är den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten samt föraren.

Totalvikten utgörs av summan av fordonsnets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.

Fordon delas i skattehänseende in i sådana som inte kan drivas med dieselolja och sådana som kan drivas med dieselolja. I gruppen inte dieseldrivna fordon ingår alla fordon som drivs med bensin, gasol, elektricitet, gengas, vätgas etc. under förutsättning att de inte kan drivas med dieselolja.

Tidigare var fordonsskatten för dieseldrivna personbilar differentierad med avseende på årsmodell. Den 1 januari 2001 togs denna differentiering bort (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:FiU1, rskr. 2000/01:36, SFS 2000:1325).

Fordonsskatten tas i dag ut med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kg över den lägsta vikten i klassen.

Fordonsskatt tas normalt ut för en tolv månaders period (skatteår). Om skatten överstiger 3 600 kronor per år delas den upp på tre skatteperioder. Skatteår, skatteperioder och betalningsmånader avseende fordonsskatt för ett fordon bestäms efter slutsiffran i fordonets registreringsnummer enligt en särskild uppställning i 3 § fordonsskatteförordningen (1993:1028). Beskattningsmyndighet är Skatteverket.

Fordonsskatt tas inte ut för personbilar, bussar, lastbilar och motorcyklar som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre, s.k. veteranfordon (9 § fordonsskattelagen).

I vissa glesbygdskommuner tas skatten för personbilar ut endast till den del skatten överstiger 384 kronor (14 § fordonsskattelagen). I Värmlands län och Gävleborgs län omfattas en kommun vardera, i Västernorrlands län två kommuner, i Dalarnas län tre kommuner, i Jämtlands län sju kommuner samt i Västerbottens och Norrbottens län elva kommuner av bestämmelsen om reducerad fordonsskatt (bilaga 2 till fordonsskattelagen). Denna skattesubvention infördes hösten 1979 i samband med en bensinskattehöjning. Syftet var att kompensera personbilstrafiken i glesbygd för sin genomsnittligt längre körsträcka. Kompensationen utformades som en nedsättning av fordonsskatten i de kommuner som ingick i dåvarande stödområdena fem och sex. Nedsättningsbeloppet har successivt höjts och bestäms av praktiska skäl till ett belopp som är jämnt delbart med tolv. Det är den skattskyldiges adress enligt vägtrafikregistret som avgör var en bil hör hemma och bedömningen görs vid den tidpunkt då skattskyldigheten för ett visst skatteår eller en viss skatteperiod uppkommer.

4.2.3 Bestämmelser om saluvagnsskatt

Med stöd av en saluvagnslicens får fordon som licenshavaren yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med och som inte är registrerade i vägtrafikregistret, eller som är avställda, brukas för provkörning i samband med tillverkning eller reparation, körning i den omfattning som behövs för demonstration eller försäljning eller andra kortare körningar.

Saluvagnslicens kan meddelas den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon. Ansökan om saluvagnslicens görs hos Vägverket. Bestämmelserna om saluvagnslicens finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Uttaget av saluvagnsskatt regleras i lagen om saluvagnsskatt (1976:339). Saluvagnsskatt skall betalas för fordon som brukas med stöd

av saluvagnslicens. De fordonsslag som omfattas är bilar, motorcyklar, traktorer, motorredskap och släpvagnar. Skatten påförs när saluvagnslicensen har meddelats. Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen gäller. Beskattningsmyndighet är Skatteverket.

Saluvagnsskatt för helt kalenderår tas ut med 715 kronor för bil, 125 kronor för motorcykel och 200 kronor för traktor, motorredskap eller släpvagn. Saluvagnsskatt betalas för det antal fordon av varje slag som den skattskyldige önskar använda med stöd av licensen.

Saluvagnsskatt tas ut för kalenderår eller den del av ett kalenderår som återstår när skatteplikt inträder. Föreligger skatteplikt under del av en kalendermånad, tas saluvagnsskatt ut för hela månaden. Upphör skatteplikten under tid för vilken skatt har betalats, återbetalas efter ansökan överskjutande belopp till den skattskyldige, sedan utlämnad saluvagnsskylt har lämnats tillbaka.

Bestämmelserna i fordonsskattelagen (1988:327) om skattebeslut, dröjsmålsavgift, indrivning och vissa andra förfaranderegler omfattar även saluvagnsskatten.

4.3 Fordonsbeskattningen i EU

I avsnitt 4.2.1 redogörs för minimiskattenivåer för tunga fordon inom EU. Lätta fordon omfattas inte av några minimiskatter enligt EG-rätten. Av EU-15 (Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland och Österrike) tar alla medlemsstater utom Frankrike ut en årlig fordonsskatt för lätta fordon. De objektiva kriterier som används som skatteunderlag är mycket varierande (t.ex. används cylindervolym, effekt i kW, koldioxidutsläpp och vikt). I de flesta medlemsstaterna är den årliga fordonsskatten på dieseldrivna fordon högre än på bensindrivna fordon av samma storlek.

En registreringskatt i någon form tas dessutom ut av tio medlemsstater av EU-15. De medlemsstater av EU-15 som inte tar ut en registreringskatt är Frankrike, Luxemburg, Storbritannien, Sverige och Tyskland.

Nedan redovisas översiktligt vissa uppgifter om fordonsbeskattningen för personbilar i Danmark, Storbritannien och Tyskland. Gemensamt för fordonsbeskattningen i alla tre länderna är att den är miljörelaterad och i olika omfattning avhängig fordonens utsläpp. En utförligare redovisning av fordonsbeskattningen av personbilar i dessa länder ges i *bilaga 7*.

4.3.1 Danmark

I Danmark infördes 1997 den s.k. gröna ägaravgiften. Den gröna ägaravgiften innebär att ju mindre bränsle som förbrukas i bilens motor, desto lägre blir avgiften. Syftet är att ägaren till en personbil med låg bränsleförbrukning skall gynnas skattemässigt. De personbilar som omfattas av den gröna ägaravgiften har placerats i cirka 25 olika avgiftsklasser beroende på hur många kilometer de kan köra per liter bränsle. Den beloppsmässiga skillnaden mellan de olika avgiftsklasserna uppgår till cirka

400–1 000 danska kronor. Därtill tas en tilläggsavgift ut för de personbilar som kan drivas med dieselolja, eftersom drivmedelsskatten på dieselolja är lägre än på bensin.

Prop. 2005/06:65

4.3.2 Storbritannien

I Storbritannien infördes 2001 en koldioxidbaserad fordonsskatt för personbilar. Skatten innebär att fordon med högre koldioxidutsläpp beskattas högre än fordon med lägre koldioxidutsläpp och att fordon som drivs med alternativa bränslen beskattas lägre än fordon som drivs med bensin respektive dieselolja. Skatteskalen är indelad i sex stycken s.k. band (A–F) som vart och ett rymmer ett intervall, t.ex. avser band C utsläpp mellan 121 och 150 gram koldioxid per kilometer. Dieseldrivna fordon beskattas i sin tur högre än bensindrivna fordon.

4.3.3 Tyskland

I Tyskland differentieras fordonsskatten utifrån motorns cylindervolym och avgasreningsteknik (de s.k. EURO-kraven). Lägre skatt tas ut för fordon som uppfyller högre ställda avgaskrav. Fordonsskatten är ungefär dubbelt så hög för dieseldrivna personbilar som för bensindrivna personbilar. Skälet till detta är, liksom i Sverige, att skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin.

4.4 EU:s strävan mot koldioxidbaserad fordonsskatt

4.4.1 Gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar

I syfte att minska koldioxidutsläppen från personbilar och göra dem bränslesnålare godkände Europeiska rådet 1996 gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar. Strategin grundar sig på tre s.k. hörnstenar. Dessa är 1) bilindustrins åtaganden när det gäller att göra bilarna bränslesnålare, 2) bränsleekonomimärkning och 3) skattemässiga åtgärder.

4.4.2 Bilindustrins åtaganden när det gäller att göra bilarna bränslesnålare

Kommissionen har ingått en överenskommelse med den Europeiska bilindustriorganisationen ACEA. Enligt överenskommelsen skall den genomsnittliga personbilen inom EU släppa ut högst 140 gram koldioxid per kilometer år 2008. Liknande överenskommelser har gjorts med de Japanska och Koreanska bilindustriorganisationerna (JAMA och KAMA). För närvarande pågår diskussioner mellan kommissionen och fordonsindustrin om ett nytt mål som innebär att den genomsnittliga personbilen högst skall släppa ut 120 gram koldioxid per kilometer år 2010.

I direktiv 1999/94/EG⁴ finns krav på att medlemsstaterna skall säkerställa att information om bränsleförbrukning hos nya personbilar som säljs eller hyrs ut inom gemenskapen görs tillgänglig för konsumenterna för att de skall kunna fatta välgrundade köpbeslut. I direktivets artikel 3 föreskrivs att medlemsstaterna skall se till att en bränsleekonomi- och koldioxidutsläppsmärkning på ett väl synligt sätt finns anbringad på eller anslås i närheten av alla nya personbilsmodeller på försäljningsstället.

4.4.4 Skattemässiga åtgärder

Kommissionens förslag till direktiv om beskattning av personbilar

I fråga om beskattningen av personbilar har kommissionen 2002 lämnat meddelandet *Beskattning av personbilar i europeiska unionen – möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå* (KOM [2002] 431 slutlig). Av meddelandet framgår att kommissionen anser att medlemsstaternas fordonsskatter bör vara baserade på omfattningen av koldioxidutsläpp från fordonens motorer. Av meddelandet framgår vidare att kommissionen anser att skattedifferentiering har fastställts vara en viktig parameter för att förbättra den samlade bränsleeffektiviteten hos nya bilar. Kommissionen anser därvid att fordonsbeskattningen är ett viktigt komplement när det gäller att stödja förverkligandet av EU:s mål om att senast 2008–2010 minska koldioxidutsläppen till 120 gram per kilometer för nya bilar och bidra till uppfyllandet av EU:s åtaganden enligt Kyoto-protokollet. Kommissionen menar vidare att det måste fastställas ett mera direkt samband mellan skattenivån och koldioxidnivån hos nya personbilar. Differentierad fordonsskatt har konstaterats vara en viktig parameter när det gäller att förbättra bränsleeffektiviteten hos nya personbilar.

På grundval av bl.a. det ovan refererade meddelandet har kommissionen under juli 2005 lämnat ett förslag till rådet avseende ett direktiv om beskattning av personbilar (KOM [2005] 261 slutlig). Förslaget innehåller i huvudsak följande tre komponenter.

1. Avskaffande av registreringsskatten.
2. Införande av ett system för återbetalning av registreringsskatt.
3. Omstrukturering av skatteunderlaget för registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt så att det helt eller delvis blir koldioxidbaserat.

Det aktuella förslaget har två mål, dels att förbättra den inre marknadens funktion, dels att genomföra gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp från personbilar. Syftet med förslaget är inte att införa några nya personbilsrelaterade skatter i medlemsstaterna utan endast att omstrukturera redan befintliga skatter.

Förslaget behandlas för närvarande i rådet.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar (EGT L 12, 18.1.2000, s. 16, Celex 31999L0094), senast ändrat genom Kommissionens direktiv 2003/73/EG av den 24 juli 2003 om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG (EUT L 186, 25.7.2003, s. 34. Celex 32003L0073).

Regeringens förslag: Gemensamma bestämmelser för fordonsskatten och saluvagnsskatten samlas i en ny vägtrafikskattelag. För de personbilar som inte omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten samt lätta lastbilar och lätta bussar skall skatteuttaget regleras i en separat lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* anser att den föreslagna lagtexten är mer pedagogiskt upplagd än nuvarande lagstiftning. *Kammarrätten i Göteborg* tillstyrker att de befintliga författningarna rörande saluvagnsskatt förs in i den nya författningsstrukturen i vägtrafikskattelagen. Enligt *Länsrätten i Stockholms län* bör alla bestämmelserna om fordonsskatt för överskådlighetens skull sammanföras i vägtrafikskattelagen.

Skälen för regeringens förslag: Såsom redovisas i avsnitt 8 nedan föreslår regeringen en omläggning av fordonsskatten för personbilar till att vara koldioxidbaserad i stället för viktbaserad. Övergången till en koldioxidbaserad fordonsskatt i kombination med de genomgripande förändringar i förfarandereglererna som föreslås medför stora förändringar i förhållande till fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt. Regeringen anser det lämpligt att de centrala bestämmelserna för fordonsskatten och saluvagnsskatten samlas i en ny och för vägtrafikskatterna gemensam vägtrafikskattelag.

Ett stort antal personbilar kommer övergångsvis att beskattas enligt det nuvarande viktbaserade systemet (se avsnitt 8.5 nedan). I syfte att undvika alltför betungande övergångsregler i den nya vägtrafikskattelagen anser regeringen att beskattningen av dessa äldre personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar permanent skall regleras i en särskild lag. Samma förfaranderegler skall dock gälla för såväl vägtrafikskattelagen som denna särskilda lag. Den särskilda lagen är avsedd att tillämpas under en övergångstid. När en tillräckligt stor andel av fordonsparken beskattas enligt vägtrafikskattelagen kan det finnas anledning att upphäva den särskilda lagen och införa en schablonregel för beskattning av de äldre fordonen.

6 Skattskyldighet och betalning av skatten

6.1 Skattskyldighet

Regeringens förslag: Den nuvarande ordningen för skattskyldighet skall i huvudsak bibehållas. Skattskyldig för ett fordon är ägaren till fordonet. Som bilens ägare anses den som är eller bör vara upptagen i vägtrafikregistret som ägare eller, i fråga om fordon som används med stöd av saluvagnslicens, den som innehar licensen. Bestämmelserna om solidariskt betalningsansvar och vem som är att anse som ägare vid kreditköp skall slopas.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* menar att regeln om solidariskt betalningsansvar i fordonsskattelagen bör överföras till vägtrafikskattelagen, eftersom det inte föreligger något formellt hinder mot att registrera flera ägare till ett fordon.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 10 § fordonsskattelagen (1988:327) är ägaren av ett visst fordon skattskyldig. Som ägare av ett fordon anses den som är eller bör vara registrerad i vägtrafikregistret som ägare. Vidare anges att i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare. I lagen finns det även en regel om solidariskt betalningsansvar om ett fordon har flera ägare.

Enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter om fordonsägare. I 6 § lagen om vägtrafikregister framgår det att det i registret förs in uppgifter som avser motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa.

Regeringen anser att de gällande reglerna i fordonsskattelagen om kopplingen till vägtrafikregistret skall kvarstå även i den nya vägtrafikskattelagen. Skattebeslutet skall liksom tidigare vara självständigt och inte uteslutande knyts till den som är antecknad som ägare i vägtrafikregistret. Effekten av att uteslutande knyta skattskyldigheten till vägtrafikregistret skulle bli att ägaruppgiften i registret skulle få positiv rättsverkan och att Vägverket de facto blev beskattningsmyndighet. Regeringen anser därför att den nuvarande fördelningen mellan Vägverket och Skatteverket skall kvarstå.

Enligt de författningar som reglerar vägtrafikregistret kan endast en ägare registreras. Den nuvarande regeln om solidariskt betalningsansvar i fordonsskattelagen saknar därför praktisk betydelse och bör inte överföras till vägtrafikskattelagen. Regeringen bedömer det inte nödvändigt att, som *Kammarrätten i Jönköping* förespråkar, införa en bestämmelse om solidariskt betalningsansvar med hänsyn till att vägtrafikregistret kan ändras i framtiden så att flera ägare kan registreras.

Även bestämmelserna i fordonsskattelagen om ägare vid kreditköp med åtaganderätt eller nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år saknar praktisk betydelse, eftersom det i 5 § lagen om vägtrafikregister framgår att dessa situationer omfattas av ägarbegreppet. Den nuvarande regeln i fordonsskattelagen om kreditköp och nyttjanderätt bör därför inte överföras till vägtrafikskattelagen.

I dagsläget finns det inte något hinder mot att en underårig registreras som ägare till ett fordon och därmed blir skattskyldig. Detta har inneburit att vissa vårdnadshavare utnyttjar detta på ett sådant sätt att barn på grund av utebliven betalning restförts i olika register. Den 4 april 2002 tillsatte regeringen därför en särskild utredare med uppgift att bl.a. se över barns skuldsättning (dir. 2002:55). Utredningen har överlämnat sitt slutbetänkande *Frågor om förmyndare och ställföreträdare för vuxna* (SOU 2004:112) till regeringen den 9 december 2004. Utredningen föreslår bl.a. att det i fordonsskattelagstiftningen införs en bestämmelse som innebär att förmyndare blir betalningsskyldig för den fordonsskatt som ett barn skulle ha drabbats av. Undantag från förmyndarens betalningsansvar föreslås dock för situationen då den underårige har

körkort för fordonet i fråga eller, om fordonet är ett släpfordon, ett fordon som kan dra släpfordonet. Regeringen instämmer i *Lagrådets* bedömning att det hade varit önskvärt att denna fråga, såvitt avser fordonsskatten, fått sin lösning redan i och med införandet av den nya vägtrafikskattelagen. Frågan om åtgärder för att komma tillrätta med barns skuldsättning i olika avseenden kräver emellertid förändringar i ett stort antal lagar och bör därför behandlas i ett sammanhang. I förevarande lagstiftningsärendet saknas dessutom tillräckligt beredningsunderlag för att föregripa andra förändringar i lagstiftningen med förslag på fordonsskattens område. Regeringen får därför med nödvändighet återkomma i denna fråga vid ett senare tillfälle då förändringar i vägtrafikskattelagen får övervägas.

Vad gäller saluvagnsskatten anser regeringen att gällande bestämmelser om skattskyldighet i lagen (1976:339) om saluvagnsskatt skall överföras till vägtrafikskattelagen. Skattskyldigheten skall således även fortsättningsvis vara kopplad till innehavet av saluvagnslicensen.

6.2 När skatten skall anses betald

Regeringens förslag: Bestämmelsen om när skatt skall anses betald ändras i enlighet med motsvarande reglering i skattebetalningslagen (1997:483). Vägtrafikskatt skall anses betald den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot för vägtrafikskatt.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* anför att det till skillnad från andra skattebetalningar, där den skattskyldige vid dröjsmål kan drabbas av sanktionsavgifter, drabbas den skattskyldige vid för sent inkommen fordonsskatt av användningsförbud. Denne hotas därvid av böter eller fängelse. Ett sådant straff när den skattskyldige haft fog att förlita sig på att den inbetalda skatten inkommit till Skatteverket i tid framstår enligt *Kammarrätten i Jönköping* som otillfredsställande.

Skälen för regeringens förslag: Enligt nuvarande regler i 58 § fordonsskattelagen (1988:327) skall fordonsskatten betalas genom insättning på ett särskilt konto. Inbetalningen anses ha skett den dag inbetalningskort eller gireringshandlingar kommit in till Posten Aktiebolag eller, om staten har ingått avtal om förmedling av skatteinbetalningar med en bank, till banken. Enligt en hänvisning i 6 § lagen (1976:339) om saluvagnsskatt gäller motsvarande ordning för saluvagnsskatten.

För det övriga skatteområdet, inklusive övriga punktskatter och trängselskatten, anses skatten enligt 16 kap. 3 § skattebetalningslagen ha betalats den dag då betalningen har bokförts på Skatteverkets särskilda konto. Den nuvarande ordningen i skattebetalningslagen infördes i enlighet med förslag i propositionen *Ett nytt system för skattebetalningar*, m.m. (prop. 1996/97:100). Enligt tidigare bestämmelser ansågs betalning ha skett när den hade gjorts på ett postkontor senast på förfallodagen eller när en inbetalningshandling för girering hade lämnats till ett postkontor eller kommit in till Postgirot Bank AB senast denna dag. För att undvika att belastas med ärenden med begäran om befrielse från dröjsmålsavgift när betalning gjorts i rätt tid enligt dåvarande

bestämmelser, godtog skattemyndigheten i praktiken en bokföringsdag som var något senare än förfallodagen. Detta medförde att skattskyldiga liksom betalningsförmedlare kunde utnyttja systemet genom att girera beloppet senare än på förfallodagen och ändå undgå dröjsmålsavgift.

I ovan angiven proposition anfördes att skattemyndigheternas möjlighet att ta emot skattebetalningar via bank i förening med systemet med postgiroinbetalningar innebär att betalningsförmedlaren med förhållandevis stor säkerhet kan ge upplysningar om när betalning senast måste göras för att kunna bokföras hos mottagaren i rätt tid (s. 285). Vidare anfördes att det sedan ankommer på skattebetalaren att anlita den betalningsförmedlare som på bästa sätt tar tillvara hans eller hennes intressen och att den konkurrens som redan uppstått mellan olika betalningsförmedlares tjänster härigenom torde komma att utvecklas ytterligare, vilket ökar den enskildes möjligheter att på ett enkelt sätt kunna fullgöra bl.a. sina skatte- och avgiftsbetalningar. Mot bakgrund av det anförda valde regeringen att införa den ordning som för närvarande gäller för att skatten skall anses ha betalats enligt skattebetalningslagen. Principen om att betalaren skall stå risken för ett dröjsmål med bokföringen hos betalningsförmedlaren är således fastlagd inom skatteområdet i övrigt. I enlighet med regeringens ambition att anpassa förfaranderegler på vägtrafikskatteområdet till vad som gäller för det övriga skatteområdet anser regeringen att samma regel skall gälla för skattebetalningar enligt vägtrafikskattelagen som enligt skattebetalningslagen. Regeringen anser således att skatt enligt vägtrafikskattelagen skall anses betald den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot.

En skattskyldig kan, som *Kammarrätten i Jönköping* påpekar, drabbas av användningsförbud om han eller hon inte betalar in fordonsskatten i tid. Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet använder ett fordon i strid mot användningsförbudet kan dömas till böter eller fängelse. Regeringen anser att ordningen med straffsanktionerat användningsförbud inte medför att det behövs speciella regler för skattebetalningen i vägtrafikskattelagen jämfört med det övriga skatteområdet. Om den skattskyldige haft fog för att förlita sig på att den inbetalda skatten inkommit till Vägverket i tid får det tas i beaktande vid bedömningen av om den skattskyldige oaktsamt använt ett fordon i strid mot ett användningsförbud.

7 Förfaranderegler

7.1 Nya förfaranderegler

Regeringens förslag: Reglerna för förfarandet i fordonsskattelagen (1988:327) ersätts med nya förfaranderegler i vägtrafikskattelagen. De nya förfaranderegler utformas huvudsakligen i enlighet med motsvarande regler i skattebetalningslagen (1997:483). Förfaranderegler återges direkt i vägtrafikskattelagen och inte genom hänvisning till skattebetalningslagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: De nuvarande förfarandereglerna i fordonsskattelagen skiljer sig mycket från förfarandereglerna på övriga skatteområdet. Reglerna härstammar från tiden före tillkomsten av taxeringslagen (1990:324) och skattebetalningslagen. Övriga punkt-skatteförfattningar har anpassats till de modernare författningarna skattebetalningslagen och taxeringslagen. I förarbetena till taxeringslagen uttalar departementschefen att även vägtrafikskatterna på sikt bör omfattas av de nya förfarandereglerna (prop. 1989/90:74 s. 396). Förfarandereglerna i den nuvarande fordonsskattelagen har emellertid inte ändrats i någon större omfattning sedan lagen trädde i kraft.

Regeringen anser att förfarandereglerna i den nya vägtrafikskattelagen bör anpassas till reglerna i skattebetalningslagen. Förfarandereglerna skall generellt återfinnas i vägtrafikskattelagen och inte genom hänvisningar till skattebetalningslagen. Detta innebär att den nya vägtrafikskattelagen blir överskådlig och lättillgänglig både för den enskilde och för de tillämpande myndigheterna.

7.2 Beslut om vägtrafikskatt

Regeringens förslag: Grundläggande beslut om vägtrafikskatt skall, liksom i dag, fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret. Sådana beslut skall fattas av Vägverket för Skatteverkets räkning.

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 36 § fordonsskattelagen (1988:327) fattas beslut om fordonsskatt genom automatiserad databehandling på grundval av uppgifter i vägtrafikregistret. Det är Vägverket som i dag för vägtrafikregistret. Enligt 5 § fordonsskatteförordningen (1993:1028) fattas de automatiserade beskattningsbesluten av Vägverket för beskattningsmyndighetens räkning. Med hänsyn till det stora antalet beslut och mot bakgrund av att de fattas med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, anser regeringen att det är lämpligt att den nuvarande fördelningen mellan Vägverket och Skatteverket består såväl vad gäller formerna för beslut som uppbörden av vägtrafikskatt. Motsvarande ordning gäller beträffande trängselskatten; se 2 § lagen (2004:629) om trängselskatt.

7.3 Omprövning av beslut

Regeringens förslag: Den nuvarande ordningen med slutliga beslut ersätts av ett omprövningsförfarande där Skatteverkets omprövningsbeslut kan överklagas.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: För att en skattskyldig skall kunna överklaga ett beslut om fordonsskatt krävs det i dag att Skatteverket har

fattat ett s.k. slutligt beslut. Regeringen anser dock att vägtrafikskattelagen i likhet med vad som gäller på det övriga skatteområdet skall omfattas av ett omprövningsförfarande, vilket innebär att den nuvarande ordningen med slutliga beslut skall avskaffas. Begäran om omprövning skall ske inom de tidsgränser som i dag gäller för begäran om slutligt beslut. Om Vägverkets beslut om vägtrafikskatt överklagas skall överklagandet betraktas som en begäran om omprövning. Skatteverkets omprövningsbeslut kan sedan överklagas till länsrätt. Om något grundläggande beslut inte har fattats får ett första beslut fattas i den form som gäller för omprövningsbesluten, även om detta beslut i teknisk mening inte är att betrakta som ett omprövningsbeslut.

Om en fråga har avgjorts genom beslut av en allmän förvaltningsdomstol får Skatteverket emellertid inte ompröva frågan (se även författningskommentaren till 4 kap. 3 § vägtrafikskattelagen).

7.4 Överklagande

Regeringens förslag: Överklagande av beslut skall göras hos allmän förvaltningsdomstol om inte annat följer av andra bestämmelser. Ett beslut om vägtrafikskatt kan inte överklagas innan det har omprövats. Vid överklagande till kammarrätt krävs prövningstillstånd. Beslut om skatterevision och föreläggande vid vite får inte överklagas.

Regeringens bedömning: En bestämmelse om att överklagande av beslut enligt vägtrafikskattelagen skall tas upp av Länsrätten i Örebro län kommer att införas i förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Utredningen har dock gjort bedömningen att någon särskild forumbestämmelse inte behövs.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Stockholms län och Länsrätten i Örebro län* anser att en uttrycklig forumbestämmelse som säger att ärendena skall prövas av Länsrätten i Örebro bör införas. Anledningen är främst vägtrafikskattmålens direkta samband med vägtrafikregistermål som enligt 34 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister prövas av Länsrätten i Örebro län.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Enligt fordonsskattelagen (1988:327) får endast vissa angivna beslut överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Regeringen bedömer att bestämmelsen i fordonsskattelagen bör ersättas med en generell bestämmelse där huvudregeln är att beslut enligt vägtrafikskattelagen kan överklagas. De beslut som inte kan överklagas skall särskilt anges. Ur rättssäkerhetssynpunkt är en sådan ordning att föredra, eftersom det då inte råder några tvivel om vilka beslut som går att överklaga.

För att Vägverkets beslut om vägtrafikskatt skall kunna prövas i länsrätt måste Skatteverket först ha omprövat det ursprungliga beslutet, som är baserat på automatiserad behandling. Omprövningsbeslutet måste således, för att bli föremål för domstolsprövning, överklagas av den skattskyldige. Ett liknande krav på omprövning innan ett beslut kan överklagas finns i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Beslut om skatterevision och föreläggande vid vite kan inte överklagas enligt fordonsskattelagen eller skattebetalningslagen (1997:483). Regeringen bedömer att det saknas skäl att frångå den ordningen beträffande vägtrafikskattelagen.

Enligt fordonsskattelagen krävs det prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Även enligt lagen om trängselskatt krävs det prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Regeringen anser att kravet på prövningstillstånd bör kvarstå i vägtrafikskattelagen.

Av huvudregeln i 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar följer att ett överklagande görs till den länsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats. Riksskatteverket och skattemyndigheterna har sedan den 1 januari 2004 organisatoriskt gått ihop i myndigheten Skatteverket. Beroende på var i landet Skatteverkets beslut om vägtrafikskatt fattas kan därför olika länsrätter komma att pröva frågor enligt vägtrafikskattelagen.

Regeringen anser, i likhet med *Kammarrätten i Göteborg*, *Länsrätten i Stockholms län* och *Länsrätten i Örebro län*, att mål enligt vägtrafikskattelagen bör prövas av samma länsrätt som prövar vägtrafikregistermål, eftersom det finns ett direkt samband mellan de båda lagarna. Vägtrafikregistermål prövas enligt 34 § lagen om vägtrafikregister av Länsrätten i Örebro län. Därtill bedöms antalet mål enligt vägtrafikskattelagen bli relativt få, vilket även det talar för att det är lämpligt att dessa mål prövas av samma länsrätt.

Mot bakgrund av det ovanstående avser regeringen att ändra i förordningen om (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m. så att beslut enligt vägtrafikskattelagen som överklagas skall tas upp av Länsrätten i Örebro län.

7.5 Befrielse från skatt i vissa fall

Regeringens förslag: Möjligheten till nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt enligt fordonsskattelagen (1988:327) skall tas in i vägtrafikskattelagen. Ansökan om nedsättning av eller befrielse från skatt skall prövas av Skatteverket. Skatteverkets beslut skall i fortsättningen kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten. Den nuvarande ordningen med prövning, alternativt överprövning, av regeringen avskaffas.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 88 § fordonsskattelagen kan regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt om det finns synnerliga skäl. Motsvarande bestämmelse beträffande bl.a. punktskatt och mervärdesskatt återfinns i 13 kap. 1 § skattebetalningslagen (1997:483). Av 20 § fordonsskatteförordningen (1993:1028) framgår att Skatteverket prövar frågor enligt 88 § fordonsskattelagen. Om en fråga är av principiell betydelse skall Skatteverket överlämna ärendet med eget yttrande till regeringen för avgörande. Enligt 25 § fordonsskatteförordningen får Skatteverkets beslut om nedsättning eller befrielse enligt 88 § fordons-

skattelagen överklagas till länsrätt i fråga om beslut som gäller fordon som uteslutande skall användas på öar som saknar bro- eller färjeförbindelse samt helt eller nästan helt saknar vägar som bekostats med allmänna medel eller i fråga om fordon som varaktigt förts ut ur Sverige. Övriga beslut enligt 88 § fordonsskattelagen får överklagas hos regeringen. Överklaganden till regeringen förekommer i praktiken mycket sällan. Under år 2004 inkom fem överklaganden till regeringen.

Under senare delen av 1990-talet genomfördes en reform innebärande att förvaltningsärenden i stor utsträckning fördes över från regeringen till förvaltningsmyndigheter. Mot bakgrund bl.a. härav anser regeringen det lämpligt att den nuvarande ordningen med möjlighet till överklagande till regeringen utmönstras beträffande fordonsskatten och således inte förs in i den nya vägtrafikskattelagen. Skatteverkets beslut om nedsättning av och befrielse från fordonsskatt skall därför i fortsättningen kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten.

Det kan avslutningsvis anmärkas att bestämmelserna i skattebetalningslagen för närvarande ses över av Utredningen om reformerade förfaranderegler på beskattningsområdet (dir. 2005:129). Iakttagelser från denna översyn bör beaktas även beträffande vägtrafikbeskattningen.

7.6 Skattetillägg

Regeringens förslag: Sanktionsformen skattetillägg överförs inte till vägtrafikskattelagen och ersätts inte heller med en särskild avgift. Någon övergångsbestämmelse som gör skattetillägget fortsatt tillämpligt på äldre förhållanden införs inte.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att bestämmelserna om skattetillägg slopas inom fordonsbeskattningen och ersätts med en särskild avgift. Avgiften skall tas ut i samma situationer som skattetillägg kan tas ut enligt nu gällande ordning.

Utredningen påtalar dock att förslaget bygger på att statsmakten även i fortsättningen anser att det finns ett behov av denna typ av sanktion inom vägtrafikbeskattningen. Utredningen anser att något sådant behov inte synes föreligga, eftersom andra rättsföljder griper in om en skattskyldig missköter sig.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg* anser att de skäl som anförs i betänkandet snarast talar för att helt slopa skattetillägget utan att ersätta det med en ny sanktionsform. *Företagarna* menar att sanktionen skattetillägg eller särskild avgift inom fordonsbeskattningen är onödig med hänsyn till att andra sanktioner som indragning av trafik tillstånd och användningsförbud är tillräckliga sanktioner. *Skatteverket* anser att befintliga regler om skattetillägg i fordonsskattelagen bör kvarstå. Enligt *Länsrätten i Stockholms län* bör det övervägas om inte bestämmelserna om särskild avgift även skall omfatta saluvagnsskatten.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelserna om skattetillägg i fordonsskattelagen har i princip inte tillämpats sedan kilometerskatten avskaffades 1993. Om en fordonsägare inte betalar fordonsskatt inom föreskriven tid beläggs fordonet med användningsförbud enligt vägtra-

fiskattelagen. Fordonsägaren kan dessutom drabbas av återkallat körtillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490). Den som framför ett fordon i strid mot användningsförbud eller bedriver yrkesmässig trafik utan tillstånd kan dömas till böter eller fängelse.

Eftersom skattetillägget inte i praktiken tillämpas inom vägtrafikbeskattningen och då det vid misskötsamhet finns andra fullgoda sanktioner som griper in anser regeringen att sanktionen inte skall överföras till den nya vägtrafikskattelagen. Av samma skäl anser regeringen inte heller att någon särskild avgift skall införas i den nya lagstiftningen.

I lagrådsremissen i ärendet återfinns en övergångsbestämmelse enligt vilken reglerna om skattetillägg fortsatt skall gälla med avseende på äldre förhållanden. *Lagrådet* har, under åberopande av de skäl som ligger bakom slopandet av skattetillägget, som sin mening anfört att regeringen i det fortsatta beredningsarbetet bör överväga om det finns något behov av den föreslagna övergångsbestämmelsen. Enligt uppgift från Skatteverket finns det för närvarande inte några ärenden vari det är aktuellt att påföra skattetillägg. Med hänsyn härtill och mot bakgrund av den högst begränsade användning sanktionsformen haft anser regeringen det obehövt att införa en övergångsbestämmelse med avseende på skattetilläggets avskaffande.

7.7 Inget skattekonto för vägtrafikskatten

Regeringens bedömning: Vägtrafikskatten infogas inte i skattekontosystemet och något system med ett skattekonto för vägtrafikskatt införs inte.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens bedömning: Sedan den 1 januari 2003 är punktskatterna, men inte fordonsskatten enligt fordonsskattelagen (1988:327), trängselskatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt och andra fordonrelaterade skatter, infogade i skattekontosystemet. Att skattekontosystemet numera omfattar även punktskatterna innebär bl.a. att förfarandet för punktskatter regleras i skattebetalningslagen (1997:483). Detta inbegriper t.ex. bestämmelser om redovisning, registrering, skönsbeskattning osv. Den tidigare förfarandelagen för punktskatterna, lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter har i och med detta upphävts. I samband med att punktskatterna infogades i skattekontosystemet togs inte frågan upp om fordonsskatten skulle infogas i systemet. Däremot behandlas frågan om skrotningsavgiften skulle infogas i systemet. Eftersom det är Vägverket som i praktiken sköter uttaget av skrotningsavgift ansågs det förenat med stora svårigheter att infoga skrotningsavgiften i skattekontosystemet (prop. 2001/02:127 s. 140). Något förslag lämnades därför inte. Motsvarande resonemang torde kunna föras beträffande fordonsskatten.

En väsentlig skillnad mellan fordonsskatten och de övriga punktskatterna är att det i princip undantagslöst är juridiska personer som är skattskyldiga för punktskatt, medan situationen för fordonsskatten närmast kan betecknas vara den omvända. Fordonsskatten som sådan skiljer sig

också i materiellt hänseende åt från övriga punktskatter och är i flera andra avseenden särskild från dessa. Vid ett infogande i skattekontosystemet kan problem förväntas uppstå genom det förhållandet att fordonsskatten som sådan är kopplad till vissa fordon och inte till vissa personer. Skatteverkets skattekonto saknar avräkningsordning. Betalningar och andra belopp som skall räknas kontohavaren till godo bokförs således utan någon avräkningsordning mellan olika skatter och avgifter på skattekontot. Den skattskyldige kan således inte bestämma att det inbetalda beloppet skall avse viss skatt, t.ex. fordonsskatt. Samtliga skatter och avgifter behandlas på samma sätt. Ingen skatt eller avgift sätts före någon annan. Bristen på avräkningsordning gör sig särskilt påmind, eftersom andra rättsföljder griper in om en fordonssägare inte betalar fordonsskatten i tid. Därvid bör särskilt nämnas straffbelagt användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen och återkallelse av trafik tillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490).

Mot bakgrund av det anförda bedömer regeringen att vägtrafikskatten inte bör infogas i det gällande skattekontosystemet. Regeringen föreslår inte heller att något särskilt system med skattekonto för vägtrafikskatt införs.

7.8 Skattebelopp som inte behöver betalas in eller återbetalas

Regeringens förslag: Nuvarande beloppsgräns för när skattebelopp varken debiteras eller återbetalas höjs till 50 kronor i den nya vägtrafikskattelagen. Nuvarande beloppsgräns för när tillkommande skatt på grund av ändring av skattenivåer i lagstiftningen inte behöver betalas höjs till 200 kronor. Motsvarande beloppsgräns för när återbetalning inte skall ske skall kvarstå vid 100 kronor.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att bestämmelsen om att skattebelopp under 25 kronor varken debiteras eller återbetalas till staten kan slopas, eftersom de nya skattenivåerna kommer att medföra att det inte uppstår några skattebelopp under 25 kronor. Utredningen föreslår att nuvarande beloppsgräns för när tillkommande eller överskjutande skatt på grund av ändring av skattenivåer om 100 kronor skall kvarstå.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 57 § fordonsskattelagen (1988:327) behöver skattebelopp under 25 kronor inte betalas in till staten och återfås inte heller.

Regeringen anser att det är nödvändigt att bibehålla en beloppsgräns för när skattebelopp varken debiteras eller återbetalas. Utan en sådan beloppsgräns kan den orimliga situationen uppstå att en skattskyldig blir restförd för ett obetydligt belopp. De sanktioner som följer i form av t.ex. användningsförbud får anses oskäligen i förhållande till ett obetydligt belopp. Regeringen anser att det nu finns anledning att höja beloppsgränsen till 50 kronor.

Om fordonsskatten ändras för tid för vilken fordonsskatt redan betalats gäller enligt 19 § fordonsskattelagen att skattebelopp under 100 kronor inte behöver betalas in till staten och inte heller återbetalas. Fordonsskat-

tens säregna konstruktion och dess egenskap av miljöstyrande skatt medför att ändringar av skattesatser förekommer oftare jämfört med annan skattelagstiftning. Av administrativa skäl är det därför lämpligt att bibehålla den aktuella regeln, som alltså syftar till att minimera antalet tilläggsdebiteringar respektive återbetalningar vid ändringar av skatteinivåerna. Enligt regeringens mening skall regeln därför kvarstå i den nya vägtrafikskattelagen. Regeringen anser dock att den nuvarande beloppsgränsen för när en extra inbetalning till staten skall ske bör höjas från 100 till 200 kronor. Beloppsgränsen för när en återbetalning skall bli aktuell bör emellertid kvarstå vid 100 kronor, vilket motsvarar vad som gäller enligt 18 kap. 7 § skattebetalningslagen (1997:483). Detta i enlighet med vad *Lagrådet* förordat. Det kan slutligen anmärkas att de aktuella beloppsgränserna omfattar såväl fordonsskatten som saluvagnsskatten.

7.9 Belopp som styr delad debitering och dygnsskatt

Regeringens förslag: De belopp som styr delad debitering och dygnsskatt i fordonsskattelagen överförs oförändrade till vägtrafikskattelagen.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att beloppet som styr delad debitering skall höjas från 3 600 kronor till 7 200 kronor, eftersom beloppet inte har höjts sedan mitten av 1980-talet. Utredningen föreslår vidare att beloppet som styr dygnsskatt skall höjas från 4 800 kronor till 10 000 kronor, eftersom beloppet inte har höjts sedan 1975.

Remissinstanserna: Berör inte frågan.

Skälen för regeringens förslag: I 12 § fordonsskattelagen (1988:327) finns det regler som anger för vilken tid fordonsskatten skall tas ut. Om fordonsskatten är 3 600 kronor eller lägre per år betalas skatten för ett helt skatteår (tolv månader). Om fordonsskatten överstiger 3 600 kronor per år delas beloppet upp på tre skatteperioder (delad debitering). En skatteperiod är fyra månader. Syftet bakom reglerna är att undvika att fordonsägare drabbas av alltför betungande engångsbetalningar. Regeringen bedömer att en höjning av beloppsgränsen för delad betalning till 7 200 kronor skulle medföra en stor belastning för flera fordonsägare. Regeringen anser därför att den nuvarande beloppsgränsen om 3 600 kronor för delad betalning skall överföras oförändrad till vägtrafikskattelagen.

I 13 § fordonsskattelagen finns regler om s.k. dygnsskatt. Om skatteplikten för ett fordon börjar eller upphör under en kalendermånad skall fordonsskatt betalas för hela kalendermånaden om fordonsskatten per år är 4 800 kronor eller lägre. Om den årliga fordonsskatten överstiger 4 800 kronor skall skatten tas ut per dag när skatteplikten inträder för första gången, fordonet varit avställt mer än 15 dagar, om fordonet övergått till ny ägare under avställningstiden eller om skatteplikten upphör på grund av annan anledning än avställning. En höjning av gränsen för dygnsskatt till 10 000 kronor skulle i praktiken medföra att flertalet fordonsägare får en höjd fordonsskatt, eftersom skatteuttaget blir per månad i stället för per dag. Regeringen anser därför att de nuvarande reglerna för dygnsskatt bör överföras till vägtrafikskattelagen utan någon ändring av beloppsgränsen.

Regeringens förslag: Begreppen ”brukar” och ”brukandeförbud” byts ut mot begreppen ”använder” och ”användningsförbud”. I övrigt kvarstår gällande regler om förbud mot att använda fordon när skatt inte har betalats samt gällande ansvarsbestämmelser.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Berör inte frågan.

Skälen för regeringens förslag: I 64 § fordonsskattelagen (1988:327) finns regler om brukandeförbud om fordonsskatten inte har betalats inom föreskriven tid. I paragrafen finns även vissa undantag från brukandeförbudet. I 78 § fordonsskattelagen finns regler om avskyltning av fordon. Om ett fordon brukas trots brukandeförbud på grund av obetald skatt och två månader har gått från den dag då skatten senast skulle ha betalats, skall polisman ta hand om fordonets registreringsskyltar. I 79–82 §§ fordonsskattelagen finns ansvarsbestämmelser för den som använder ett fordon i strid mot ett brukandeförbud.

Regeringen anser i likhet med utredningen att begreppen ”brukar” och ”brukandeförbud” skall bytas ut mot begreppen ”använder” och ”användningsförbud”. Regeringen anser även, i likhet med utredningen, att reglerna om användningsförbud samt ansvarsbestämmelserna i övrigt skall överföras till vägtrafikskattelagen oförändrade i sak.

Ett mindre förtydligande bör emellertid enligt regeringens bedömning göras. I nuvarande 80 § fordonsskattelagen (enligt detta förslag 6 kap. 5 § vägtrafikskattelagen) föreskrivs att den som brukar någon annans fordon utan lov döms i ägarens ställe. Detsamma gäller den som under vissa förutsättningar innehar fordonet med nyttjanderätt. I förtydligande syfte bör bestämmelsen kompletteras på så sätt att det uttryckligen anges att det krävs uppsåt i förhållande till att fordonet används utan ägarens lov.

8 En reformerad fordonsskatt för lätta fordon

8.1 En koldioxidbaserad fordonsskatt införs för personbilar

Regeringens förslag: En koldioxidbaserad fordonsskatt skall införas för personbilar klass I av modellår 2006 eller senare samt för personbilar klass I som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Övriga fordon beskattas enligt det nuvarande viktbaserade systemet.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker utredningens förslag om införandet av en koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta fordon. Flertalet remissinstanser, bl.a. *Naturvårdsverket*, *Statens energimyndighet* och *Vägverket* förordar en kraftigare koldioxidrelatering än vad utredningen föreslår.

Flera remissinstanser, t.ex. *BIL Sweden*, *Statens väg- och trafikinstitut* och *Volvo Personvagnar AB*, är kritiska till utredningens förslag om införandet av en koldioxidbaserad fordonsskatt. Den huvudsakliga kritiken riktar in sig på att koldioxidskatten på drivmedel redan ger en styrning mot minskade koldioxidutsläpp och att miljöstyrningen bör ligga vid användandet.

Skälen för regeringens förslag: Med anledning av de höga koldioxidutsläppen från den svenska bilparken anser regeringen att det behövs effektiva ekonomiska incitament för att få bilköpare att i större utsträckning välja bränsleeffektiva fordon.

Koldioxidskatten på drivmedel är ett utmärkt styrmedel för att minska utsläpp av koldioxid från fordonsparken, eftersom den är kopplad till fordonets användning. Fordonsägare som kör mycket och därigenom släpper ut mycket koldioxid betalar mer koldioxidskatt.

Regeringen anser dock att även fordonsskatten bör användas som ett styrmedel för att minska koldioxidutsläppen. Styrning via den fasta kostnaden för att äga ett fordon påverkar valet av fordon och fordonsparkens sammansättning på lång sikt.

Dagens fordonsskatt är baserad på fordonets vikt. Det finns ett samband mellan fordonets vikt och dess utsläpp av koldioxid, vilket innebär att den nuvarande fordonsskatten medför viss styrning mot bränslesnåla fordon. Det finns dock stora variationer av utsläppet av koldioxid mellan fordon inom samma viktintervall. Vid köp av en ny bil står valet oftast mellan bilar i samma storleksklass, vilket medför att det nuvarande vikt-baserade fordonsskattesystemet inte ger tillräcklig miljöstyrning. Regeringen anser därför att det behövs en starkare koppling mellan ett fordon utsläpp av koldioxid och fordonsskattens storlek för att stimulera introduktionen av bränsleeffektiva fordon. En koldioxidbaserad fordonsskatt fungerar som en kombination av information och ekonomiskt incitament till nybilsköpare. En koldioxidbaserad fordonsskatt ligger dessutom i linje med EU:s strävan att införa en koldioxidbaserad fordonsbeskattning.

En koldioxidbaserad fordonsskatt kommer att komplettera koldioxidskatten på drivmedel som styrmedel för att minska utsläpp av koldioxid och ge nybilsköpare en stimulans att välja bränsleeffektiva fordon. Att stimulera nybilsförsäljningen av bränslesnåla bilar är viktigt, eftersom en bils livslängd sträcker sig över en lång period. Sverige har en personbilspark som är bland de äldsta i EU-15 (Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland och Österrike). En koldioxidbaserad fordonsskatt kommer dessutom att ge bilindustrin ett incitament till att intensifiera forskning och utveckling mot mer bränslesnåla bilar och till att introducera bränsleeffektiva modeller av befintliga bilar i Sverige.

I avsnitt 11.1.1 föreslås att definitionen av personbil i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ändras till att även omfatta husbilar. Vidare föreslås att personbilar definitionsmässigt delas in i personbilar klass I och personbilar klass II, där personbilar klass II utgör husbilar och personbilar klass I övriga personbilar.

Den föreslagna koldioxidbaserade fordonsskatten skall omfatta endast personbilar klass I av modellår 2006 eller senare samt personbilar klass I

som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Anledningen är främst att koldioxiduppgift saknas för övriga fordon. Fordon som inte omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten beskattas enligt det nuvarande viktbaserade systemet. I avsnitt 8.5 redogörs för beskattningen av de fordon som kvarstår i det viktbaserade fordonsskattesystemet. Regeringen anser emellertid att den koldioxidbaserade fordonsskatten på sikt skall omfatta samtliga lätta fordon.

En koldioxidbaserad fordonsskatt enligt den modell som nu redovisas ligger i linje med det förslag till direktiv om beskattning av personbilar som redovisas i avsnitt 4.4.4 ovan.

8.2 Uppgift om fordonens koldioxidutsläpp – grunden för uttaget av fordonsskatt

Regeringens förslag: Fordonsskatten beräknas efter uppgift om fordonens koldioxidutsläpp som hämtas i vägtrafikregistret och som framgår av fordonens typgodkännande inom EU. Uppgift för utsläpp av koldioxid vid blandad körning skall användas.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Bakgrund

Inledning

I det svenska vägtrafikregistret registreras bl.a. uppgifter om personbilars utsläpp av koldioxid per kilometer. I vägtrafikregistret återfinns även de uppgifter om olika fordons vikt, som i dag utgör grunden för uttaget av fordonsskatt. De uppgifter som antecknas i registret hämtas från fordonens typgodkännanden och bygger på inom EU harmoniserade förfaranden och mätmetoder. Nedan redovisas närmare hur uppgifterna om koldioxidutsläpp tillkommer och hur de flyter in i vägtrafikregistret.

Typgodkännandet

En fordonstillverkare som vill ha en fordonstyp EG-typgodkänd vänder sig till en typgodkännandemyndighet i något av EU:s medlemsländer. I Sverige är det Vägverket som är godkännandemyndighet. Tillverkaren lämnar in en ansökan om EG-typgodkännande till vilken teknisk information om fordonet skall fogas. Denna tekniska information baseras i första hand på provningar som utförts av en s.k. teknisk tjänst. I Sverige är det Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) som utser sådana tekniska tjänster. Det kan t.ex. röra sig om olika motorlaboratorier som inom sina respektive kompetensområden ansöker om att få bli utsedda till teknisk tjänst.

När godkännandemyndigheten har fått in en ansökan och all övrig information från en tillverkare skall myndigheten pröva om fordonstypen uppfyller samtliga de tekniska krav som ställs på den enligt särdirektiven.

Vidare skall myndigheten kontrollera att tillverkarens rutiner för produktionsöverensstämmelse är tillräckliga, dvs. att alla tillverkade fordon av samma typ kommer att uppfylla samtliga krav. I det sammanhanget kan myndigheten ta hjälp av en teknisk tjänst. Om båda provningarna utfaller positivt skall myndigheten utfärda ett typgodkännandeintyg för fordonstypen och överlämna detta till sökanden.

En tillverkare som har fått ett typgodkännandeintyg skall utfärda ett intyg om överensstämmelse, CoC (Certificate of Conformity) för varje fordon som tillverkas av den godkända typen. Ett fordon för vilket tillverkaren har utfärdat ett intyg om överensstämmelse skall anses stämma överens med de tekniska kraven i samtliga medlemsländer och får i princip inte vägras registrering. Inte heller får medlemsländerna förbjuda att sådana fordon bjuds ut till försäljning.

Om det skulle visa sig att fordon för vilka det utfärdats intyg om överensstämmelse inte stämmer överens med den godkända typen kan den myndighet som har beviljat typgodkännandet vidta erforderliga åtgärder. Om det finns skäl för det får typgodkännandet därvid återkallas.

I syfte att ge typgodkännandemyndigheterna bättre möjligheter att kontrollera att ett fordon's CoC, t.ex. då Vägverket registrerar ett fordon i det svenska vägtrafikregistret, överensstämmer med det EG-typgodkännande som utfärdats för fordonstypen har de nordiska länderna tillsammans utvecklat ett system som kallas NorType, och ur vilket länderna kan få centrala samlade uppgifter om typgodkännanden. Registret förs av Island.

Koldioxiduppgiften

Ett sådant typgodkännande som beskrivs ovan skall även inkludera uppgift om ett fordon's utsläpp av koldioxid i gram per kilometer. Detta framgår av rådets direktiv 80/1268/EEG av den 16 december 1980 om motorfordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning⁵ som är ett av särdirektiven inom ramen för det förfarande för typgodkännande som fastställs i rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon. I nämnda särdirektiv finns en standardiserad metod (EU:s testkörscykel) som skall användas för mätning av ett fordon's bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp.

Vägtrafikregistret

Enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall vägtrafikregistret bl.a. innehålla uppgifter som avser motordrivna fordon. Det är Vägverket som ansvarar för det svenska vägtrafikregistret. Vad beträffar uppgifter om fordon's utsläpp av koldioxid började dessa antecknas i vägtrafikregistret

⁵ Rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EGT L 375, 31.12.1980, s. 36, Celex 31980L1268), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG av den 11 februari 2004 om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N₁-fordon (EUT L 49, 19.2.2004, s. 36, Celex 32004D003).

under november 1999.⁶ De koldioxiduppgifter som antecknas i vägtrafikregistret är de som följer av tester enligt EU:s testkörscykel och som framgår av fordonens typgodkännanden.⁷ I vägtrafikregistret finns det uppgifter om fordons utsläpp av koldioxid för körning på landsbygd, i tätort och vid blandad körning.

För vissa fordon kommer det i ett inledningsskede att saknas koldioxiduppgifter i vägtrafikregistret. Detta gäller framförallt fordon som var tidiga med att uppfylla kraven för miljöklass 2005 samt fordon som privatimporterats.

Skälen för regeringens förslag

Såsom redovisas ovan finns det inom EU harmoniserade metoder för typgodkännande av fordon, vilka även inkluderar en standard för mätning av fordons koldioxidutsläpp. Förfarandet är rigoröst och innefattar inslag av såväl objektiva kontroller som möjligheter för typgodkännandemyndigheterna att vid missbruk vidta åtgärder mot fordonstillverkarna. Regeringen anser mot denna bakgrund att de uppgifter om koldioxidutsläpp som anges i fordonens typgodkännanden får anses utgöra en acceptabel grund för den nu föreslagna beskattningen. Detta innebär att fordonsbeskattningen även fortsättningsvis kan utgå ifrån uppgifter i vägtrafikregistret, med den skillnaden att fordonsskatten, i stället för uppgiften om ett fordons vikt, framdeles skall utgå ifrån uppgiften om ett fordons utsläpp av koldioxid. Av de olika koldioxiduppgifter som antecknas i vägtrafikregistret (utsläpp vid körning på landsbygd, i tätort och vid blandad körning) anser regeringen att uppgiften om utsläpp vid blandad körning är mest lämplig att använda sig av i detta sammanhang. Uppgift i vägtrafikregistret om ett fordons koldioxidutsläpp vid blandad körning skall därför ligga till grund för uttaget av fordonsskatt.

Beträffande de fordon som berörts ovan i avsnittet om vägtrafikregistret och för vilka det inledningsvis saknas koldioxiduppgifter får dessa uppgifter efter utredning föras in i registret. Om så inte är möjligt får beskattning ske efter skälig grund. Även om det initialt kan röra sig om ett större antal fordon gör regeringen bedömningen att det är ett problem av övergångskaraktär.

Koldioxiduppgift för fordon som kan drivas med alternativa drivmedel behandlas i avsnitt 8.4.

8.3 Fordonsskattens utformning

8.3.1 Grundbeloppet

Regeringens förslag: Ett grundbelopp skall utgöra basen för den koldioxidbaserade fordonsskatten. Beloppets storlek skall vara 360 kronor per år.

⁶ Vägverkets föreskrifter 1999:158 om ändring i föreskrifterna (VVFS 1993:2) om textkoder.

⁷ Vägverkets föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar (VVFS 2003:22).

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket* och *Statens energimyndighet* anser att någon fiskal komponent inte bör införas, eftersom en sådan minskar miljöstyrningen.

Skälen för regeringens förslag: Fordonsskatten är en viktig och stabil intäktskälla för staten. Storleken på den nya koldioxidbaserade fordonsskatten för personbilar är avhängig ett fordons utsläpp av koldioxid. För att säkerställa statens behov av fordonsskatten som intäktskälla bör ett fiskalt grundbelopp ingå i den nya fordonsskatten. Regeringen bedömer att en koldioxidbaserad fordonsskatt utan fiskal komponent, såsom förespråkas av *Naturvårdsverket* och *Statens energimyndighet*, skulle medföra risk för att skattebasen eroderas. Ett fiskalt grundbelopp bör därför ingå i den koldioxidbaserade fordonsskattemodellen. Regeringen anser att ett belopp uppgående till nivån 360 kronor per år är väl avvägt.

8.3.2 Koldioxidbeloppet

Regeringens förslag: Ett proportionellt koldioxidbelopp skall tas ut med 15 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att en koldioxidkomponent om 12 kronor per gram överstigande 100 gram per kilometer skall tas ut.

Remissinstanserna: *AB Svensk Bilprovning*, *Gröna bilister*, *Miljöfordon i Göteborg*, *Naturvårdsverket*, *Statens energimyndighet*, *Svenska Naturskyddsföreningen*, *Toyota Sweden AB* och *Vägverket* förordar en högre koldioxidkomponent än 12 kronor per gram överstigande 100 gram per kilometer.

Skälen för regeringens förslag: Vid omläggning av fordonsskatten för de personbilar som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten utgår regeringen från ett budgetneutralt perspektiv, dvs. statens skatteintäkter från fordonsskattningen skall varken öka eller minska. Den aktuella beskattningen av bensindrivna personbilar bildar därför, i enlighet med vad Vägtrafikskatteutredningen föreslagit, referensnivå för den koldioxidbaserade fordonsskatten. Sedan utredningen lämnade sitt förslag om 12 kronor per gram koldioxidutsläpp har fordonsskatten för bensindrivna personbilar emellertid höjts med 23 procent (se avsnitt 8.5 nedan). På grund härav finner regeringen anledning att avvika från utredningens förslag och i stället föreslå att koldioxidbeloppet fastställs till 15 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer.

För att få acceptans för det nya fordonsskattesystemet är det viktigt att det ges enklast möjliga utformning. Regeringen anser därför att skatteskalen skall vara proportionell för varje gram koldioxidutsläpp utöver 100 gram per kilometer. En proportionell skatteskala har fördelen att den är enkel att förstå och tillämpa. Den proportionella skatteskalen visar tydligt hur beskattningen av olika fordon skiljer sig åt beroende på fordonens utsläpp av koldioxid.

Regeringen avser att låta koldioxidbeloppet ligga fast under de kommande tre åren.

Regeringens förslag: Summan av det fiskala grundbeloppet och koldioxidbeloppet skall multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5 för de fordon som kan drivas med dieselolja.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Bil Sweden*, *Motormännens riksförbund* och *Volvo Personvagnar AB* menar att fordonsskatten bör harmoniseras mellan diesel- och bensinfordon.

Skälen för regeringens förslag

Miljöfaktor

Om syftet vore att genom fordonsskatten endast styra mot lägre koldioxidutsläpp skulle det mest ändamålsenliga vara att enbart ha en koldioxidkomponent i fordonsskatten. Med en sådan utformning skulle fullständig teknikneutralitet råda i den delen och skatten skulle styra i en enda riktning, dvs. mot bränsleeffektivitet. Det är emellertid så att avgaskraven skiljer sig åt mellan diesel- och bensinfordon. Dieselfordon tillåts ha högre utsläpp av kväveoxider än bensinfordon. Därutöver släpper ett dieselfordon ifrån sig fler partiklar än motsvarande bensinfordon, i vart fall om dieselfordonet inte är utrustat med ett partikelfilter. I dagsläget finns det heller inte några avgaskrav som säkerställer att dieselfordon utrustas med partikelfilter. Regeringen bedömer därför att det finns anledning att i fordonsskatten ta hänsyn till skillnaderna i avgaskrav och partikelutsläpp. Regeringen anser att det sker bäst genom att fordonsskatten för dieselfordon som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten multipliceras med en miljöfaktor.

Beträffande miljöfaktorens storlek är det viktigt att den inte sätts på en så hög nivå att den förtar effekten av koldioxidrelateringen. Nivån får inte heller vara för låg utan måste avvägas noggrant. Regeringen bedömer att ett tillägg om 30 procent (miljöfaktor 1,3) är väl avvägt.

Regeringen bedömer att miljöfaktorn kan tas bort för nya fordon när utsläppskraven i framtiden för bensin- och dieseldrivna personbilar bedöms vara tillräckligt näraliggande, möjligen i samband med att nästa miljöklass blir obligatorisk.

Sedan den 1 januari 2005 är det enligt EG-rätten möjligt för medlemsstaterna att införa ekonomiska incitament för att uppmuntra försäljningen av dieseldrivna personbilar med låga partikelutsläpp. Regeringen har den 24 februari 2005 gett Vägverket i uppdrag att ta fram ett underlag så att nya dieselbilar med låga partikelutsläpp kan föras in i det svenska miljöklasssystemet. Vägverket har redovisat sitt uppdrag till regeringen den 29 mars 2005 (N2005/3203/TP). Regeringen avser att lämna ett förslag till riksdagen hur den av Vägverket föreslagna miljöklassen för dieselbilar med låga partikelutsläpp kan införas i det svenska miljöklasssystemet och hur en nedsättning av fordonsskatten kan kopplas till detta (se prop. 2005/06:01, volym 1 s.145).

Dieselolja är i dag lägre beskattad än bensin. För närvarande är energi- och koldioxidskatten 3,645 kronor per liter för dieselolja miljöklass 1 och 4,96 kronor per liter för bensin, miljöklass 1. Eftersom dieselolja beskattas lägre än bensin är fordonsskatten för dieseldrivna personbilar högre än för bensindrivna i det nuvarande viktbaserade fordonsskattesystemet, i varje viktklass cirka 3,2 gånger högre. Tanken är att fordonsskatten vid en viss körsträcka skall vara kostnadsneutral. Det finns alltså en brytpunkt efter vilken det skattemässigt lönar sig att äga och köra en dieseldriven personbil jämfört med en bensindriven personbil. Skillnaden i fordonsskatten mellan personbilar som kan drivas på dieselolja och bensin infördes 1993 i och med att kilometerskatten för dieseldrivna fordon avskaffades. I flertalet EU-länder påförs dieslbilar en högre fordonsskatt jämfört med bensindrivna bilar för att kompensera för det faktum att skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin.

Regeringen bedömer att en teknikneutral beskattning kräver att den olikformade drivmedelsbeskattningen får genomslag även i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Regeringen anser att detta sker lämpligast genom att fordonsskatten multipliceras även med en bränslefaktor.

Regeringen bedömer, i likhet med Vägtrafikskatteutredningen, att en bränslefaktor på 2,7 är rimlig. Bränslefaktorn på 2,7 tillämpas inte självständigt utan i kombination med miljöfaktorn.

Sammanfattning

För att räkna ut korrekt fordonsskatt för ett fordon som kan drivas med dieselolja skall summan av det fiskala grundbeloppet och koldioxidkomponenten multipliceras med en miljö- och bränslefaktor på 3,5 (1,3 x 2,7). För ett fordon som exempelvis ger upphov till 174 gram koldioxidutsläpp per kilometer kan skatten räknas ut enligt följande: $360 + ((174 - 100) \times 15) \times 3,5 = 5\,145$ kronor.

8.4 Beskattningen av fordon som kan drivas med alternativa drivmedel

Regeringens förslag: För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, skall koldioxidbeloppet tas ut med 10 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen föreslår dock att fordon som kan drivas med alternativa drivmedel skall beskattas med samma koldioxidbelopp som fordon som enbart kan drivas med konventionella drivmedel.

Remissinstanserna: *Miljöfordon i Göteborg* och *Svenska Biogasföreningen* anser att koldioxidutsläppen för fordon som kan drivas med alternativa drivmedel inte skall tas ut som om fordonet enbart hade drivits med bensin eller diesel. *Volvo Personvagnar AB* menar att det behövs ett

speciellt incitament i fordonsskatten för fordon som kan drivas med alternativa drivmedel.

Skälen för regeringens förslag: Vid utformningen av det nya fordonsskattesystemet är det viktigt att inkludera fordon som kan drivas med alternativa drivmedel, såsom t.ex. etanol och naturgas.

Enligt regeringen bör dessa fordon beskattas enligt samma modell som övriga lätta fordon, dvs. efter uppgift om koldioxidutsläpp i vägtrafikregistret. En gemensam modell för alla fordon som omfattas av den nya fordonsskatten gör det nya fordonsskattesystemet rättvist och överblickbart. Det blir enkelt att skattemässigt jämföra olika fordon efter deras utsläpp av koldioxid. Eventuella framtida förändringar i beskattningen kommer att påverka alla typer av fordon, vilket är att föredra av administrativa och miljömässiga skäl.

Fordon som kan drivas med både alternativa och konventionella drivmedel har i princip två olika utsläppsvärden för koldioxid beroende på vilken typ av bränsle som används. Generellt sett är koldioxidutsläppet lägre om ett fordon drivs med ett alternativt drivmedel jämfört med bensin eller dieselolja (konventionella drivmedel). Beträffande koldioxiduppgifter för fordon som kan drivas med andra drivmedel än konventionella drivmedel är det i dagsläget i huvudsak endast för fordon av miljöklass Hybrid som vägtrafikregistret innehåller rättvisande koldioxiduppgifter (se avsnittet nedan avseende beskattningen av el- och hybridfordon).

Även om samtliga personbilar inkluderas i samma fordonsskattemodell finner regeringen skäl att låta koldioxidbeloppet för de fordon som kan drivas med alternativa drivmedel vara lägre än för övriga fordon. Regeringen anser således att koldioxidbeloppet för fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, skall tas ut med 10 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer. I förhållande till de fordon som kan drivas med konventionella drivmedel motsvarar nedsättningen ett cirka 33 procent lägre koldioxidbelopp. Om uppgifter om fordonens koldioxidutsläpp vid drift med det alternativa drivmedlet framöver förs in i vägtrafikregistret bör därtill den uppgiften användas i stället för uppgiften om fordonets koldioxidutsläpp vid drift med konventionella drivmedel. Sammantaget ger de föreslagna åtgärderna dessa fordon en stimulans inom ramen för den koldioxidbaserade fordonsskatten.

8.4.1 Den nuvarande femåriga fordonsskattebefrielsen för el- och hybridfordon

Regeringens förslag: Den femåriga fordonsskattebefrielsen för fordon som tillhör miljöklass El eller Hybrid skall avskaffas. Dessa fordon gynnas fortsättningsvis genom att de ingår i det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet, vilket ger en lägre beskattning än det nuvarande viktbaserade fordonsskattesystemet. De fordonsägare som har köpt sina fordon enligt det äldre regelverket får dock ta del av hela den femåriga skattebefrielsen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Miljöfordon i Göteborg* menar att det är bra att fordonsklasserna El och Hybrid fortsättningsvis gynnas genom den koldioxidbaserade fordonsskatten, eftersom den nuvarande femåriga skattefriheten inte tar hänsyn till fordonens bränsleeffektivitet.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 14 a § fordonsskattelagen (1988:327) åtnjuter el- och hybridbilar en femårig skattefrihet från det att fordonen tagits i bruk för första gången. Rättvisande uppgift om koldioxidutsläpp för hybridfordon finns i vägtrafikregistret. El- och hybridfordon har inga eller låga utsläpp av koldioxid. För elfordon blir endast den fiskala delen av fordonsskatten aktuell (360 kr per år). För hybridfordon som kan drivas med fossila drivmedel kommer koldioxidkomponenten endast att bli aktuell om koldioxidutsläppet överstiger 100 gram per kilometer.

Av miljömässiga och administrativa skäl är det lämpligt att el- och hybridbilarna infogas i det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet. Utöver de administrativa fördelarna av att i möjligaste mån ha ett generellt system medför det nya fordonsskattesystemet att den totala skattebelastningen under en tioårsperiod blir lägre med än med den nuvarande femåriga skattebefrielsen. Inlemmandet av el- och hybridfordonen i det nya systemet bedöms därför också öka dessa fordons värde på andrahandsmarknaden, eftersom fordonens beskattning blir lägre under hela dess livstid.

Mot bakgrund av det ovanstående föreslår regeringen att den femåriga fordonsskattebefrielsen för fordon tillhörande miljöklass El och Hybrid skall avskaffas. Genom en övergångsbestämmelse föreslås dock att de fordonsägare som har köpt sina fordon enligt det äldre regelverket skall få ta del av hela den femåriga skattebefrielsen.

8.5 Fordon som inte omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten

Regeringens förslag: Fordon som inte omfattas av det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet skall kvarstå i dagens viktbaserade system.

Regeringens bedömning: Personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar bör omfattas av det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet när uppgift om fordonens koldioxidutsläpp finns i fordonens typgodkännandedokument och i vägtrafikregistret.

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens. Utredningen anser dock att det skall fastslås att lätta bussar och lätta lastbilar omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten fr.o.m. modellår 2008. Utredningen föreslår en höjning av fordonsskatten med 30 procent för bensinfordon av modellår 1988 eller äldre. Dieseldrivna personbilar av modellår 1988 eller äldre föreslås få en högre fordonsskatt. För lätta lastbilar och lätta bussar föreslås en höjning av fordonsskatten med 40 procent.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket* och *Svenska Naturskyddsföreningen* anser att skatten för äldre bensinbilar bör höjas, eftersom dessa har markant högre bilavgasutsläpp jämfört med nyare fordon. *Glesbygds-*

verket menar att ytterligare höjningar av fordonsskatten drabbar hushåll i gles- och landsbygd alltför hårt. *Motormännens riksförbund, Statens Institut för Kommunikationsanalys, Svenska Petroleum Institutet och Vägverket* anser att en eventuell höjning av fordonsskatten för äldre personbilar bör knytas till om fordonen är utrustade med katalysator eller inte.

Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker utredningens bedömning att lätta bussar och lätta lastbilar på sikt bör omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I avsnitt 8.1 framgår vilka fordon som skall omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten. Övriga fordon skall kvarstå i det nuvarande viktbaserade fordonsskattesystemet. Anledningen är främst att uppgift om koldioxidutsläpp saknas för dessa fordon.

Den 1 januari 2005 höjdes fordonsskatten för alla bensinpersonbilar med 23 procent, alla dieselpersonbilar med 2 procent och alla lätta bussar och lätta lastbilar med 40 procent (se prop. 2004/05:1, bet. 2004/05:1, rskr. 2004/05:47, SFS 2004:1036). Från och med den 1 januari 2006 höjs fordonsskatten med ytterligare 60 procent för lätta bussar och lastbilar (se prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:FiU1, rskr. 2005/06:34, SFS 2005:958). De redovisade höjningarna är led i den gröna skatteväxlingen. Med anledning av den allmänna höjningen av fordonsskatten för personbilar anser regeringen att ytterligare höjningar av fordonsskatten för äldre personbilar i enlighet med Vägtrafikskatteutredningens förslag inte bör föreslås i samband med detta lagstiftningsärende.

Fordonsskatten för lätta lastbilar och lätta bussar är även efter de redovisade höjningarna betydligt lägre än jämförbara viktklasser för främst dieseldrivna personbilar klass I. Ur miljösynpunkt är det otillfredsställande att skatten på personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar generellt sett är betydligt lägre än på jämförbara personbilar klass I. Regeringen anser därför att personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar på sikt bör inkluderas i det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet. I dagsläget saknas det dock uppgifter om koldioxidutsläppen för lätta lastbilar och lätta bussar i vägtrafikregistret, eftersom uppgiften i allmänhet inte finns i fordonens typgodkännandedokument. Regeringen anser att lätta lastbilar och lätta bussar bör inkluderas i den koldioxidbaserade fordonsskatten när uppgifter om fordonens koldioxidutsläpp finns tillgängliga i vägtrafikregistret. Regeringen bedömer att detta kan ske tidigast år 2009. Personbilar klass II bör inkluderas i den koldioxidbaserade fordonsskatten samtidigt som lätta lastbilar.

Tunga bussar och tunga lastbilar omfattas inte av den koldioxidbaserade fordonsskatten. Anledningen är främst att det för den yrkesmässiga tunga trafiken redan finns ett starkt ekonomiskt incitament mot minskad drivmedelsförbrukning, eftersom drivmedelskostnaden utgör en stor del av den yrkesmässiga trafikens kostnader. Därutöver utgör de tunga fordonens slitage på vägarna ett skäl till att skatten skall baseras på vikt. På så sätt betalar dessa fordon för en del av de kostnader de orsakar i detta avseende.

9.1 Fordons- och viktbegrepp

Regeringens förslag: De nuvarande fordons- och viktbegreppen, som genom hänvisning till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner gäller i fordonsskattelagen (1988:327), används även i den nya vägtrafikskattelagen. Begreppen bärighetsklass, lätt buss och tung buss införs i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens. Utredningen föreslår dock att definitionerna av bärighetsklass, lätta bussar och tunga bussar skall återfinnas i vägtrafikskattelagen.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg* anser att definitionerna av lätta och tunga bussar bör återfinnas i lagen om vägtrafikdefinitioner som innehåller relevanta trafikdefinitioner.

Skälen för regeringens förslag: Tidigare definierades de olika begrepp som används i regelverket på vägtrafikområdet i ett flertal kungörelser och förordningar, bl.a. fordonskungörelsen (1972:595), terrängtrafikkungörelsen (1972:594) och trafikförordningen (1998:1276). I de författningar där det saknades definitioner, t.ex. fordonsskattelagen, fanns hänvisningar till kungörelserna och förordningarna.

Lagrådet har i andra lagstiftningsärenden ifrågasatt om denna ordning, där innebörden av olika begrepp som återfinns i lagar lämnas öppen för utfyllnad genom förordningsbestämmelser, är förenlig med regeringsformen. Särskilt har detta gällt de definitioner av olika typer av fordon som enligt fordonsskattelagen ligger till grund för uttaget av fordonsskatt (prop. 1997/98:63 s. 203 f., jfr prop. 1994/95:55 s. 41 f.).

För att råda bot på det problem som Lagrådet har pekat på har definitionerna av de fordons- och viktbegrepp som används på vägtrafikområdet samlats i lagen om vägtrafikdefinitioner, som trädde i kraft den 1 oktober 2001 (se prop. 2000/01:95 s. 93). Andra definitioner på området finns i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. I övriga författningar finns nu hänvisningar till den nya lagen och till den nya förordningen. I förslaget till vägtrafikskattelag hänvisas – liksom i den nuvarande fordonsskattelagen – till lagen om vägtrafikdefinitioner.

Utredningen föreslår att definitionerna av bärighetsklass, lätta bussar och tunga bussar skall återfinnas i vägtrafikskattelagen. Regeringen anser dock, i likhet med *Kammarrätten i Göteborg*, att trafikdefinitioner bör samlas i lagen om vägtrafikdefinitioner och genom hänvisning även tillämpas i den nya vägtrafikskattelagen. Däremot bör övriga definitioner återfinnas i vägtrafikskattelagen.

9.2 Glesbygdsavdraget

Regeringens förslag: Glesbygdsavdraget i fordonsbeskattningen av personbilar hemmahörande i vissa kommuner i norra och mellersta Sverige bibehålls i den nya vägtrafikskattelagstiftningen.

Utredningens förslag: Utredningen förordar att glesbygdsavdraget utmönstras ur fordonsskatten, eftersom det minskar miljöstyrningen i fordonsbeskattningen.

Remissinstanserna: *Statens Institut för Kommunikationsanalys* och *Vägverket* anser att glesbygdsavdraget bör avskaffas. *Vägverket* menar att glesbygdsavdraget kostar mycket att administrera och att det har liten effekt. *BIL Sweden*, *Glesbygdsverket* och *Umeå Universitet* anser att avdraget bör behållas, eftersom boende i gles- och landsbygden behöver kompenseras för de kostnader som det höga bilberoendet medför.

Skälen för regeringens förslag: Subventionen för fordonsägare i glesbygden infördes 1979 i samband med en bensinskattehöjning. Avsikten var att kompensera fordonsägare i glesbygden för bensinskattehöjningen. Kompensationen utformades som en nedsättning av fordonsskatten i de kommuner som ingick i de dåvarande stödområdena 5 och 6 (prop. 1979/80:109). Stödområde 5 och 6 motsvarar ungefär det område som i dag utgör stödområde A enligt förordning (1999:1382) om stödområden för vissa regionala företagsstöd.

I likhet med utredningen anser regeringen att det nya fordonsskattesystemet bör utformas så enkelt som möjligt. För att få maximal miljöstyrning bör systemet innehålla så få undantag som möjligt. Regeringen är dock av uppfattningen att det är viktigt att stimulera den regionala utvecklingen i delar av Sverige där medborgare och företag har ökade kostnader till följd av bl.a. långa transportavstånd, liten hemmamarknad, låg befolkningstäthet och kallt klimat. Mot denna bakgrund anser regeringen, i likhet med *Bil Sweden*, *Glesbygdsverket* och *Umeå Universitet*, att glesbygdsavdraget bör behållas i det nya fordonsskattesystemet.

9.3 Beskattning av motorcyklar

Regeringens förslag: Motorcyklar skall beskattas med en enhetsskatt om 180 kronor per år, vilket motsvarar 50 procent av det fiskala grundbeloppet i det nya fordonsskattesystemet.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att motorcyklar skall beskattas med en enhetsskatt i nivå med det fiskala grundbeloppet som föreslås för lätta fordon, dvs. 360 kronor per år.

Remissinstanserna: *Sveriges motorcyklisters centralorganisation* har inget att invända mot en skatt om 360 kronor per år, under förutsättning att detta blir den slutliga fordonsskatten.

Skälen för regeringens förslag: I dag betalar de flesta motorcykelägare en årlig skatt om 137 kronor. De senaste 30 åren har skatten på motorcyklar höjts med 145 procent. Skatten på personbilar har höjts med omkring 320 procent under samma tidsperiod. Det innebär att den reala skattebelastningen för motorcyklar har minskat jämfört med skattebelastningen för personbilar. Regeringen anser därför att det nu är lämpligt att höja fordonsskatten för motorcyklar något. Höjningen kan dock enligt regeringens mening begränsas till 180 kronor per år, vilket motsvarar 50 procent av det fiskala grundbeloppet för en personbil i det nya fordonsskattesystemet. För ett fåtal motorcyklar innebär en enhetlig skatt

om 180 kronor per fordon en viss sänkning; regeringen ser dock fördelar med en enkel och enhetlig beskattning och föreslår därför inte någon särreglering för dessa motorcyklar.

På sikt anser regeringen emellertid att det är lämpligt att även fordonskatten för motorcyklar baseras på deras utsläpp av koldioxid. Flera motorcykelmodeller släpper ut lika mycket koldioxid som bensinsnåla personbilar. Även inom EU finns det en strävan efter att relatera fordonskatten för motorcyklar efter utsläppet av koldioxid. I dagsläget saknas det dock uppgifter i vägtrafikregistret om motorcyklars utsläpp av koldioxid.

9.4 Beskattning av släpvagnar

Regeringens förslag: Släpvagnar med en totalvikt av högst 750 kg skall befrias från fordonsskatt. Släpvagnar i viktintervallet 751–2 000 kg skall beskattas med en enhetsskatt på 360 kronor per år.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Vägverket* är positivt till att slopa fordonsskatten för lätta släpvagnar, eftersom det bidrar till en enklare administration.

Skälen för regeringens förslag: I dag är fordonsskatten för släpfordon med en högsta totalvikt av 750 kg 150 kronor per år. Att administrera fordonsskatten för dessa släpvagnar är relativt kostsamt. Släpvagnarna ställs ofta av och på, vilket medför administrativt merarbete och att ett stort antal släpvagnar inte blir beskattade.

Med anledning av det ovanstående menar regeringen att fordonsskatten bör slopas för de lättaste av släpvagnarna. Regeringen anser det lämpligt att gränsen för vilka släpvagnar som skattebefrias bör vara 750 kg, eftersom det sammanfaller med definitionen av lätt släpvagn i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

För släpvagnar i viktintervallet 751–2 000 kg bör av förenklingsskäl en enhetsskatt om 360 kronor per år införas. Beloppet motsvarar det fiskala grundbeloppet i det nya fordonsskattesystemet. Enhetsskatten medför att antalet viktintervaller minskar, vilket innebär en viss skattehöjning för majoriteten av släpvagnarna i intervallet.

9.5 Beskattning av traktorer

Regeringens förslag: Begreppen trafiktraktor och jordbrukstraktor byts ut mot begreppen skatteklass I och skatteklass II. En särskild regel om betalning av skatten vid tillfällig användning skall införas. Bestämmelsen om dubblerad fordonsskatt för trafiktraktorer som drar en utländsk påhängsvagn skall slopas. I övrigt behålls nuvarande regler för beskattning av traktorer.

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens. Utredningen föreslår dock att nuvarande bestämmelse om beskattning av traktorer som drar utländska släpvagnar skall kvarstå samt att den kompletteras med angivande av att regeln gäller även för motorredskap.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: Enligt fordonsskattelagen (1988:327) är traktorer antingen trafiktraktorer (klass I) eller jordbrukstraktorer (klass II). Från och med den 1 januari 2002 är jordbrukstraktorer befriade från fordonsskatt. Vilken klass en traktor skall tillhöra beror på traktorns vikt, användningssätt och om det är en ombyggd bil eller s.k. terminaltraktor. Fordonsägaren är skyldig att anmäla traktorns användningssätt till Vägverket vid ansökan om registrering eller vid anmälan om ägarbyte. Om användningssättet därefter ändras så att det medför att traktorn skall tillhöra en annan klass, är fordonsägaren skyldig att anmäla det till Vägverket. Om en traktor som tillhör klass II tillfälligt skall användas på ett sådant sätt att den tillhör klass I är det möjligt för traktorinnehavaren att betala skatten för denna kortare period.

I syfte att förenkla systematiken anser regeringen att begreppen trafiktraktor och jordbrukstraktor skall bytas ut mot begreppen skatteklass I och skatteklass II.

En särskild bestämmelse om betalning av skatten vid tillfällig användning införs. Skatten skall vara betald inom tre veckor efter det att den tillfälliga användningen anmäldes.

Enligt 24 § fordonsskattelagen gäller för en trafiktraktor som drar utländska påhängsvagnar att fordonsskatt skall tas ut med två gånger det belopp som annars hade utgått för traktorn. Skatt på utländska påhängsvagnar som används i Sverige avskaffades den 1 januari 1985. Dubblerad skatt för trafiktraktorer som drar en utländsk påhängsvagn infördes den 1 juli 1987. Av förarbetena (prop. 1986/87:50 s. 21) framgår det att syftet var att utjämna den skatteskillnad som kunde uppstå jämfört med om en lastbil drog den utländska påhängsvagnen. Skatten skulle annars bli betydligt lägre om en trafiktraktor drog släpvagnen jämfört med om en lastbil drog släpvagnen. Detta ansågs kunna leda till att trafiktraktorer kunde få ökad användning.

Det framgår av Vägtrafikskatteutredningens redogörelse i frågan att det inte finns någon traktor, vare sig i trafik eller avställd, som är anmäld för att dra utländska släpvagnar. Regeringen anser att den nuvarande bestämmelsen skall avskaffas, eftersom den saknar betydelse.

I övrigt anser regeringen att de nuvarande reglerna för traktorbeskattningen skall behållas

9.6 Skattefrihet för veteranfordon

Regeringens förslag: Skattefriheten för personbilar och bussar som är 30 år eller äldre skall, i likhet med vad som gäller för lastbilar, begränsas till att omfatta endast fordon som inte används i yrkesmässig trafik. För motorcyklar behålls nuvarande regler för skattefrihet för fordon som är 30 år eller äldre.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Motorhistoriska riksförbundet* anser att även traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar bör omfattas av skattebefrielsen för veteranfordon. *Motorhistoriska riksförbundet* delar utred-

ningens bedömning vad gäller de föreslagna ändringarna för fordon i yrkesmässig trafik.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 9 § fordonsskattelagen (1988:327) är bussar, lastbilar, motorcyklar och personbilar som är 30 år eller äldre (veteranfordon) befriade från fordonsskatt. Genom regeln om skattefrihet för veteranfordon uppnås skattefrihet för kulturhistoriskt intressanta fordon. Dessutom uppnås en förenklad administration. Om inte skattefriheten fanns skulle veteranfordonen ställas av och på ofta, eftersom majoriteten av fordonen inte används som bruksfordon.

Ur miljösynpunkt kan dock skattefriheten för veteranfordonen ifrågasättas. Genom Vägtrafikskatteutredningens arbete har det emellertid framkommit att veteranfordonens genomsnittliga årliga körsträcka och andel av den totala trafiken är mycket låg. Regeringen anser därför att skattefriheten för veteranfordon bör bibehållas.

Enligt fordonsskattelagen gäller skattefriheten för veteranlastbilar endast om de inte används i yrkesmässig trafik. Något sådant krav finns inte för bussar och personbilar. Regeringen anser att även skattefriheten för dessa bussar och personbilar bör villkoras av att de inte används i yrkesmässig trafik. Förändringen syftar till att motverka de eventuella konkurrensnedvridningar som kan uppstå genom att exempelvis en äldre skattebefriad personbil används som taxibil.

9.7 Begreppet årsmodell

Regeringens förslag: Begreppet årsmodell tas bort och ersätts med begreppet modellår.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: I fordonsskattelagen (1988:327) används begreppet årsmodell för att avgöra hur gammalt ett fordon är vid tillämpningen av bestämmelsen om skattefrihet för s.k. veteranfordon. Enligt direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁸ ingår emellertid inte längre termen årsmodell i EG:s regelsystem. Detta innebär att det inte längre förs in uppgifter om årsmodell i det svenska vägtrafikregistret. Däremot kommer löpande uppgifter om fordons tillverkningstidpunkt att föras in i registret. För en liten kategori fordon kommer det emellertid endast att finnas uppgift om datum för första användandet och för enstaka fordon kommer fler än en av dessa uppgifter att finnas. Det bör därför införas en ny bestämmelse för att kunna bestämma ett fordons ålder. I denna bör anges vilka uppgifter som *kan* utgöra ett fordons modellår och vilken prioritetsordning som råder mellan dessa uppgifter om flera av dem förekommer samtidigt.

⁸ Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG av den 11 februari 2004 om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N1-fordon (EGT L 42, 23.2.1970, s. 1, Celex 31970L0156, EUT L 49, 19.2.2004 s. 36, Celex 32004L0078)

9.8 Ändrade viktintervall för tunga fordon

Regeringens förslag: En förenkling av skatteskalorna för tunga bussar och tunga lastbilar skall införas genom en breddning av viktintervallen till 1 000 kg.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Buss och Samhälle, Bussbranschens Riksförbund* och *Svenska Åkeriförbundet* anser att förenklade skatteskalor är ett steg i rätt riktning för att förbättra åkeri- och bussnäringens konkurrenssituation. *Statens väg- och transportforskningsinstitut* har svårt att se behovet av 1 000 kg-intervall och anser att de gällande skatteskalorna inom den europeiska lagstiftningen inte har någon djupare vetenskaplig förankring.

Skälen för regeringens förslag: De nuvarande skatteskalorna för fordonsskatten i fordonsskattelagen (1988:327) är genomgående uppbyggda så att det för olika viktintervall anges ett grundbelopp och ett tillägg för varje helt hundratal kilogram inom intervallet. Skatteskalorna är således mycket detaljerade i vikhänseende.

I direktiv 1999/62/EG⁹ om avgifter på tung godstrafik för användning av vissa infrastrukturer återfinns minimiskattenivåer för tunga fordon. Minimiskattenivåerna i direktivet är indelade i 1 000 kg-intervall (se *bilaga 6*). Enligt regeringen talar förenklingsskäl för att det bör vara lättare att direkt jämföra den svenska skatteskan för tunga fordon med skatteskan i det EG-direktiv som anger tillämpliga minimiskattenivåer. Mot bakgrund härav föreslår regeringen att skatteskalorna för tunga bussar och tunga lastbilar skall förenklas genom bredare viktintervall om 1 000 kg.

Övergången till 1 000 kg-intervall medför att konstruktionen med grundbelopp och tilläggsbelopp slopas för tunga fordon. Skattesatsen skall således anges direkt i skattetabellen, vilket är en förenkling jämfört med nuvarande skattetabell i fordonsskattelagen. Övergången medför en viss skattesänkning för flertalet tunga fordon, eftersom skattesatserna generellt sett avrundas nedåt till skattesatser som gäller för närmaste 1 000-tal kg.

10 Saluvagnsskatt

Regeringens förslag: Nuvarande nivåer för saluvagnsskatten skall bibehållas. Skatteplikten för lätta släpvagnar, motorredskap och traktorer skall slopas. I övrigt skall gällande regler om saluvagnsskatt bibehållas.

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer (EGT L 187/42, 20.7.1999, s 42, Celex 31999L0062).

Utredningens förslag: Utredningen förslår att nivån på saluvagnsskatten skall dubblas.

Remissinstanserna: *Motorbranschens riksförbund* avfärdar utredningens förslag om en fördubbling av saluvagnsskatten, eftersom handelns kostnader för saluvagnsskatten drabbar konsumenterna i nästa led.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 4.2.3 redogörs för gällande bestämmelser om saluvagnsskatt. Saluvagnsskatten är enkel att administrera och kostnaden för administrationen av skatten är liten. Enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall en saluvagnslicens återkallas om saluvagnsskatten inte betalas. Saluvagnsskatten är i dag den enda rutin som finns för att återkalla saluvagnslicenser som inte används. Mot bakgrund härav anser regeringen att saluvagnsskatten skall behållas. Regeringen anser vidare att de nuvarande nivåerna för saluvagnsskatten kan bibehållas.

I avsnitt 9.4 föreslår regeringen att släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kg av administrativa skäl skall undantas från fordonsskatt. Regeringen anser av samma skäl att även saluvagnsskatten för lätta släpvagnar skall avskaffas.

Enligt nuvarande bestämmelser i lagen (1976:339) om saluvagnsskatt är motorredskap och traktorer skattepliktiga. I praktiken har dock endast ett fåtal motorredskap och traktorer kommit att omfattas av saluvagnsskatten. Regeringen anser därför att saluvagnsskatten för motorredskap och traktorer skall slopas.

11 Ändrade fordonsdefinitioner

11.1 Husbilar

11.1.1 Bakgrund

Husbilar, dvs. bilar som är inrättade för bostadsändamål, har på senare år blivit allt vanligare. De används i regel för camping under semestertider.

Enligt det svenska regelverket skall husbilar normalt hänföras till fordonsslaget lastbilar. Enligt EG:s typgodkännanderegler skall husbilar däremot hänföras till fordonsslaget personbilar. Denna skillnad i reglerna får till följd att husbilar registreras som antingen personbil eller som lastbil i vägtrafikregistret beroende på vilken typ av godkännande som åberopas till grund för registreringen, se vidare nedan. Det ena av två identiska fordon kan alltså registreras som personbil, medan det andra registreras som lastbil.

I mitten av januari 2005 fanns det 35 556 husbilar registrerade i vägtrafikregistret. Av dessa var 34 969 stycken registrerade som lastbilar och resten, 587 stycken, var registrerade som personbilar. De husbilar som var registrerade som lastbilar var samtliga godkända enligt svenska bestämmelser, medan sju stycken av de husbilar som var registrerade som personbil var EG-typgodkända. Det finns således ungefär 600 nationellt godkända husbilar som har registrerats som personbilar. Av det totala antalet husbilar i vägtrafikregistret är det 23 233 stycken som är dieseldrivna. Av dessa är tre bilar EG-typgodkända.

I avsnitt 9.1 redogörs allmänt för fordondefinitioner. Enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner delas bilar in i personbilar, lastbilar och bussar. Dessa underkategorier av bilar definieras enligt samma lagrum på följande sätt.

- Personbil** En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.
- Buss** En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen.
- Lastbil**
1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran.
 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.
- Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.

Frågan är hur husbilar skall behandlas utifrån dessa definitioner. Husbilar är inrättade för att bo i. Därutöver kan föraren och ett antal passagerare transporterats i en husbil. Dessa dubbla användningsområden medför att det är långt ifrån självklart till vilken underkategori av bilar som husbilarna skall hänföras. Det är svårt att hävda att en husbil är inrättad huvudsakligen för personbefordran. En sådan bil är ju lika mycket inrättad som bostad. En husbil kan därför knappast anses vara en personbil. En husbil är inte heller inrättad för transport av gods. En sådan bil omfattas således inte av den första punkten i definitionen av lastbil. I stället är det mycket som talar för att en husbil är att anse som en lastbil med tillämpning av andra punkten i definitionen av lastbil.

Mot bakgrund av den oklarhet som råder om till vilket fordonsslag en husbil skall hänföras har dåvarande Trafiksäkerhetsverket med stöd av det tidigare bemyndigandet i 102 § fordonskungörelsen (1972:595) i Trafiksäkerhetsverkets regler (TSVFS 1981:22) om klassificering, i dess lydelse enligt TSVFS 1985:94, föreskrivit att en bil som permanent är försedd med karosseri inrättat som bostadsutrymme, s.k. husbil, och som är inrättad för befordran av högst åtta personer utöver föraren bör hänföras till fordonsslaget lastbil.

Sammantaget innebär det nu beskrivna regelverket att en husbil, som är inrättad för befordran av högst åtta personer utöver föraren normalt hänförs till fordonsslaget lastbil och att husbilar som har klassificerats enligt det svenska regelverket registreras som lastbilar i vägtrafikregistret.

11.1.3 EG:s bestämmelser om husbilar

Inom ramen för EG:s regelverk finns det ingen rättsakt som på samma sätt som lagen om vägtrafikdefinitioner innehåller definitioner av fordon och som är avsedd att tillämpas inom hela det komplexa regelverk som finns på vägtrafikområdet. I stället definieras olika typer av fordon i varje enskild rättsakt.

I bilaga II till direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon¹⁰, senast ändrat genom direktiv 2005/64/EG¹¹ finns de definitioner av olika typer av fordon som används inom ramen för EG:s typgodkännandesystem. Bilagan är omtryckt i direktiv 2001/116/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon¹².

Enligt den nämnda bilagan är fordon som är konstruerade och byggda för persontransport och som har högst åtta säten utöver förarsätet att hänföra till fordonskategori M1. Definitionen av fordon i kategori M1 motsvarar således den svenska definitionen av personbilar. De fordon som har typgodkänts som fordon av kategori M1 enligt EG:s regler om typgodkännande registreras i vägtrafikregistret som personbilar.

Till skillnad från vad som är fallet i lagen om vägtrafikdefinitioner finns det i EG:s regelverk en definition av husbil. I bilaga II till direktiv 70/156/EEG definieras husbil (i direktivet benämnd campingbil) enligt följande.

Campingbil: Ett fordon i kategori M1 avsett för ett särskilt ändamål konstruerat med boendemöjligheter vilket omfattar minst följande utrustning:

- Sittplatser och bord.
- Sittplatser som kan göras om till sovplatser.
- Matlagningsmöjligheter.
- Lagringsmöjligheter.

Denna utrustning skall vara ordentligt fastsatt i väggar, golv eller tak. Bordet kan dock vara konstruerat så att det lätt går att flytta.

I EG:s typgodkännandedirektiv är alltså en husbil att anse som en personbil. Detta innebär att en husbil som EG-typgodkänts och som registreras i Sverige med stöd av detta godkännande antecknas som personbil i vägtrafikregistret.

Det bör anmärkas att språkversionerna av definitionen av husbil skiljer sig något åt, se nedan avsnitt 11.1.4.

¹⁰ Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, EGT L 042, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG av den 26 oktober 2005 om typgodkännande av motorfordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning samt om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG, EUT L 310, 25.11.2005, s. 10 (Celex 32005L0064).

¹² Kommissionens direktiv 2001/116/EG av den 20 december 2001 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dess fordon, EGT L 18, 21.1.2002, s.1 (Celex 32002L0116).

Regeringens förslag: Definitionen av personbil i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ändras så att den omfattar husbilar. Vidare delas personbilar i den lagen in i två klasser; personbilar klass I och personbilar klass II.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens. Författningstexten i promemorian är dock något annorlunda formulerad.

Remissinstanserna: Inga remissinstanser har haft något i sak att erinra mot förslaget. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* och *Skatteverket* har haft vissa synpunkter på utformningen av författningstexten.

Skälen för regeringens förslag: Den i avsnitt 11.1.3 konstaterade skillnaden i hur husbilar definitionsmässigt behandlas i det svenska regelverket respektive i EG:s regelverk medför att identiska fordon kan registreras antingen som personbil eller som lastbil i vägtrafikregistret. Det är dock inte upp till den som registrerar fordonet att välja vilken typ av fordon husbilen skall registreras som. Avgörande för detta är i stället vilken typ av godkännande – EG-typgodkännande eller registreringsbesiktning – som åberopas till stöd för registreringen. Om bilen är EG-typgodkänd och detta godkännande åberopas till stöd för registreringen kommer bilen att i vägtrafikregistret registreras som personbil, eftersom den klassats som fordon kategori M1 vid typgodkännandet. Om bilen däremot inte är EG-typgodkänd eller ett sådant typgodkännande inte åberopas till stöd för registreringen fastställs det vid en registreringsbesiktning vilket fordonsslag bilen skall hänföras till i registret. Vid registreringsbesiktningen tillämpas det svenska regelverket och bilen hänförs då till fordonsslaget lastbil och registreras som sådan i vägtrafikregistret.

Det nuvarande systemet – som alltså innebär att identiska fordon registreras antingen som personbil eller som lastbil – är från principiell synpunkt olämpligt. Vidare leder det till att fordonsskatten kan bli olika hög för identiskt lika fordon, eftersom fordonsskatten är olika för personbilar och lastbilar. Sammantaget framstår dagens system som i högsta grad inkonsekvent. Identiska fordon bör av naturliga skäl klassificeras lika. Frågan är då till vilket befintligt fordonsslag – lastbil eller personbil – som husbilarna bör hänföras.

Utredningen om fordonbestämmelser m.m. behandlade i betänkandet *Fordonsslag m.m.* (SOU 2001:29 s. 163) frågan om till vilket fordonsslag husbilar bör hänföras. Enligt utredningen borde den nationella klassificeringen följa klassificeringen i rådets direktiv 70/156/EEG vilket skulle innebära att husbilarna hänfördes till fordonsslaget personbil. Den reglering som var nödvändig ansåg utredningen kunde ske i myndighetsföreskrifter.

I klassificeringsfrågan saknas det nu anledning att göra någon annan bedömning än den utredningen gjorde. Det är för övrigt högst tveksamt om det vore förenligt med EG-rätten att i Sverige vid registreringen klassificera EG-typgodkända fordon annorlunda än i enlighet med den klassificering som följer av EG:s typgodkännandedirektiv. Eftersom klassificeringen av husbilar får betydelse för hur stor fordonsskatt som skall tas ut

för dem bör dock klassificeringsbestämmelsen inte beslutas av en myndighet, utan tas in i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Sammanfattningsvis bör definitionen av personbil i lagen om vägtrafikdefinitioner ändras så att den även omfattar husbilar som är försedda med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen. Definitionen bör utformas med utgångspunkt i definitionen av campingbil i bilaga II till rådets direktiv 70/156/EEG. Den svenska versionen av definitionen av campingbil i nämnda direktiv skiljer sig något från bl.a. den engelska och den danska språkversionen. Aktiebolaget Svensk Bilprovning har föreslagit att promemorians förslag till definition av personbil i lagen om vägtrafikdefinitioner ändras på så sätt att punkten 2 a) utökas till att innefatta även fast monterade sittplatser tillsammans med permanenta sovplatser. Mot bakgrund av Aktiebolaget Svensk Bilprovning synpunkter på utformningen av författningstexten och för att texten skall stå i bättre överensstämmelse med andra språkversioner, bör promemorians förslag till definition av personbil i lagen om vägtrafikdefinitioner ändras på så sätt att det införs en särskild punkt beträffande sovplatser.

I fordonsskattesammanhang finns det för närvarande ett behov av att skilja mellan de personbilar som enligt den föreslagna definitionen är husbilar och övriga personbilar. Med anledning härav bör det införas två klasser av personbilar i lagen om vägtrafikregister. Personbilar klass I bör lämpligen innefatta den vanligaste typen av personbilar, dvs. de personbilar som är inrättade huvudsakligen för personbefordran, medan personbilar klass II bör utgöras av husbilarna. Detta konstrueras lagtekniskt bäst genom att personbilar klass II beskrivs som personbilar som är permanent försedda med karosserier som är inrättade som bostadsutrymmen och utrustade med åtminstone fast monterade sittplatser, fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, fast monterad utrustning för matlagning och lagring samt bord, medan personbilar klass I beskrivs som personbilar som inte tillhör klass II. Som anförs i avsnitt 8.5 är det regeringens avsikt att lätta bussar, lätta lastbilar och personbilar klass II på sikt skall omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten.

De personbilar som i dag finns registrerade i vägtrafikregistret och som enligt förslaget skall hänföras till personbil klass II kan identifieras genom att de, i enlighet med Vägverkets föreskrifter (VVFS 1993:3) om karosserikoder, i registret åsatts koden 08 (husbil). Förutsättningar föreligger således att hänföra de personbilar som i dag finns antecknade i registret till någon av de båda klasserna utan att fordonen behöver gå igenom en registreringsbesiktning eller liknande.

Avslutningsvis finns det anledning att något beröra frågan om den föreslagna ändringen av definitionen av personbil bör föranleda ändringar i de bestämmelser som reglerar fordons beskaffenhet och utrustning.

Grundläggande bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning finns i 2 kap. fordonsförordningen (2002:925). Mer detaljerade bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning har Vägverket meddelat med stöd av bemyndigandet i 11 kap. 11 § första stycket 1 fordonsförordningen. Sådana detaljerade föreskrifter om bilars beskaffenhet och utrustning finns i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar. I korthet innebär dessa föreskrifter att de

krav som ställs på lastbilar skiljer sig från dem som ställs på personbilar, vilket medför att en lastbil inte uppfyller de krav i fråga om beskaffenhet och utrustning som ställs på en personbil och vice versa.

Det är inte helt ovanligt att privatpersoner bygger om lastbilar till husbilar genom att t.ex. montera en husvagnskaross på lastbilschassiet. Dessa husbilar uppfyller inte de krav som ställs på personbilar i fråga om beskaffenhet och utrustning. Det förekommer vidare att mindre företag yrkesmässigt bygger husbilar på lastbilschassier som inte uppfyller dagens krav i fråga om beskaffenhet och utrustning på personbilar.

Om definitionen av personbil ändras i enlighet med vad som föreslås i detta lagstiftningsärende och föreskrifterna om beskaffenhet och utrustning i fråga om personbilar inte samtidigt ändras, skulle den beskrivna verksamheten få upphöra, eftersom de aktuella fordonen inte uppfyller de krav på beskaffenhet och utrustning som ställs på personbilar. För att inte omöjliggöra den småskaliga tillverkningen av husbilar som pågår i dag anser regeringen att de föreskrifter som reglerar beskaffenhet och utrustning hos personbilar bör anpassas till förslaget om att husbilar skall hänföras till fordonsslaget personbil.

Begreppen personbil och lastbil förekommer i en rad författningar utöver de ovan nämnda. För närvarande finner regeringen inte skäl till att föreslå ändringar i andra författningar med anledning av att husbilar enligt förslaget definitionsmässigt skall hänföras till fordonsslaget personbil.

11.2 Efterfordon

Regeringens förslag: Definitionen av efterfordon i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner justeras med anledning av att terrängsläp numera är en typ av släpfordon.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Inga remissinstanser har haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I samband med att fordonslagen (2002:574) trädde i kraft den 1 maj 2003 ändrades definitionerna av de olika typerna av släpfordon i lagen om vägtrafikdefinitioner på så sätt att begreppet släpfordon kom att innefatta även terrängsläp. Tidigare var terrängsläp en från släpfordon skild kategori av fordon som i en systematisk uppställning av definitionerna var sidoordnad släpfordon. Skälet till att begreppet terrängsläp inordnades i begreppet släpfordon var att den tidigare uppdelningen av fordonsreglerna i fordonskungörelsen (1972:595) och terrängtrafikkungörelsen (1972:594) slopades i och med att samtliga fordonsbestämmelser samlades i fordonslagen och i fordonsförordningen (2002:925), se prop. 2001/02:130 s. 107 f.

Som en följd av att begreppet terrängsläp inordnades i begreppet släpfordon togs det förstnämnda begreppet bort i de bestämmelser där båda begreppen nämndes. I definitionen av efterfordon i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner nämns dock alltjämt både släpfordon och terrängsläp. Med anledning av det anförda bör begreppet terrängsläp tas bort ur definitionen.

12 Justering i lagen om skatt på annonser och reklam

Prop. 2005/06:65

Regeringens förslag: Reklamskatten som skall betalas till Tullverket vid import från tredje land av annonsblad justeras från 11 till 8 procent av beskattningsvärdet i enlighet med riksdagens beslut om sänkning av reklamskatten från den 1 januari 2006.

Skälen för regeringens förslag: Efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2006 har riksdagen beslutat att sänka reklamskatten på annonser i allmän nyhetstidning från 4 till 3 procent av beskattningsvärdet och reklamskatten i övrigt från 11 till 8 procent av beskattningsvärdet från och med den 1 januari 2006 (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:FiU1, rskr. 2005/06:34).

I 26 § lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam finns bestämmelser om den reklamskatt som skall betalas till Tullverket vid import av annonsblad från tredje land. Av förbiseende har bestämmelsen om tillämplig skattesats i paragrafens sjätte stycke inte kommit att ändras. Detta rättas nu till genom att skattesatsen ändras från 11 till 8 procent av beskattningsvärdet. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 maj 2006 och tillämpas från och med den 1 januari 2006.

13 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Den nya vägtrafikskattelagen och lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt samt föreslagna följdändringar i befintliga lagar föreslås träda i kraft den 1 maj 2006. Samtidigt upphävs fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt. Den koldioxidbaserade fordonsskatten samt föreslagna ändringar om skatteplikten för vissa fordon skall dock gälla först fr.o.m. den 1 oktober 2006.

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner tas det in en övergångsbestämmelse som innebär att en klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som personbil eller lastbil skall gälla även fortsättningsvis.

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Promemorians förslag: Överensstämmer i stort med regeringens.

Remissinstanserna: Inga remissinstanser har haft något att erinra mot förslaget. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* har dock velat undersöka möjligheten till omklassificering av husbilar som i dag i enlighet med EG:s regler om typgodkännande registreras som personbilar, för att tidigare få del av den positiva effekt som är avsedd med förslaget i promemorian.

Skälen för regeringens förslag: Vad gäller det nya beskattningsförfarandet har regeringen inte kunnat finna något behov av att föreslå en övergångsbestämmelse i syfte att låta fordonsskattelagen och dess äldre

förfaranderegler gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet, dvs. före den 1 maj 2006. Genom att inte foga in en sådan övergångsbestämmelse kommer bl.a. vägtrafikskattelagens förfaranderegler att bli omedelbart tillämpliga fr.o.m. dagen för ikraftträdandet. En sådan ordning är inte förenad med några nackdelar för de skattskyldiga (bl.a., eftersom tidsfrister osv. är oförändrade). Tvärtom torde det vara en fördel för förfarandet i stort att reglerna, direkt i utgångsläget, kan tillämpas på ett enhetligt vis.

Beträffande den koldioxidbaserade fordonsskatten föreslogs i lagrådsremissen att denna, liksom lagen i övrigt, skulle gälla fr.o.m. den 1 april 2006, samt att den, genom en övergångsbestämmelse, skulle beräknas vid debiteringar redan fr.o.m. den 1 januari 2006 till den del skatten hänför sig till tiden efter ikraftträdandet. Med en sådan konstruktion avsågs antalet tilläggsdebiteringar minimeras, eftersom den nya skatten på ett tidigt stadium s.a.s. skulle kunna bakas in i de löpande debiteringarna. Dessa debiteringar sker normalt sett för ett år i förväg. Berörda myndigheter har dock påtalat att det föreligger förhållandevis stora praktiska svårigheter med att ta ut en koldioxidbaserad fordonsskatt redan fr.o.m. den 1 januari 2006 och att det är högst önskvärt med viss ytterligare förberedelsestid. Därtill anser *Lagrådet* att den valda regleringen, som innebär att icke i kraft varande bestämmelser i viss utsträckning skall tillämpas vid debitering av skatt under tiden den 1 januari – den 31 mars 2006, inte bör genomföras. Mot bakgrund av det nu sagda finner regeringen att det, i stället för vad som anförs i lagrådsremissen, är lämpligt att föreslå en övergångsbestämmelse i enlighet med vad *Lagrådet* föreslagit. Den av regeringen nu föreslagna övergångsbestämmelsen innebär att fordonsskatt som avser tid före utgången av september 2006 med avseende på skatteplikten och skattens storlek skall beräknas enligt äldre bestämmelser, dvs. enligt fordonsskattelagen. Med en sådan lösning ges Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Skatteverket och Vägverket längre tid för de praktiska åtgärder som är nödvändiga för att hantera den omlagda fordonsskatten samtidigt som ambitionen att hålla antalet tilläggsdebiteringar på en mycket låg nivå kan upprätthållas. Detta innebär att de fordonsskattedebiteringar som sker fr.o.m. den 1 maj 2006 kommer att beakta den nya fordonsskatten om debiteringarna omfattar tid efter den 1 oktober 2006.

För de fordon som omfattas av lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt kommer den lagen att bli omedelbart tillämplig fr.o.m. ikraftträdandet den 1 maj 2006. Detta innebär att förändringarna i lagen om vägtrafikdefinitioner får omedelbart genomslag för fordonsskattningen av husbilar. I övrigt sker inte några förändringar, eftersom fordonsskatten fortsatt skall vara viktbaserad för de fordon som omfattas av lagen, samt då några förändringar i skattesatser inte sker.

I övrigt är regeringen av den uppfattningen att antalet övergångsbestämmelser bör inskränkas till ett minimum. Detta gäller för såväl vägtrafikskattelagen som den särskilda lagen med bestämmelser om fordonsskatt. De övergångsbestämmelser som bedöms nödvändiga kommenteras nedan och i författningskommentaren.

I avsnitt 11.1.1 framgår det att de flesta husbilar som i dag är registrerade i vägtrafikregistret är registrerade som lastbilar. Av främst administrativa skäl är det rimligt att låta den äldre klassificeringen få fortsätta att

gälla även sedan de förändrade definitionerna har trätt i kraft. En övergångsbestämmelse med detta innehåll bör tas in i lagen om ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Som framgår av avsnitt 11.1.4 är det högst tveksamt om det vore förenligt med EG-rätten att i Sverige vid registreringen klassificera EG-typgodkända fordon annorlunda än i enlighet med den klassificering som följer av EG:s typgodkännandedirektiv. Mot bakgrund härav saknas det anledning att som Aktiebolaget Svensk Bilprovning föreslår undersöka möjligheten till omklassificering till lätta lastbilar av de husbilar som i dag i enlighet med EG:s regler om typgodkännande registreras som personbilar.

14 Offentligfinansiella och andra effekter

14.1 Offentligfinansiella effekter

Den nya koldioxidbaserade fordonsskatten skall gälla för fordon av modellår 2006 eller senare. Den skall dessutom gälla för de äldre fordon som uppfyller minst miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. De offentligfinansiella konsekvenserna av förändringarna i beskattningen av bensindrivna personbilar bedöms vara marginella. Förslaget innebär att fordonsskatteintäkterna totalt sett skall vara oförändrade för nya bensindrivna personbilar. Dock innebär förslaget att skatteintäkterna från nya dieseldrivna personbilar generellt sett minskar jämfört med dieseldrivna personbilar i det gamla viktbaserade systemet, när en ny dieseldriven personbil ersätter en äldre. Den varaktiga nettoeffekten¹³, se tabellen nedan, är beräknad efter det att samtliga dieseldrivna personbilar i det viktbaserade systemet är ersatta av dieseldrivna personbilar i det föreslagna koldioxidbaserade systemet. Om däremot konsumenten väljer en dieseldriven personbil i stället för en bensindriven innebär det att intäkterna från fordonsskatten *ökar*, vilket inte redovisas i tabellen. Detta eftersom skatten blir högre för dieseldrivna personbilar vid en miljö- och bränslefaktor om 3,5. Dock minskar skatteintäkterna sammanlagt från drivmedel, eftersom dieselolja är lägre beskattad än bensin (då andelen dieselolja ökar och bensin minskar).

En enhetsskatt om 180 kronor för samtliga motorcyklar medför något ökade skatteintäkter.

Skatten för lätta släpvagnar med totalvikt av högst 750 kg slopas samtidigt som skatten för lätta släpvagnar med totalvikt 751–2 000 kg höjs till en enhetsnivå om 360 kronor per släpvagn. Sammantaget medför dessa förändringar ökade skatteintäkter.

Skatteskalorna för tunga fordon förenklas genom bredare viktintervall, vilket medför minskade offentligfinansiella intäkter.

Regelverket för husbilar ändras, vilket endast medför marginellt minskade skatteintäkter.

¹³ Den varaktiga nettoeffekten är ett mått på den bestående effekten på det offentligfinansiella saldot efter det att anpassning skett i ekonomin till en ny jämvikt.

Förändringar av fordonsskatten som påverkar företagen, såsom förändrade viktintervall för tunga lastbilar och bussar, förutsätts ge indirekta effekter för företagets vinster, vilket påverkar skatteintäkterna från inkomstskatten för företag. Nettointäkterna blir således lägre än bruttointäkterna. För hushållen sammanfaller nettointäkten med bruttointäkten. De fordonsskatteförändringar som kan antas påverka hushållen är skatten på personbilar, motorcyklar och lätta släpvagnar.

Periodiserade nettoeffekter för offentlig sektor 2006–2008 samt varaktig nettoeffekt, miljarder kronor

	Fr.o.m. 1/10 2006	2007	2008	Var- aktig netto- effekt
Koldioxidbaserad fordonsskatt, dieseldrivna personbilar	-0,01	-0,04	-0,05	-0,19
Enhetsskatt för motorcyklar, 180 kr	0,00	0,01	0,01	0,01
Slopande av fordonsskatt för släpvagnar, totalvikt högst 750 kg	0,00	-0,01	-0,01	-0,01
Enhetsskatt för släpvagnar med totalvikt 751–2 000 kg, 360 kr	0,03	0,12	0,12	0,12
Bredare viktintervall för tunga fordon	-0,01	-0,03	-0,03	-0,03
Summa	0,01	0,05	0,04	-0,10

De administrativa kostnaderna för hantering av fordonsskatten förväntas påverkas marginellt. Ett visst programmeringsarbete kan förväntas i samband med förändringarna till koldioxidrelateringen för personbilar och av införandet av bredare viktintervall. De eventuellt tillkommande kostnaderna för Skatteverket och Vägverket finansieras inom befintlig anslagsram. Mot detta skall vägas den administrativa förenkling som bl.a. de bredare viktintervallen och förenklingen av skatteskalorna för motorcyklar och släpvagnar kan förväntas ge upphov till. För de nya lätta fordonen kommer förenklingen av skatteskalorna, med en gemensam skatteskala för alla på sikt, framförallt att på längre sikt bidra till en bättre överblick av systemet för fordonsskatteuttag. De administrativa kostnaderna för förändringar i det nya systemet (t.ex. ändrad miljöfaktor, koldioxidvärdering m.m.) bedöms vara mycket små.

Antalet inkomna mål till de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms inte öka i och med införandet av den koldioxidbaserade fordonsskatten. Avskaffandet av möjligheten till prövning alternativt överprövning av regeringen vid ansökan om befrielse eller nedsättning av fordonsskatten vid synnerliga skäl bedöms medföra en marginell ökning av antalet mål som kommer in till de allmänna förvaltningsdomstolarna. På grund av att endast ett fåtal sådana överklaganden förväntas (se avsnitt 7.4) och med hänsyn till målens enkla beskaffenhet bedöms dock inte de nya reglerna medföra ökade kostnader för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

14.2 Miljökonsekvenser

Införandet av en koldioxiddifferentierad fordonsskatt bedöms ge små effekter initialt, till följd av att det inledningsvis endast är cirka 800 000 (av totalt ca 4 miljoner) personbilar som ingår i systemet. Den föreslagna koldioxidbaserade fordonsskatten fungerar som en kombination av information och ekonomiskt incitament för nybilsköpare. Den föreslagna

koldioxidbaserade fordonsskatten bedöms få störst effekt på nybilsförsäljningen. Den befintliga personbilsparken bedöms påverkas marginellt. Den koldioxidbaserade fordonsskatten bedöms öka efterfrågan på fordon som kan drivas med alternativa drivmedel, eftersom dessa fordon generellt sett får en lägre fordonsskatt jämfört med motsvarande konventionella fordon.

14.3 Övriga konsekvenser

Påverkan på småföretagare som har personbilar som omfattas av det föreslagna koldioxidbaserade fordonsskattesystemet är inte entydig. Generellt sett kommer bränslesnåla personbilar att beskattas lägre än i dag och personbilar med hög bränsleförbrukning högre än i dag. Förslaget kan inte heller förväntas medföra något ytterligare administrativt merarbete för småföretagare i form av ändrade rutiner, ytterligare uppgiftslämnande eller liknande.

Genom att definitionen av personbil ändras så att den även omfattar husbilar kommer samtliga husbilar att hänföras till samma fordonsslag. Någon skillnad kommer alltså inte att göras mellan olika husbilar beroende på vilken typ av godkännande – EG-typgodkännande eller registreringsbesiktning – som åberopas till stöd för registreringen. Detta leder till att regelverket blir mer konsekvent och därmed lättare att tillämpa för både myndigheter och enskilda. Ett visst mått av effektiviseringar och rationaliseringar bör därför kunna bli följden av förslaget.

De flesta husbilar som importeras till Sverige av privatpersoner är EG-typgodkända och har därmed – till skillnad från registreringsbesiktigade husbilar – registrerats som personbilar. Detta har lett till att högre fordonsskatt tas ut för dessa bilar än för de ofta identiska husbilar som har godkänts vid en registreringsbesiktning. En följd härav har blivit att privatimporten av husbilar till Sverige har varit mycket liten. Förslagen i denna proposition innebär att fordonsskatten kommer att bli lika för samtliga husbilar, oavsett om de är EG-typgodkända eller registreringsbesiktigade. Detta kommer sannolikt att leda till att privatimporten av husbilar ökar.

15 Författningskommentar

15.1 Inledning

I den nya föreslagna vägtrafikskattelagen samordnas den nuvarande lagstiftningen på vägtrafikskatteområdet. Detta innebär att fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt fogas in i ett för dessa skatter gemensamt regelverk, nämligen *vägtrafikskattelagen*. Lagen ges självständiga förfaranderegler, vilka dock i allt väsentligt är uppbyggda efter förebild från andra skatteförfattningar. Vissa avvikelser görs emellertid beroende på fordonsskattens särart. Med hänsyn till att den nya koldioxidbaserade fordonsbeskattningen främst tar sikte på nya fordon, eller fordon som uppfyller en viss lägsta miljöklass, krävs sär-

skilda övergångsbestämmelser för att hantera de äldre fordon som blir kvar i den gamla viktbeskattningen. Dessa övergångsregler föreslås vara placerade i en särskild lag, *lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt*. Denna lag är avsedd att tillämpas under en övergångstid.

Eftersom bestämmelserna är nya till sin utformning anges de, i syfte att öka överskådligheten, i sin föreslagna lydelse i anslutning till att de kommenteras. Flertalet bestämmelser har ändrats i redaktionella hänseenden, även om vissa bestämmelser lämnats oförändrade i sak. Dessa redaktionella ändringar är av sådan omfattning att de, fränsett några undantag, inte anmärks särskilt.

För att underlätta jämförelser mellan den gamla och den nya vägtrafikskattelagstiftningen, återfinns i *bilaga 8* paragrafnycklar som visar närmaste motsvarigheter i de nu gällande författningarna fordonsskattelagen och lagen om saluvagnsskatt till de olika paragraferna i den nya vägtrafikskattelagen.

15.2 Förslaget till vägtrafikskattelag

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

1 § Vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt skall betalas till staten för vissa fordon enligt denna lag.

För vissa personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar skall fordonsskatt i stället betalas till staten enligt lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

I *första stycket* anges lagens tillämpningsområde. De skatter som skall tas ut enligt lagen, dvs. fordonsskatt och saluvagnsskatt, benämns vägtrafikskatter.

Beträffande fordonsskatteuttaget på personbilar gäller enligt 2 kap. 7 § att personbilarna skall vara av modellår 2006 eller yngre, alternativt uppfylla någon av miljöklasserna 2005, El eller Hybrid för att omfattas av lagen. För att klargöra att inte samtliga fordon beskattas med stöd av denna lag anges därför i *andra stycket* att vissa personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar i stället beskattas enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Det rör sig om samtliga lätta bussar och lätta lastbilar samt de personbilar som är av modellår 2005 eller äldre och inte uppfyller någon av miljöklasserna 2005, El eller Hybrid.

Beträffande saluvagnsskatteuttaget skall detta framdeles endast regleras i vägtrafikskattelagen.

Beslutande myndigheter

2 § Beslut om vägtrafikskatt enligt 4 kap. 1 § samt beslut om dröjsmålsavgift fattas av Vägverket för Skatteverkets räkning. Övriga beslut enligt denna lag, med undantag av beslut med stöd av ansvarsbestämmelserna i 6 kap. 4–6 §§, fattas av Skatteverket.

För Skatteverkets räkning verkställer Vägverket debitering och återbetalning av skatt, avgifter och ränta enligt denna lag.

Bestämmelsen motsvarar i sak vad som gäller i dag.

I *första stycket* anges att det är Vägverket som för Skatteverkets räkning fattar de s.k. automatiserade besluten enligt 4 kap. 1 §, vilket i dag anges i 5 § fordonsskatteförordningen (1993:1028). Verket skall också i samma ordning som för de grundläggande besluten fatta beslut om dröjsmålsavgift. Övriga beslut enligt lagen, med undantag av ansvarsbestämmelserna i 6 kap 4–6 §§, fattas av Skatteverket. Oavsett lydelsen i andra meningen kan även Skatteverket besluta om dröjsmålsavgift i den form som gäller för ett omprövningsbeslut (jfr 4 kap. 2 §), om det finns förutsättningar för det. Det är Skatteverkets uppgift att ompröva Vägverkets automatiserade beslut om dröjsmålsavgift, om sådana förutsättningar föreligger.

Någon särskild beskattningsmyndighet, utöver vad som nu anges i bestämmelsen, behöver inte pekas ut, eftersom Riksskatteverket och skattemyndigheterna sedan den 1 januari 2004 organisatoriskt gått ihop i en myndighet som betecknas Skatteverket (se prop. 2002/03:99). Den tidigare formuleringen i 3 § fordonsskattelagen (1988:327) att Skatteverket är central förvaltningsmyndighet i fråga om fordonsskatt behöver inte heller föras in i lagen, eftersom detta framgår redan av 1 § förordningen (2003:1106) med instruktion för Skatteverket.

Av *andra stycket* framgår att Vägverket för Skatteverkets räkning verkställer debitering och återbetalning av skatt, avgift och ränta enligt denna lag.

Definitioner och hänvisningar

3 § I denna lag avses med

dieselolja: de produkter för vilka skatt skall betalas enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 lagen (1994:1776) om skatt på energi, och

räddningstjänst: detsamma som i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt motsvarande verksamhet som bedrivs av annan än staten eller kommunerna.

Fordons- och viktbegreppen samt begreppet bärighetsklass i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I paragrafen definieras olika i lagen förekommande begrepp. I *första stycket* definieras således begreppen dieselolja och räddningstjänst. Dieselolja definieras genom en hänvisning till lagen (1994:1776) om skatt på energi. Begreppet har betydelse, eftersom det är skillnad i fordonsskatten mellan fordon som kan drivas med dieselolja och andra drivmedel. Räddningstjänst definieras genom en hänvisning till lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt kompletteras genom att ange att även motsvarande verksamheter som bedrivs av annan än staten eller kommunerna är att anse som räddningstjänst. Begreppet kommer till användning i 2 kap. 3 § där det utgör en förutsättning för befrielse från fordonsskatt i vissa fall.

I *andra stycket* anges att fordons- och viktbegreppen samt begreppet bärighetsklass har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Fordons- och viktbegreppen berörs närmare i avsnitt 9.1.

4 § Med *skatteår* avses

1. i fråga om fordonsskatt, tolv kalendermånader i rad, och

2. i fråga om saluvagnsskatt, kalenderåret.

Med *skatteperiod* avses fyra kalendermånader i rad.

I *första stycket* definieras vad som utgör ett skatteår. Detta begrepp används bl.a. för att ange storleken på skatten. Eftersom lagen rymmer såväl bestämmelser om fordonsskatt som saluvagnsskatt och skatteår definieras på olika sätt för dessa skatteslag anges de olika definitionerna i två separata punkter. För fordonsskatten gäller således att skatteåret kan vara rullande, så länge det avser tolv på varandra följande kalendermånader. För saluvagnsskatten gäller däremot att skatteåret löper fr.o.m. den 1 januari t.o.m. den 31 december.

I *andra stycket* definieras begreppet skatteperiod. Detta begrepp tillämpas endast vid uttag av fordonsskatt.

5 § Med *modellår* avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret, avses med modellår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

I fordonsskattelagen används begreppet årsmodell för att avgöra hur gammalt ett fordon är vid tillämpningen av bestämmelsen om skattefrihet för s.k. veteranfordon. Enligt direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon¹ ingår emellertid inte längre termen årsmodell i EG:s regelsystem. Detta har bl.a. medfört att det inte längre förs in uppgifter om årsmodell i det svenska vägtrafikregistret. Däremot förs uppgifter om fordons tillverkningsstidpunkt löpande in i registret. För en liten kategori fordon kommer det emellertid endast att finnas uppgift om datum för första ibruktagandet och för vissa fordon kommer fler än en av dessa uppgifter att finnas för ett enskilt fordon. För att korrigera för borttagandet av årsmodell införs i paragrafen en ny definition för att kunna bestämma ett fordons ålder. Definitionen får betydelse inte endast för de s.k. veteranfordonen utan även för de äldre fordon som skall beskattas enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. I bestämmelsen anges således vilka uppgifter som kan utgöra ett fordons modellår och vilken prioriteringsordning som råder mellan dessa uppgifter om flera av dem förekommer samtidigt.

6 § Med *skattevikt* avses den vikt efter vilken fordonsskatten beräknas i vissa fall. Skattevikten är för

- | | |
|--|--|
| 1. traktorer och motorredskap, | tjänstevikten |
| 2. tunga bussar, tunga lastbilar,
tunga terrängvagnar och andra släp-
vagnar än påhängsvagnar, | totalvikten, dock högst den
bruttovikt som fordonet får föras
med på vägar som tillhör bärighets-
klass 1 |
| 3. påhängsvagnar | den del av fordonets totalvikt som
vilar på dess fasta axel eller fasta
axlar, dock högst den bruttovikt som
fordonet får föras med på vägar som
tillhör bärighetsklass 1. |

Om en tung buss, tung lastbil, tung terrängvagn eller släpvagn kan föras med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger den högsta totalvikten för fordonet. I fråga om lastbilar som kan föras med en anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med en sådan anordning.

¹ Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 42, 23.2.1970, s. 1, Celex 31970L0156).

I *första stycket* definieras, liksom i dag, vad som utgör skattevikten för olika fordonskategorier. Till skillnad mot dagens lydelse av fordonsskatte lagen är dock personbilar och motorcyklar borttagna från bestämmelsen, eftersom fordonsskatteuttaget för dessa fordon inte längre skall vara viktbaserat.

Andra stycket kvarstår oförändrat.

7 § Vad som sägs i denna lag om vägtrafikskatt, med undantag av bestämmelserna om användningsförbud i 6 kap. 1 §, gäller även ränta och dröjsmålsavgift.

Paragrafen gör lagens bestämmelser om skatt tillämpliga även på uttaget av ränta och dröjsmålsavgift. Det behöver därför i det enskilda fallet inte råda någon tveksamhet om en viss regel är tillämplig eller inte, även om den aktuella regeln till sin ordalydelse skulle avse endast vägtrafikskatt. Undantag görs dock från bestämmelsen i 6 kap. 1 § om användningsförbud på grund av obetald skatt som inte avser annat än skatten (jfr prop. 1987/88:159 s. 46). Bestämmelsen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

8 § Vid kontroll av skatt enligt denna lag tillämpas bestämmelserna om föreläggande i 10 kap. 27 §, om utredning i skatteärenden i 14 kap. och om vite i 23 kap. 2 § skattebetalningslagen (1997:483).

Paragrafen hänvisar till vissa bestämmelser i skattebetalningslagen (1997:483) som här görs tillämpliga beträffande uttaget av vägtrafikskatt. Av tydlighetsskäl har bestämmelsen kompletterats med angivande av vad för slags bestämmelser i skattebetalningslagen som paragrafen hänvisar till.

2 kap. Fordonsskatt

Skatteplikt

1 § Följande fordon är, om annat inte följer av 2 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade:

1. motorcyklar,
2. personbilar,
3. bussar,
4. lastbilar,
5. traktorer,
6. motorredskap,
7. tunga terrängvagnar, och
8. släpvagnar.

Bestämmelsen motsvarar vad som gäller i dag och anger vilka fordon som är skattepliktiga för fordonsskatt. Bestämmelser om krav på registrering finns i 12–16 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Undantag från skatteplikt

2 § Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan modellåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (*veteranfordon*):

1. motorcyklar, och

2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller

1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

2. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II enligt 17 §,

3. släpvagnar som dras av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II eller av motorredskap som hör till skatteklass II eller beskattas enligt 19 §,

4. påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton om de dras uteslutande av bilar som kan drivas med dieselolja eller av traktorer som avses i 16 § 5, och

5. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram.

I paragrafen, som är indelad i två stycken, anges fordon för vilka undantag från skatteplikt föreligger. I *första stycket* återfinns de s.k. veteranfordonen, dvs. fordon som är trettio år eller äldre och som är skattebefriade på den grunden. I dag återfinns dessa regler i 9 § första stycket fordonsskattelagen. Uttrycket ”årsmodell” har bytts ut mot uttrycket ”modellår” av de skäl som redovisas ovan under kommentaren till 1 kap. 5 §. Första stycket *punkten 2* kompletteras med ett krav på att en personbil eller buss inte används i yrkesmässig trafik. Skälen härför redovisas i avsnitt 9.6.

I *andra stycket* redovisas övriga fordon som inte är skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen. I *punkten 1* framgår att fordon som beskattas enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt inte skall beskattas enligt vägtrafikskattelagen. Det rör sig om andra personbilar än de som nämns i 2 kap. 7 § samt lätta bussar och lätta lastbilar. Genom *punkten 2* åstadkoms skattefrihet för den kategori fordon som tidigare kallades jordbrukstraktorer, eller som i skattehänseende var att anse som jordbruks-traktorer, och som nu skall benämnas traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som tillhör skatteklass II. I *punkten 3* återfinns den skattefrihet för släpvagnar som tidigare motsatsvis kom till uttryck genom andra stycket i 6 § fordonsskattelagen. I *punkten 4* anges den skattefrihet som gäller för påhängsvagnar i vissa fall och som i dag återfinns i 9 § andra stycket fordonsskattelagen. Genom *punkten 5* åstadkoms skattefrihet för lätta släpvagnar, dvs. släpvagnar med en skattevikt om högst 750 kg. Skälen för detta undantag redovisas i avsnitt 9.4.

3 § Skatteverket skall efter ansökan från den som är skattskyldig för ett fordon besluta om befrielse från skatteplikten för fordon som används uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst. Befrielse från skatteplikt får dock inte medges för personbilar och inte heller för sådana bussar eller lastbilar med skåpkarosseri som har en skattevikt av högst 3 ton.

Paragrafen är, frånsett vissa redaktionella förändringar, oförändrad i förhållande till vad som gäller i dag enligt 89 § fordonsskattelagen. Således anges att Skatteverket efter ansökan skall medge befrielse från skatteplikt för vissa fordon som används uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst. Dåvarande Riksskatteverket (numera Skatteverket) har utfärdat rekommendationer beträffande den närmare tillämpningen av bestämmelsen (Riksskatteverkets rekommendationer m.m. om befrielse från fordonsskatteplikt för fordon som används vid räddningstjänst RSV SV 1995:3). Dessa rekommendationer torde alltjämt kunna tillämpas i allt väsentligt. En skillnad gentemot vad som gäller i dag är dock att en

definition av begreppet räddningstjänst förs in i lagens 1 kap. 3 § (se Prop. 2005/06:65 kommentar ovan).

Skattskyldighet

4 § Skattskyldig är ägaren av fordonet.

Som ägare av ett fordon anses den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare eller den som bör vara antecknad som ägare.

I *första stycket* anges att det är ägaren som är skattskyldig för ett fordon.

I *andra stycket* förklaras vem som är att anse som ägare till ett visst fordon. Bestämmelsen kommenteras utförligt i avsnitt 6.1. Dagens lydelse av bestämmelsen inkluderar ett stycke som tar upp frågan om solidariskt ansvar för skatten vid delat ägarskap. Såsom tas upp i regeringens proposition Trängselskatt (2003/04:145, s. 48 ff.) är dock denna reglering onödig, eftersom det civilrättsliga ägandet inte har någon betydelse vid bestämmandet av skattskyldigheten, då denna grundar sig på uppgiften om ägare i vägtrafikregistret, vari endast *en* ägare kan anges till ett fordon. Bestämmelsen om solidariskt ansvar slopas därför även i vägtrafikskattelagen. Motsvarande resonemang kan föras beträffande den nu gällande regleringen i fråga om ett fordon som innehas på grund av kreditköp m.m.

Skattens storlek

Skatteår och skatteperiod

5 § Fordonsskatten skall betalas för ett skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 3 600 kronor för ett helt år, för en skatteperiod.

För en skatteperiod är skatten en tredjedel av skatten för ett helt år.

Bestämmelsen anger om fordonsskatten skall betalas vid ett eller vid flera tillfällen under året. Skatteåret är indelat i skatteperioder. Dessa begrepp definieras i 1 kap. 4 §. Om fordonsskatten överstiger 3 600 kronor för ett helt år delas skatten således upp på tre skatteperioder. Beloppet är detsamma som i fordonsskattelagen. Regeln behandlas även i avsnitt 7.9.

Motorcyklar

6 § Fordonsskatten för motorcyklar är 180 kronor för ett skatteår.

I paragrafen anges fordonsskattens storlek för motorcyklar. Skatten är en enhetsskatt som tas ut med 50 procent av det fiskala grundbeloppet för övriga lätta fordon, dvs. med 180 kronor per år. Någon skatt med avseende på motorcyklarnas utsläpp av koldioxid tas inte ut. Inte heller görs någon skillnad i beskattningen med avseende på motorcyklarnas cylindervolym, vikt, eller liknande. Fordonsskatten för motorcyklar redovisas närmare i avsnitt 9.3.

7 § Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för personbilar som

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2006 eller senare, eller
2. är av tidigare modellår än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

I paragrafen anges att ett grundbelopp och ett koldioxidbelopp skall tas ut för personbilar som är av modellår 2006 eller yngre samt även för äldre personbilar om de uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid. Av bestämmelsen framgår således avgränsningen av vilka personbilar som skall inkluderas i den koldioxidbaserade fordonsskatten. För de personbilar som inte omfattas av bestämmelsen tas skatten ut med stöd av lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt Av 1 kap. 2 § andra stycket 1 vägtrafikskattelagen och 3 § lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt följer att förevarande bestämmelse endast är tillämplig på personbilar klass I (jfr även kommentaren till 1 kap. 1 §).

8 § Grundbeloppet är 360 kronor för ett skatteår.

I bestämmelsen anges storleken på grundbeloppet. Beloppet är, liksom övriga belopp i lagen, jämnt delbart med tolv.

9 § Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 15 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 10 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

Om det för fordon som avses i andra stycket finns uppgift om ett sådant fordons utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, skall den uppgiften användas.

I *första stycket* anges storleken på koldioxidbeloppet. Uppgift om utsläpp vid blandad körning skall användas. Den uppgift som skall användas för beskattningen är den uppgift som framgår av vägtrafikregistret, vilken också skall framgå av respektive fordons typgodkännandedokumentation.

I *andra stycket* finns en nedsättning av koldioxidbeloppet för fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol. I avsnitt 8.4 redogörs närmare för beskattningen av fordon som kan drivas med alternativa drivmedel. Om det för de fordon som avses i andra stycket finns uppgift i vägtrafikregistret om ett sådant fordons utsläpp av koldioxidutsläpp vid drift med det alternativa drivmedlet skall, enligt *tredje stycket*, denna uppgift användas som grund för beräkningen.

10 § För personbilar som kan drivas med dieselolja skall summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5.

I bestämmelsen anges storleken på den miljö- och bränslefaktor som den framräknade fordonsskatten skall multipliceras med, för att beräkna fordonsskatten för fordon som kan drivas med dieselolja. Syftet bakom miljö- och bränslefaktorn redovisas utförligt i avsnitt 8.3.3.

11 § För personbilar som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag skall fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt skall betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

Bestämmelsen motsvarar 14 § fordonsskattelagen och är oförändrad i sak. I bestämmelsen återfinns det s.k. glesbygdsavdraget. För fysisk person är det som huvudregel fordonsägarens folkbokföringsadress som skall vara registrerad i vägtrafikregistret (se 2 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister [2001:650] och bilaga 1 till samma förordning).

Övriga skattepliktiga fordon

12 § För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag:

1. tunga bussar och tunga lastbilar,
2. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, samt
3. släpvagnar.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

I paragrafen redovisas hur beskattningen av de fordon som inte är att anse som lätta går till. Skattesatserna anges i bilaga 2 till lagen. *Första stycket punkten 1* hänvisar således till bilagan vad beträffar beskattningen av tunga bussar och tunga lastbilar. I första stycket *punkterna 2 och 3* anges vidare att även traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar samt släpvagnar skall beskattas enligt bilagan. *Andra stycket* anvisar att det utöver vad som anges i denna paragraf och i bilaga 2 även finns vissa bestämmelser av betydelse för beskattningen av traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar i 18 och 19 §§.

Skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod

13 § Om ett fordon är skattepliktigt under endast en del av ett skatteår eller en skatteperiod, tas fordonsskatt ut för den tid då fordonet är skattepliktigt. Om skatteplikt föreligger under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden, om inte något annat följer av andra stycket.

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

För en kalendermånad utgör fordonsskatten en tolfedel och för en dag 1/360 av skatten för ett helt år.

Bestämmelserna i paragrafen ger regler för hur fordonsskatten skall beräknas när skatteplikten omfattar endast del av ett skatteår eller en

skatteperiod. Därvid beräknas skatt enligt *första stycket* för de kalendermånader under vilka skatteplikt till någon del förelegat. Om fordonsskatten år uppgår till minst 4 800 kronor för ett beräknas skatten enligt *andra stycket* per dag. Beloppet motsvarar nuvarande belopp i fordonsskattelagen (se avsnitt 7.9). Vid avställningar som är kortare än 15 dagar används denna senare möjlighet bara om avställningen gjorts i samband med ett ägarbyte. Av *tredje stycket* framgår att fordonsskatten för en kalendermånad utgör en tolfedel och för en dag 1/360 av skatten för ett helt år.

Skattens storlek när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras

14 § Om ett fordons beskaffenhet ändras så att fordonsskatt skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, tas den högre skatten ut från och med den kalendermånad under vilken registreringsbesiktning med anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett. Om ändringen medför att fordonsskatt skall tas ut med ett lägre belopp än tidigare, tas den lägre skatten ut från och med kalendermånaden efter den under vilken registreringsbesiktning med anledning av ändringen skedde.

Om ett fordons användning ändras så att fordonsskatt skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, tas den högre skatten ut från och med den kalendermånad då ändringen skedde. Om ändringen medför att fordonsskatt skall tas ut med ett lägre belopp än tidigare, tas den lägre skatten ut från och med kalendermånaden efter den då ändringen skedde.

Bestämmelsen har genomgått vissa förändringar i redaktionellt hänseende, men lämnats oförändrad i sak. I paragrafen anges således hur fordonsskatten skall beräknas när ett fordons beskaffenhet eller användningssätt förändras. Med förändring av ett fordons beskaffenhet avses t.ex. förändringar i dess vikt, vilket även fortsättningsvis kommer att ha betydelse för skattens storlek, bl.a. för tunga fordon. Att ett fordons användningssätt i vissa fall påverkar fordonsskatten framgår av 2 kap. 2 § andra stycket 4 (påhängsvagnar) och 2 kap. 17 § (traktorer, vissa motorredskap samt tunga terrängvagnar, skatteklass I eller II). Någon möjlighet att få skatten beräknad per dag med hänvisning till att den årliga skatten överstiger 4 800 kronor finns inte i dessa fall. Däremot kan den ändrade beskaffenheten eller användningen medföra att skatt skall beräknas för en skatteperiod i stället för ett skatteår eller tvärtom.

Bestämmelser om krav på registreringsbesiktning finns i 6 kap. 10 § fordonsförordningen (2002:925) vari framgår att registreringsbesiktning krävs om fordonet har ändrats så att dess beskattningsförhållande påverkas. Detta kan, såsom nämnts ovan, t.ex. vara fallet om fordonets vikt har förändrats. Krav på anmälan om ändring av ett fordon finns i 10 kap. 13 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och kan exempelvis avse att en traktor skatteklass I tillfälligt skall användas på sådant sätt att den skall beskattas som en traktor i skatteklass II (jfr kommentaren till 2 kap. 18 §).

Indelning i skatteklasser

15 § Traktorer, vissa motorredskap samt tunga terrängvagnar delas i skattehänseende in i skatteklass I och skatteklass II.

Paragrafen anger att vissa fordon (traktorer, vissa motorredskap samt tunga terrängvagnar) delas in i två klasser, skatteklass I och skatteklass II. Indelningen är ny men anknyter till nu gällande ordning med klass I och klass II. De i bestämmelsen tidigare förekommande begreppen ”trafiktraktorer” och ”jordbrukstraktorer” har dock utmönstrats.

16 § Till skatteklass I hör

1. traktorer som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport på andra vägar än enskilda, om inte något annat följer av bestämmelserna i 17 §,
2. motorredskap som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 17 §,
3. tunga terrängvagnar som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 17 § första stycket 1, 2 a, 2 b eller 2 d,
4. en till traktor eller till motorredskap klass II ombyggd bil, och
5. traktorer som är särskilt konstruerade för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden.

Av 2 kap. 2 § andra stycket 2 kan utläsas att traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II är undantagna från skatteplikt. I förevarande bestämmelse har samlats de situationer då dessa fordon är hänförliga till skatteklass I och följaktligen skall beskattas. I *punkten 1* anges som huvudregel att traktorer med en tjänstevikt över 2 ton som används för transport på andra vägar än enskilda hör till skatteklass I. Vissa undantag härifrån ges i 2 kap. 17 §. Med väg som inte är enskild avses allmän väg, gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsel. I *punkten 2* återfinns motsvarande reglering beträffande motorredskap. De tunga terrängvagnar som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 17 § 1 eller 2 a, b eller d är enligt *punkten 3* att hänföra till skatteklass I. I *punkten 4* anges att bilar som är ombyggda till traktorer eller till motorredskap *klass II* skall höra till *skatteklass I*. Motorredskap klass II är ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen; se härom 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I *punkten 5* anges att s.k. terminaltraktorer hör till skatteklass I. Med terminaltraktorer avses en särskild kategori av specialkonstruerade dragfordon, vilka framförallt används för att inom hamnområden dra ut påhängsvagnar från båtar eller dra ombord dessa. Motsvarande fordon kan finnas inom järnvägsterminaler eller liknande områden. Generellt gäller för dessa fordon att de är registrerade i vägtrafikregistret enligt en särskild karosserikod. För att komma ifråga för registrering enligt denna kod gäller särskilda krav på fordonets utrustning och beskaftenhet.

17 § Till skatteklass II hör sådana traktorer som avses i 16 § 1, om traktorerna

1. uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, när det gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, eller

2. används endast för transporter som är begränsade till

a) transport av endast traktorn med förare,

b) godstransport vid passage över en väg,

c) transport av gods som är lastat på traktorn,

d) transport vid färd till eller från en arbetsplats, ett försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

Till skatteklass II hör också

1. traktorer och tunga terrängvagnar som inte hör till skatteklass I, och

2. motorredskap som, utan att höra till skatteklass I enligt 16 § 4, har en tjänstevikt som inte överstiger 2 ton.

I bestämmelsen samlas de situationer då de aktuella fordonen är hänförliga till skatteklass II och sålunda inte skall beskattas. Enligt huvudregeln i 2 kap. 16 § skall en traktor anses tillhöra skatteklass I om förutsättningarna i 2 kap. 16 § 1 är uppfyllda. Förevarande bestämmelse anger ett flertal undantag från denna huvudregel. I *första stycket punkten 1* anges således att en traktor som uteslutande, eller nästan uteslutande, används inom jord-, skogsbruks- eller yrkesmässig fiskeverksamhet är att hänföra till skatteklass II. Av tidigare förarbeten (prop. 1986/87:50 s. 18 och 28) kan utläsas att andra transporter får utföras i endast ringa omfattning och att 10 procent av den totala körtiden bör kunna ses som ringa omfattning, dvs. så gott som uteslutande. I *första stycket punkten 2* anges att en traktor som utför endast transporter som är begränsade på vissa angivna sätt skall höra till skatteklass II.

I *andra stycket punkten 1* anges att också andra traktorer, eller tunga terrängvagnar som inte hör till skatteklass I hör till skatteklass II. Detta innebär att det måste finnas legalt stöd för att hänföra en traktor eller tung terrängvagn till skatteklass I och därigenom beskatta denna. Om sådant stöd saknas är fordonet att hänföra till skatteklass II och således skattefritt. Genom *andra stycket punkten 2* medges skattefrihet för motorredskap med en tjänstevikt som inte överstiger 2 ton.

Skattens storlek i vissa fall

18 § Om en traktor som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt som avses i 16 § 1, skall fordonsskatten tas ut på det sätt som framgår av C 1 i bilaga 2 till denna lag.

Om en tung terrängvagn som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt som avses i 16 § 3, skall fordonsskatten tas ut på det sätt som framgår av C 3 i bilaga 2 till denna lag.

Fordonsskatten enligt denna paragraf skall vid varje tillfälle betalas för en tidsperiod på 15 dagar.

Bestämmelsen reglerar hur traktorer och tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II skall beskattas när de tillfälligt används på ett sådant sätt som de fordon som hör till skatteklass I. Således skall, enligt *första stycket*, en traktor skatteklass II som tillfälligt används på det sätt som avses i 16 § 1 beskattas som om traktorn hörde till skatteklass I.

På motsvarande vis skall, enligt *andra stycket*, en tung terrängvagn skatteklass II beskattas om den används på sätt som avses i 16 § 3.

Uppgift om tillfällig användning skall anmälas till Vägverket innan användningen börjar, se 10 kap. 13 § 11 i förordningen om vägtrafikregister (2001:650).

Av *tredje stycket* framgår att fordonsskatten vid varje tillfälle skall betalas för en tidsperiod om 15 dagar. Under den tiden får fordonet användas som om det hör till skatteklass I. Som riktmärke gäller enligt Riksskatteverkets rekommendationer m.m. om beskattning av traktorer m.m. (RSV SV 1995:1) att tillfällig användning kan medges högst tre gånger per år. I förhållande till dagens lydelse har bestämmelsen kompletterats med att den tillfälliga användningen skall vara tillämplig även beträffande tunga terrängvagnar.

19 § Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 2 till denna lag.

Vissa motorredskap tillhör varken skatteklass I eller skatteklass II. De motorredskap det handlar om är sådana som väger mer än 2 ton och som utför transporter som anges i 17 §, företrädesvis om s.k. mobilkranar. Enligt bestämmelsen skall motorredskap som inte är att hänföra till vare sig skatteklass I eller skatteklass II beskattas enligt C 2 i lagens bilaga 2.

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i vissa fall

20 § Skatteverket skall efter ansökan av den som är skattskyldig för ett fordon besluta om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i fråga om fordon som

1. uteslutande skall användas på sådana öar som saknar bro- eller färjeförbindelser och helt eller nästan helt saknar vägar som bekostas av allmänna medel, eller

2. varaktigt har förts ut ur Sverige.

Ett beslut enligt första stycket 2 får avse skatt för tid efter det att fordonet har registrerats i ett annat land eller för tid under vilken skatt eller avgift för trafik med eller innehav av fordonet har tagits ut även i ett annat land än Sverige.

Enligt bestämmelsens *första stycke* finns en möjlighet för en skattskyldig att ansöka om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i två särskilda fall. Dessa fall har intill utgången av år 2003 angetts i 21 § fordonsskatteförordningen, såsom varande två fall där synnerliga skäl föreligger, enligt en hänvisning till 88 § fordonsskattelagen. Av skäl hänförliga till skatteverksreformen har bestämmelserna ändrats redaktionellt, men kvarstår i sak.

Av *andra stycket* framgår att nedsättning eller befrielse får avse även skatt som betalats efter det att fordonet registrerats i ett annat land eller för tid under vilken skatt eller avgift för trafik med eller innehav av fordonet utgått även i ett annat land än Sverige. Bestämmelsen tar sikte på de fall när ett fordon har förts ut från Sverige permanent och syftar till att undvika dubbelbeskattning av fordonet.

21 § Om det finns synnerliga skäl skall Skatteverket, självmant eller efter ansökan av den som är skattskyldig för ett fordon, även i annat fall än som avses i 20 § besluta om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt.

Bestämmelsen ger de skattskyldiga en möjlighet till nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt. Som förutsättning gäller att synnerliga skäl

skall anses föreligga. En motsvarande reglering för övriga punktskatter samt mervärdesskatt m.m. återfinns i 13 kap. 1 § skattebetalningslagen. Kravet på synnerliga skäl medför att bestämmelsen skall tillämpas restriktivt.

Enligt bestämmelsens nuvarande lydelse i 88 § fordonsskattelagen ankommer det dock på regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att tillämpa bestämmelsen. Enligt förslaget skall dock Skatteverket framdeles göra denna prövning. Skälen härför redovisas i avsnitt 7.5. I dagsläget finns även en möjlighet att med stöd av bestämmelsen hänföra en traktor som hör till klass I (skatteklass I) till klass II (skatteklass II). Denna möjlighet tas nu bort, eftersom den inte fyller någon praktisk funktion.

Beträffande skattenedsättningen, eller skattebefrielsens omfattning kan anmärkas att även dröjsmålsavgift och ränta omfattas av bestämmelsen genom regleringen i 1 kap. 7 §. Av 1 kap. 1 § framgår att fordonsskatt är en form av vägtrafikskatt.

22 § Ett beslut enligt 20 eller 21 § får förenas med särskilda villkor.

Bestämmelsen motsvarar nu gällande regler. Särskilda villkor kan t.ex. bestå i en skyldighet att anmäla ändrade förhållanden till Skatteverket.

3 kap. Saluvagnsskatt

Skatteplikt

1 § Motorcyklar och bilar samt släpvagnar med skattevikt över 750 kilogram är skattepliktiga för saluvagnsskatt om de får användas med stöd av en saluvagnslicens som har meddelats enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Saluvagnsskatten behandlas i avsnitt 10. Till skillnad mot bestämmelsens lydelse enligt lagen om saluvagnsskatt skall traktorer och motorredskap inte längre vara skattepliktiga för saluvagnsskatt. Motsvarande gäller för släpvagnar med en skattevikt som inte överstiger 750 kg. Som förutsättning för skatteplikt gäller att saluvagnslicens meddelats med stöd av de förutsättningar som anges i 18–19 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Skattskyldighet

2 § Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen har meddelats.

Liksom i dag är det innehavaren av saluvagnslicensen som är skattskyldig för saluvagnsskatt. En saluvagnslicens kan återkallas t.ex. om saluvagnsskatten inte har betalats, se 20 § 2 lagen om vägtrafikregister.

Skattens storlek

3 § Saluvagnsskatt skall för ett helt skatteår betalas för varje fordon som den skattskyldige samtidigt önskar använda med stöd av licensen. Skatten per fordon uppgår för ett helt skatteår till

- a) 125 kronor för motorcyklar,

- b) 715 kronor för bilar, och
- c) 200 kronor för släpvagnar.

De nuvarande skattenivåerna i lagen om saluvagnsskatt bibehålls. Efter-
som traktorer och motorredskap inte längre skall vara skattepliktiga för
saluvagnsskatt återfinns inte några skattesatser för dessa fordon. Skatte-
satsen för släpvagnar avser släpvagnar med en skattevikt överstigande
750 kg, jfr 1 §. Av tydlighetsskäl anges punktuppräkningsen genom
angivande av a, b och c i stället för 1, 2 och 3.

4 § Om skatteplikt gäller under endast en del av ett skatteår, tas saluvagnsskatt
ut för den del av året som återstår när skatteplikten börjar gälla. Om skatteplikt
gäller under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden.

Bestämmelsen är oförändrad i förhållande till lagen om saluvagnsskatt
och anger hur skatten skall beräknas om skatteplikt föreligger endast
under en del av ett skatteår eller en del av en kalendermånad.

4 kap. Beskattningsbeslut

Beslut om vägtrafikskatt

1 § Vägtrafikskatt beslutas av Vägverket genom automatiserad behandling med
stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

Om skatt som har beslutats enligt första stycket har blivit uppenbart oriktig
på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen, skall Vägverket rätta
beslutet.

Första stycket i paragrafen anger formen för de grundläggande besluten
om vägtrafikskatt (fordonsskatt och saluvagnsskatt) och motsvarar 36 §
första stycket fordonsskattelagen (tillämplig för saluvagnsskatten genom
6 § lagen om saluvagnsskatt) och att dessa beslut skall fattas genom s.k.
automatiserad behandling. Av 1 kap. 2 § följer att Vägverket i samma
ordning beslutar om dröjsmålsavgift. Det nu gällande uttrycket ”automa-
tisk databehandling” byts således ut mot det modernare uttrycket ”auto-
matiserad behandling”, vilket är teknikoberoende och används bl.a. i per-
sonuppgiftslagen (1998:204) och andra modernare författningar, se
avsnitt 7.2. Det är enligt 1 kap. 2 § Vägverket som har att svara för dessa
beslut. Att så är fallet framgår i dag av ett bemyndigande i 36 § tredje
stycket fordonsskattelagen och av 5 § fordonsskatteförordningen.

Andra stycket anger under vilka förutsättningar Vägverket skall rätta
eventuellt felaktiga beslut. Denna bestämmelse återfinns i dag i 45 §
andra stycket fordonsskattelagen. De fel som kan behöva rättas är exem-
pelvis programmerings- eller systemfel som ger upphov till ett större
antal felaktiga debiteringar och där rättelse enklast kan ske av den myn-
dighet som har att svara för dessa funktioner (se prop. 1987/88:159
s. 54). Bestämmelsen anger inte vem som kan initiera en sådan rättelse
som det är fråga om, men det torde i normalfallet vara Vägverket.
Bestämmelsens utformning utesluter dock inte att även enskilda kan
påpeka fel som kan rättas med stöd av bestämmelsen.

2 § Skatteverket skall ompröva ett beslut enligt denna lag i en fråga som kan ha betydelse för betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt, om den skattskyldige begär det eller om det finns andra skäl.

Av 7 kap. 1 och 4 §§ följer att omprövning skall göras när den skattskyldige har överklagat ett beslut.

Om något beslut i en fråga enligt denna lag inte har fattats, får Skatteverket besluta i frågan på det sätt och inom den tid som gäller för omprövning.

Den här bestämmelsen och övriga förfarandebestämmelser kommenteras i avsnitt 7. Bestämmelsen som sådan är ny och har utformats efter förebild från vad som gäller på det övriga skatteområdet i allmänhet och från 21 kap. 1 § skattebetalningslagen i synnerhet. I *första stycket* klargörs förutsättningarna för när Skatteverket skall ompröva ett beslut. Den gamla ordningen med slutliga beslut osv., som en gång infördes i fordonsskattelagen efter förebild från lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter slopas, vilket innebär att förfarandet renodlas.

Av *andra stycket* framgår att en obligatorisk omprövningsskyldighet föreligger för det fall den skattskyldige överklagar ett beslut. Denna skyldighet framgår av bestämmelserna i 6 kap. 6 § första stycket taxeringslagen (1990:324) till vilka 7 kap. 4 § hänvisar. *Tredje stycket* ger Skatteverket möjlighet att, under samma former som vid omprövning, besluta i en fråga i vilken något beslut ännu inte fattats. Det rör sig alltså inte om någon egentlig omprövning, utan endast om ett beslut fattat i samma ordning som ett omprövningsbeslut.

3 § Om en fråga som avses i 2 § har avgjorts av en allmän förvaltningsdomstol, får Skatteverket inte ompröva frågan.

Trots bestämmelsen i första stycket får en fråga som har avgjorts av en länsrätt eller kammarrätt genom beslut som fått laga kraft omprövas, om beslutet avviker från rättstillämpningen i ett regeringsrättsavgörande som har meddelats efter beslutet.

Paragrafen har utformats efter förebild från 21 kap. 3 § skattebetalningslagen. *Första stycket* innebär att en fråga som prövats i domstol och därigenom vunnit negativ rättskraft inte därefter kan omprövas; s.k. res judicata föreligger. I *andra stycket* återfinns ett undantag från huvudregeln i första stycket enligt vilket omprövning kan ske för det fall Regeringsrätten har ändrat rättstillämpningen i den aktuella frågan. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra omprövning på begäran av en skattskyldig av en fråga som tidigare prövats av domstol genom lagakraftvunnet beslut, om beslutet avviker från rättstillämpningen i ett regeringsrättsavgörande som meddelats därefter, jfr motiven till taxeringslagen (prop. 1989/90:74 s. 403 ff.). Beträffande de tidsmässiga förutsättningarna för omprövning med stöd av paragrafen gäller 4 kap. 4 och 5 §§.

Omprövning på initiativ av den skattskyldige

4 § En begäran om omprövning skall, om inte något annat följer av andra eller tredje stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

Även efter den tid som anges i första stycket får omprövning begäras av ett beslut som är till den skattskyldiges nackdel, om den skattskyldige gör sannolikt att han eller hon inte inom 60 dagar före utgången av denna tid har fått kännedom om beslutet eller om ett skattebesked eller en annan handling som inne-

håller uppgift om vad som skall betalas. Begäran skall ha kommit in inom 60 dagar från den dag då den skattskyldige fick sådan kännedom.

Om den skattskyldige vill begära omprövning av ett beslut enligt 1 § på den grunden att fordonet före den tidpunkt som är avgörande för skattskyldigheten har gått över till en ny ägare, skall framställningen göras hos Skatteverket senast 60 dagar efter den dag då skatten senast skulle ha betalats. Om den skattskyldige har fått ett krav på skatten först sedan den skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen.

Bestämmelsen anger när en begäran om omprövning skall göras hos Skatteverket. Bestämmelsen har utformats efter förebild från 21 kap. 4 och 6 §§ skattebetalningslagen. Eftersom vägtrafikskattelagen skiljer sig från övriga skatteområdet avviker bestämmelsen något från motsvarande bestämmelser i skattebetalningslagen. I *första stycket* anges således att en begäran om omprövning som huvudregel skall ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden gått till ända. Även om förfarandet ändras i förhållande till vad som nu gäller anknyter tiden för omprövning till den nu gällande treårsfristen för att enligt 38 § första stycket fordonsskattelagen begära ett s.k. slutligt beslut.

I *andra stycket* finns ett undantag från huvudregeln för de fall då den skattskyldige inte inom två månader före treårsfristens utgång har fått kännedom om ett beslut till hans eller hennes nackdel. Den skattskyldige har möjlighet att komma in med en begäran om omprövning inom 60 dagar från den dag han eller hon fick kännedom om beslutet. Någon motsvarande regel finns inte beträffande överklagande.

I *tredje stycket* anges tiden för omprövning i det särskilda fallet att den skattskyldige vill begära omprövning av ett beslut på den grunden att fordonet före den tidpunkt som är avgörande för skattskyldigheten har gått över till en ny ägare. I sådant fall skall framställningen göras senast 60 dagar efter den dag då skatten senast skulle ha betalats. Om den skattskyldige har fått ett krav på skatten först sedan den skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen. I förhållande till bestämmelsens lydelse i 39 § fordonsskattelagen har tiden utsträckt från 30 dagar till 60 dagar. Ändringen föreslås efter samråd med Skatteverket. Om en begäran om ändring av skatten på denna grund kommer in senare än inom 60 dagar skall Skatteverket inte ta upp den till prövning.

Omprövning på initiativ av Skatteverket

5 § Om Skatteverket självmant omprövar ett beslut, får omprövningsbeslut som är till fördel för den skattskyldige meddelas senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

Ett sådant omprövningsbeslut får meddelas även efter denna tid, om det av material som är tillgängligt för Skatteverket framgår att ett beskattningsbeslut är felaktigt.

Ett omprövningsbeslut som är till nackdel för den skattskyldige får inte meddelas senare än under andra året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut, utom i de fall som avses i 6 §.

I bestämmelsen anges tillämpliga tidsfrister för de fall som omprövning sker på initiativ av Skatteverket. Bestämmelsen motsvarar 21 kap. 8 och 9 §§ skattebetalningslagen. Enligt *första stycket* gäller därvid en motsvarande tid som för den skattskyldige, dvs. omprövning skall ske senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller

skatteperioden har gått ut. Som förutsättning härför gäller emellertid att det skall vara fråga om ett omprövningsbeslut som är till fördel för den skattskyldige. Vad beträffar frågan om ett omprövningsbeslut är till fördel eller nackdel för den skattskyldige uttalas i propositionen 1989/90:74 s. 308 att samtliga omprövningsbeslut som leder till högre skatt för den skattskyldige får anses vara till den skattskyldiges nackdel. Omvänt torde då gälla att beslut som leder till lägre skatt är till fördel för den skattskyldige.

I *andra stycket* utsträcks den i första stycket angivna fristen såtillvida att ett omprövningsbeslut får meddelas även efter treårsfristen, dock under förutsättning att det av material som är tillgängligt för Skatteverket framgår att ett beskattningsbeslut är felaktigt. Detta innebär således att fristen i första stycket är av begränsad betydelse, eftersom varje beslut som är felaktigt – och som omprövas till den skattskyldiges fördel – får rättas med stöd av andra stycket.

I *tredje stycket* regleras Skatteverkets möjligheter att meddela omprövningsbeslut till nackdel för den skattskyldige genom att ett sådant omprövningsbeslut inte får meddelas senare än under andra året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret har gått ut. För att kunna meddela ett beslut efter denna tid krävs att förutsättningar för efterbeskattning föreligger.

Efterbeskattning

Förutsättningar för efterbeskattning

6 § Skatteverket får meddela ett omprövningsbeslut som är till nackdel för den skattskyldige efter utgången av den tid som anges i 5 § under de förutsättningar och på det sätt som anges i 7–9 §§ (*efterbeskattning*).

Bestämmelsen har endast funktionen att inleda avsnittet om efterbeskattning och hänvisa till tillämpliga bestämmelser. Bestämmelsen motsvarar 21 kap. 10 § skattebetalningslagen.

7 § Efterbeskattning får ske, om ett beskattningsbeslut blivit felaktigt eller inte har fattats på grund av att den skattskyldige

1. har använt ett fordon i strid mot vad som är föreskrivet om registrering eller avställning av fordon,
2. inte har lämnat föreskriven anmälan till Vägverket om ändrad användning av fordonet,
3. har lämnat någon oriktig uppgift i en anmälan eller i en ansökan till Vägverket eller Skatteverket eller annars under förfarandet till ledning för beskattningen,
4. inte har registreringsbesiktigat fordonet i föreskriven ordning efter en sådan ändring som avses i 2 kap. 14 §, eller
5. har lämnat någon oriktig uppgift i ett mål vid domstol om betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt.

En uppgift skall anses vara oriktig, om det klart framgår att den är felaktig eller att den skattskyldige har utelämnat en uppgift till ledning för beskattningen som han eller hon har varit skyldig att lämna. En uppgift skall dock inte anses vara oriktig, om uppgiften tillsammans med övriga lämnade uppgifter utgör tillräckligt underlag för ett riktigt beslut. En uppgift skall inte heller anses vara oriktig, om uppgiften är så orimlig att den uppenbart inte kan läggas till grund för ett beslut.

Bestämmelsen motsvarar 21 kap. 11 § skattebetalningslagen. Bestämmelsen har modifierats något med hänsyn till vägtrafikskattelagens kon-

struktion. I bestämmelsens *första stycke* anges under vilka förutsättningar som efterbeskattning får ske. Någon ändring i sak är inte avsedd i förhållande till fordonsskattelagen. Vissa redaktionella ändringar har dock gjorts. I fordonsskattelagen finns ett stycke enligt vilket reglerna om beräkning av skatt efter skälig grund gjordes tillämpliga beträffande efterbeskattning. Stycket behövs inte längre, eftersom reglerna om beräkning av skatt efter skälig grund placerats sist i 4 kap. och är generellt tillämpliga.

Andra stycket är nytt och har infogats efter förebild från andra skatteförfattningar. Stycket omfattar således en definition av uttrycket ”oriktig uppgift”. I dessa andra författningar, t.ex. skattebetalningslagen, återfinns definitionen i anslutning till reglerna om skattetillägg. Eftersom dessa regler föreslås tas bort är det beträffande vägtrafikskattelagen lämpligare att infoga definitionen i anslutning till den bestämmelse där uttrycket används.

8 § Efterbeskattning får inte ske, om det skattebelopp som den avser är att anse som ringa eller om det med hänsyn till omständigheterna skulle framstå som uppenbart oskäligt. Om prövningen beträffande fordonsskatt avser flera skatteperioder för samma skatteår, skall frågan om skattebeloppet är att anse som ringa bedömas med hänsyn till det sammanlagda beloppet för perioderna.

Bestämmelsen är oförändrad i sak. Beträffande frågan om vad som avses med att ett belopp är att anse som ringa saknas vägledning i tidigare förarbeten. Ett belopp bör emellertid kunna anses som ringa om det är lägre än 1 000 kronor. Beloppet bör dock anses som ringa bara om det är lägre än fordonsskatten för ett skatteår för fordonet. Motsvarande bestämmelse finns i 21 kap. 13 § skattebetalningslagen.

Tidsfrister för efterbeskattning

9 § Skatteverkets beslut om efterbeskattning skall, om inte något annat följer av andra eller tredje stycket, meddelas senast under sjätte året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

Beslut om efterbeskattning på grund av en oriktig uppgift i ett omprövningsärende eller i ett mål om betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt får meddelas efter den tid som anges i första stycket, men senast ett år från utgången av den månad då Skatteverkets eller domstolens beslut i ärendet eller målet fått laga kraft.

Vid efterbeskattning gäller i övrigt bestämmelserna i 21 kap. 17–20 §§ skattebetalningslagen (1997:483). Om den skattskyldige har avlidit, skall efterbeskattningen påföras dödsboet.

Även denna bestämmelse är oförändrad i förhållande till vad som nu gäller. Om den skattskyldige har avlidit får, enligt 21 kap. 17 § skattebetalningslagen, beslut om efterbeskattning inte meddelas efter utgången av det andra året efter det kalenderår under vilket bouppteckning efter den skattskyldige har lämnats in för registrering. I 21 kap. 18 § skattebetalningslagen finns regler om förlängning av fristen för efterbeskattning när den skattskyldige delgivits misstanke för brott som avser skatt, åtal väckts för sådant brott eller preskriptionstiden förlängts genom beslut enligt 14 a § skattebrottslagen (1971:69).

10 § Om vägtrafikskatten inte kan bestämmas tillförlitligt med ledning av uppgifter i vägtrafikregistret eller med stöd av en verkställd utredning, skall den beräknas efter skälig grund.

Bestämmelsen behandlar förutsättningarna för s.k. skönsbeskattning och är tillämplig beträffande samtliga de skattebeslut som kan fattas med stöd av 4 kap. Bestämmelsens direkta tillämpningsområde kan sägas utvidgas något i förhållande till fordonsskattelagen, eftersom den ersätter den nuvarande regeln i 36 § fordonsskattelagen, med bemyndigande för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter för bestämmande av skatten i de fall som uppgifter saknas i vägtrafikregistret. I stället skall alltså förevarande, något vidare, bestämmelse utgöra den legala grunden för skatteuttag i de fallen. Det utesluter naturligtvis inte att Skatteverket utfärdar allmänna råd beträffande tillämpningen i vissa avseenden.

5 kap. Betalning av vägtrafikskatt

Hur vägtrafikskatten skall betalas

1 § Vägtrafikskatten skall betalas genom att sättas in på ett särskilt konto för skatteinbetalningar enligt denna lag. Betalningen anses ha skett den dag då den har bokförts på kontot.

Bestämmelsen kommenteras utförligt i avsnitt 6.2. Av paragrafen framgår när skatten skall anses vara betald. Motsvarande reglering finns i 16 kap. 2–3 §§ skattebetalningslagen och tillämpas bl.a. beträffande betalning av punktskatt. Detta senare framgår av 1 kap. 1 § skattebetalningslagen. Bestämmelsens nya formulering innebär att ett större betalningsansvar läggs på den skattskyldige än i dag. Denne måste göra inbetalningen i sådan tid och på sådant sätt att betalningen hinner bokföras på det särskilda kontot före betalningsfristens utgång. Motsvarande regler gäller beträffande trängselskatt (se prop. 2003/04:145 s. 61 f.). De nya reglerna för när skatten anses betald får betydelse bl.a. för reglerna om användningsförbud i 6 kap.

Vem som skall betala och betalningstider

Fordonsskatt

2 § Om inte något annat följer av andra eller tredje stycket, skall fordonsskatten betalas av den som enligt 2 kap. 4 § är skattskyldig för fordonet vid ingången av den månad under vilken skatten enligt 3 § skall betalas eller skulle ha betalats.

När ett fordon blir skattepliktigt skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när skatteplikten började gälla. Om en sådan ändring som avses i 2 kap. 14 § sker, skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när registreringsbesiktning med anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett eller, i fråga om ändrad användning av fordonet, när användningen ändrades.

Fordonsskatt som fastställs genom ett beslut om efterbeskattning skall betalas av den som var skattskyldig under den tid skatten avser.

Bestämmelsen är i huvudsak oförändrad i förhållande till fordonsskattelagen. Utöver att ange när fordonsskatten skall betalas innehåller bestämmelsen utförliga regler om vem som skall betala skatten. Vid den ordinarie debiteringen är det den som enligt 2 kap. 4 § är ägare till ett fordon vid betalningsmånadens ingång som är skyldig att betala fordonsskatten. Äganderättsförändringar efter denna tidpunkt beaktas inte. Rör det sig om en höjning av fordonsskatten på grund av ändrad beskaffenhet eller ändrad användning knyts bedömningen till registreringsbesiktningen respektive den tidpunkt då användningen ändrades. I rättsfallet RÅ79 1:39 har en skattskyldig som sålt sitt fordon betalningsmånadens första dag ansetts som ägare till fordonet vid betalningsmånadens ingång.

3 § Fordonsskatten för ett skatteår eller en skatteperiod skall betalas under månaden före ingången av skatteåret eller skatteperioden (*betalningsmånaden*).

Om fordonet har blivit skattepliktigt efter ingången av den månad som avses i första stycket, skall fordonsskatten betalas senast tre veckor efter det att skatteplikten började gälla.

Om fordonsskatt i det fall som avses i andra stycket skall betalas för högst en kalendermånad under skatteåret eller skatteperioden, skall fordonsskatt för närmast följande skatteår eller skatteperiod betalas samtidigt.

Även denna bestämmelse är oförändrad i förhållande till fordonsskattelagen. *Första stycket* avser den ordinarie betalningen, dvs. när ett fordon är skattepliktigt vid betalningsmånadens ingång.

Om ett fordon blir skattepliktigt under en betalningsmånad skall enligt *andra stycket* skatten betalas senast tre veckor efter det att skatteplikten inträdde.

Om denna skattebetalning avser högst en kalendermånad skall fordonsskatt för närmast följande skatteår eller skatteperiod, enligt *tredje stycket*, betalas samtidigt.

4 § Om skatten enligt 2 kap. 14 § skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, skall skatten betalas

1. vid ändring av fordonets beskaffenhet, senast tre veckor efter utgången av den kalendermånad under vilken registreringsbesiktningen skedde eller senast skulle ha skett, och

2. vid ändring av fordonets användning, senast tre veckor efter den dag då ändringen skedde.

Bestämmelsen anger när fordonsskatten skall betalas i de fall som skatten enligt 2 kap. 14 § skall tas ut med ett högre belopp på grund av att fordonets beskaffenhet eller användning har ändrats.

5 § Tillkommande fordonsskatt enligt 13 § skall betalas senast 30 dagar efter det att skatteändringen har trätt i kraft.

Om en traktor eller tung terrängvagn som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt som avses i 2 kap. 16 § 1 eller 16 § 3, skall fordonsskatten enligt 2 kap. 18 § betalas inom tre veckor efter det att användningen anmäldes.

Om tillkommande skatt, på grund av en skattehöjning, inte kan debiteras i samband med den ordinarie debiteringen framgår av *första stycket* att en särskild debitering får göras. Skatten skall i sådana fall betalas inom trettio dagar efter tidpunkten för skattehöjningens ikraftträdande.

Av *andra stycket* framgår att fordonsskatt, när en skattebefriad traktor eller tung terrängvagn tillfälligt används för beskattade ändamål, skall betalas inom tre veckor efter det att användningen anmäldes.

Saluvagnsskatt

6 § Saluvagnsskatt skall betalas senast tre veckor efter det att saluvagnslicens har meddelats.

Om skattskyldighet gäller vid ingången av december månad, skall skatten betalas före ingången av det skatteår som skatten avser.

Dessa bestämmelser återfinns i dag i 2 och 3 §§ förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m. För att undvika att dela upp bestämmelserna om betalningstid över flera författningar placeras de nu i stället i lagen i direkt anslutning till motsvarande bestämmelser på fordonsskatteområdet.

Gemensam bestämmelse om betalningstider

7 § Vägtrafikskatt som har fastställts genom beslut om omprövning enligt 4 kap. skall betalas inom 30 dagar från beslutsdagen.

Bestämmelsen avser såväl fordonsskatt som saluvagnsskatt och tar sikte på de fall när skatt har fastställts genom omprövning. Bestämmelsen motsvarar 16 kap. 6 § andra stycket skattebetalningslagen.

Anstånd med betalning av skatt

Anstånd vid omprövning eller överklagande

8 § Skatteverket får bevilja anstånd med betalning av vägtrafikskatt om

1. den skattskyldige har begärt omprövning av eller har överklagat ett beskattningsbeslut och det är tveksamt om betalningsskyldighet kommer att gälla, eller

2. det i andra fall kan antas att den skattskyldige kommer att bli helt eller delvis befriad från skatten.

Bestämmelserna i 19 kap. 6 § första och tredje styckena skattebetalningslagen (1997:483) om kostnadsränta vid anstånd skall då tillämpas.

Anståndstiden får bestämmas till längst tre månader efter den dag då beslut fattades med anledning av begäran om befrielse eller omprövning eller med anledning av överklagandet.

Bestämmelsen har moderniserats efter förebild från 17 kap. 2 § skattebetalningslagen. Paragrafens tidigare utformning baserades på motsvarande regler i den numera upphävda lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter. I *första stycket* anges de förutsättningar som skall gälla för att anstånd skall kunna beviljas.

Andra stycket har förtydligats såtillvida att ordet kostnadsränta lagts till för att göra hänvisningen till skattebetalningslagen klarare.

Av *tredje stycket* framgår att anståndstiden får bestämmas till längst tre månader efter den dag då beslut fattades med anledning av begäran om befrielse eller omprövning eller med anledning av överklagandet. Tiden överensstämmer med vad som gäller enligt skattebetalningslagen.

9 § Om det finns synnerliga skäl, skall Skatteverket bevilja anstånd med att betala vägtrafikskatt även i andra fall eller på annat sätt än som avses i 8 §.

Paragrafen är avsedd att täcka de undantagssituationer som enligt gällande reglering uttryckligen anges i fordonsskattelagen. I dag anges således i 59 § att anstånd kan medges om den skattskyldiges skattebetalningsförmåga är nedsatt på grund av sjukdom eller någon annan omständighet som han inte kunnat råda över och det samtidigt föreligger synnerligen ömmande omständigheter. Bestämmelsen har nu omformulerats efter förebild från 17 kap. 7 § skattebetalningslagen. Beträffande bestämmelsens tillämpning anförde departementschefen i förarbetena till fordonsskattelagen att bestämmelsen borde tillämpas restriktivt och att anstånd inte borde komma i fråga annat än i enstaka mycket speciella fall (prop. 1987/89:159 s. 42). Genom rekvisitet "synnerliga skäl" tydliggörs paragrafens begränsade tillämpningsområde. Såsom nämnts i kommentaren till den föregående bestämmelsen har anståndsbestämmelserna i fordonsskattelagen sin grund i motsvarande reglering i lagen om punktskatter och prisregleringsavgifter. Som en del av bestämmelsen gäller i dag att anstånd endast kan sökas för skatt som ännu inte hade förfallit till betalning. Genom paragrafens nu föreslagna lydelse bortfaller det kravet. Motsvarande skedde beträffande punktskatterna i samband med att dessa skatter insortades under skattebetalningslagens regler. I praktiken innebär denna ändring för Skatteverkets vidkommande att i vissa fall ett beslut om anstånd måste meddelas i stället för ett beslut om avvisning.

Gemensamma bestämmelser om anstånd

10 § En ansökan om anstånd med att betala vägtrafikskatt skall ges in till Skatteverket.

Av bestämmelsen framgår till vilken instans den skattskyldige skall vända sig med en ansökan om anstånd.

11 § Om de förhållanden som ligger till grund för anstånd har förändrats väsentligt sedan anstånd beviljats eller om det finns andra särskilda skäl, får beslutet om anstånd omprövas.

I paragrafen återfinns bestämmelser som ger Skatteverket möjlighet att ompröva ett anståndsbeslut om de förhållanden som ligger till grund för anstånd har förändrats väsentligt sedan anstånd beviljats eller om det finns andra särskilda skäl. Motsvarande bestämmelse finns i fordonsskattelagen. Bestämmelsen är utformad i enlighet med vad *Lagrådet* har förordat.

Återbetalning samt betalning av tillkommande skatt i vissa fall

12 § Om skatteplikten för fordonsskatt för ett fordon upphör under tid för vilken skatt har betalats, skall den överskjutande skatten återbetalas till den som var skattskyldig när skatteplikten upphörde.

Om skatten i det fall som avses i 2 kap. 14 § sänks, skall den överskjutande skatten återbetalas till den som var skattskyldig när registreringsbesiktning med

anledning av ändringen skedde eller, om sänkningen beror av ändrad användning, när användningen ändrades.

Om skatteplikt för saluvagnsskatt upphör under tid för vilken skatt har betalats, skall överskjutande belopp efter ansökan återbetalas till den skattskyldige sedan utlämnad saluvagnsskylt har återställts.

I paragrafen har i *första och tredje styckena* samlats bestämmelser om återbetalning av fordonsskatt respektive saluvagnsskatt för de fall då skatteplikten för dessa skatteslag upphör. I *andra stycket* regleras de fall av återbetalning av fordonsskatt som föranleds av att ett fordon beskaftat eller användningssätt ändras. I enlighet med vad *Lagrådet* förordat har paragrafen utformas som ett åliggande att i de angivna fallen återbetala den överskjutande skatten.

13 § Om fordonsskatten för ett fordon på grund av ändring i denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tiden efter ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser, skall tillkommande skattebelopp betalas för tiden från och med dagen för ändringen till utgången av skatteåret eller, om fordonsskatt har beslutats för en skatteperiod, till utgången av skatteperioden. För samma tid skall överskjutande skattebelopp som har betalats återbetalas.

Den som är skattskyldig vid ikraftträdandet av lagändringen skall betala tillkommande skattebelopp och är berättigad till återbetalning av överskjutande skattebelopp.

Syftet med bestämmelsen är att minska behovet av övergångsbestämmelser i de fall fordonsskattesatserna ändras (se prop. 1987/88:159 s. 49). Således reglerar *första stycket* hur skatten skall betalas i sådana fall. Tillkommande skatt skall enligt 5 kap. 5 § betalas senast en månad efter det att skatteändringen trätt i kraft.

Av *andra stycket* framgår vem som skall betala, eller återfå den skatt som beräknats med stöd av första stycket.

14 § Om skatt som enligt 12 och 13 §§ skall återbetalas inte har betalats skall den utestående skatten sättas ned.

Fordonsskatt enligt beslut som anges i 13 § behöver inte betalas om den understiger 200 kronor. Återbetalning skall inte göras av belopp som understiger 100 kronor.

I *första stycket* regleras situationen att den skatt som skall återbetalas enligt 12 och 13 §§ inte har betalats. Den utestående skatten skall då sättas ned. Bestämmelsen motsvarar 66 § fordonsskattelagen. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Syftet med regleringen i *andra stycket* är att minska antalet debiteringar och återbetalningar av små belopp som kan uppkomma genom tillämpning av 5 kap. 13 §. Motsvarande bestämmelse finns i 19 § fordonsskattelagen. Beloppet har höjts till 200 kronor vad beträffar skyldigheten att betala in tillkommande skatt. Gränsen för återbetalning skall dock ligga fast vid 100 kronor vilket, såsom *Lagrådet* påpekat, står i överensstämmelse med motsvarande reglering i skattebetalningslagen (18 kap. 7 § första stycket 1).

15 § Om en lastbil eller en släpvagn har transporterats på järnväg inom Sverige skall Skatteverket, om förutsättningarna i andra stycket är uppfyllda, efter ansökan besluta att hela eller halva den fordonsskatt som har betalats för fordonet för det skatteår då transporten har ägt rum skall återbetalas.

Skatten återbetalas

1. helt, om fordonet har transporterats på järnväg sammanlagt minst 120 dygn under skatteåret, och
2. med hälften, om fordonet har transporterats på järnväg under minst 60 dygn men mindre än 120 dygn.

Bestämmelsen behandlar kombinerade transporter (kombitrafik) och är, liksom den följande bestämmelsen oförändrad i sak. Ett flertal redaktionella ändringar har dock gjorts. Med kombitrafik avses normalt att lastbil eller släpvagn transporteras på järnväg. I direktiv 92/106/EEG² om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (kombitrafikdirektivet) finns bestämmelser som avser att underlätta sådana kombinerade transporter. Enligt direktivets artikel 6 skall medlemsstaterna återbetala eller sätta ned fordonsskatten när lastbilar, dragbilar, släpvagnar eller påhängsvagnar transporteras på järnväg i kombitransport. Den vanligaste typen av fordon som transporteras på järnväg är påhängsvagnar. I Sverige är påhängsvagnar skattefria, eftersom fordonsskatten ligger på dragbilen. Sverige har implementerat direktivets tvingande bestämmelser genom en regel i 70 a § fordonsskattelagen som medger återbetalning för dessa fall. Bestämmelsen har nu delats upp på denna och nästföljande paragraf.

16 § Berättigad till återbetalning enligt 15 § är den som är skattskyldig för fordonet vid utgången av skatteåret eller, om skatteplikten för fordonet har upphört dessförinnan av någon annan anledning än avställning, den som då var skattskyldig för fordonet.

Ansökan om återbetalning prövas endast om den har kommit in till Skatteverket inom fyra månader efter skatteårets utgång. För Skatteverkets beslut tillämpas 4 kap. 2 §.

Bestämmelsen anknyter till 5 kap. 15 § och reglerar bl.a. vem som är berättigad till återbetalning, se kommentar ovan.

Dröjsmålsavgift

17 § En avgift (dröjsmålsavgift) skall tas ut för varje fordon där vägtrafikskatt inte betalas inom den tid och i den ordning som har bestämts enligt denna lag.

Om anstånd med betalning av skatten har beviljats enligt 8 eller 9 §, skall dröjsmålsavgift tas ut endast på det skattebelopp som inte har betalats senast vid anståndstidens slut.

I övrigt gäller bestämmelserna i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

De nuvarande reglerna om dröjsmålsavgift återfinns i 61–63 §§ fordonsskattelagen. Dessa bestämmelser kortas emellertid nu ned och samlas i en paragraf, mot tidigare tre. Med begreppet varje fordon framgår att dröjsmålsavgift skall betalas för varje separat fordon om en skattskyldig innehar flera fordon. Bestämmelsen i 63 § fordonsskattelagen om befrielse från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift slopas, eftersom den är överflödig, och då detta framgår redan av 6 § lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift till vilken *tredje stycket* hänvisar. Att bestämmelserna om skattebeslut enligt lagen även gäller beslut om sådan befrielse framgår av 1 kap. 7 §. Beträffande den närmare tillämpningen av reglerna om dröjs-

² Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38, Celex 31992L0106).

6 kap. Effekter av att skatt inte har betalats

Förbud att använda fordon på grund av att skatt inte har betalats

1 § Ett skattepliktigt fordon får inte användas, om fordonsskatten inte har betalats inom den tid som har bestämts enligt denna lag. Användningsförbudet gäller till dess skatten har betalats.

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

1. skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret,
2. skatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 4 kap. 6 § eller avser ytterligare skatt som har beslutats efter ägarbytet, eller
3. skatt för vilken anstånd med betalningen gäller.

Om det finns särskilda skäl, skall Skatteverket medge att ett visst fordon får användas trots bestämmelserna i första stycket.

Bestämmelsen är oförändrad i sak i likhet med övriga bestämmelser i 6 kap. Genomgående gäller emellertid att de tidigare använda uttrycken ”brukar” och ”brukandeförbud” ersatts med uttrycken ”använder” och ”användningsförbud”. En andra mening har i förtydligande syfte lagts till i *första stycket*.

I *andra stycket* redovisas de undantagssituationer då ett fordon får användas trots att fordonsskatt inte har betalats. Andra stycket *punkterna 1 och 2* infördes genom vägtrafikskatteförordningen (1973:601) och var ett resultat av en allmän bedömning av hur omfattande användningsförbudet borde vara (se SOU 1972:42 s. 219). Följande exempel illustrerar tillämpningen av punkten 2 och återfinns i Riksskatteverkets (nu Skatteverket) Handledning för fordonsskatt 1998.

– A säljer en bil till B den 12 januari 2006. Den 26 januari beslutar Skatteverket att A skall betala ytterligare fordonsskatt för bilen. Sista betalningsdag för skatten bestäms till den 23 februari. Även om A inte betalar skatten i tid får B använda bilen, eftersom Skatteverkets beslut meddelades efter ägarbytet. – Andra stycket *punkten 3* motiveras av anståndsreglerna i 5 kap. 8–11. Användningsförbud inträder om ett medgivet anstånd löper ut utan att skatten har betalats (se prop. 1987/88:159 s. 57).

I *tredje stycket* finns en dispensmöjlighet från reglerna om användningsförbud. Således kan Skatteverket medge att ett visst fordon får användas även om förutsättningar för användningsförbud föreligger. Som förutsättning härför gäller att särskilda skäl skall anses föreligga. I förarbetena till fordonsskattelagen uttalades beträffande denna bestämmelse att den dittillsvarande restriktiva tillämpningen borde bestå (se prop. 1987/88:159 s. 57). Mot bakgrund av syftet med reglerna om användningsförbud saknas anledning att frångå dessa uttalanden. Vad gäller frågan om när särskilda skäl skall anses föreligga redovisar Skatteverket i verkets Handledning för fordonsskatt 1998 ett antal situationer där sådana särskilda skäl kan anses föreligga (s. 85).

2 § Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får det användas av den nya ägaren även om fordonsskatt, som en tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för fordon som tillhör ett

Fordon som sålts vid exekutiv försäljning får användas av den nye ägaren, trots att fordonsskatt som tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Undantaget gäller även om bilen säljs vidare av den som förvärvat den vid den exekutiva försäljningen. Motsvarande ordning skall gälla även för fordon som tillhör ett konkursbo.

Användning av fordon trots att skatt inte har betalats

Omhändertagande av registreringsskyltar

3 § Om ett fordon används i strid mot 1 § och två månader har gått från den dag, då den skatt som har föranlett användningsförbudet senast skulle ha betalats, skall polisen ta hand om fordonets registreringsskyltar.

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

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

Syftet med bestämmelsen är att träffa de fall där användningsförbudet kan antas ha överträtts avsiktligt. Därvid bör den skattskyldige inom den tidsram som anges i *första stycket* ha hunnit få såväl ett inbetalningskort avseende fordonsskatten som en påminnelse om att betala. Han eller hon torde därför inte vara ovetande om att fordonet inte får användas. Genom *andra stycket* görs bestämmelsen tillämplig även för avställda fordon. Beträffande dessa fordon kan nämnas att den tvåmånadersfrist som anges i första stycket löper oavbrutet även om fordonet vid en senare tidpunkt ställs av. Flyttning av fordonet enligt *tredje stycket* bör enligt förarbetena till bestämmelsen bl.a. medges om fordonet annars skulle utgöra en trafikfara (se prop. 1981/82:225 s. 56). Fordonet bör också få flyttas om det är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om färden avbröts direkt, t.ex. levande djur och kylvaror.

Ansvarsbestämmelser

4 § En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid mot 1 § sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 3 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Första stycket gäller även när ett avställt fordon används, om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 3 §, och användningsförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 1 §, om fordonet hade varit skattepliktigt.

En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas på något annat sätt i strid mot 1 § döms till penningböter.

Bestämmelsen motsvarar 79 § fordonsskattelagen och är oförändrad i sak. I *första stycket* ges straffbestämmelser för den som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder, eller låter använda, ett fordon som blivit avskyltat på den grunden att det använts i strid mot ett användningsförbud. Liksom föregående bestämmelse skall även denna bestämmelse tillämpas på avställda fordon. Detta framgår av *andra stycket*. I *tredje stycket* ges en straffbestämmelse för den som använder, eller låter använda, ett fordon i strid mot ett användningsförbud, utan att fordonet

dessförinnan blivit avskyltat. Till skillnad mot första stycket gäller här endast penningböter som påföljd. Även för tillämpning av denna straffbestämmelse krävs att uppsåt eller oaktsamhet förelegat.

5 § Den som uppsåtligen använder någon annans fordon utan lov döms i ägarens ställe enligt 4 §. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den ägaren utsett.

Bestämmelsen motsvarar 80 § fordonsskattelagen och är i princip oförändrad i sak. I förtydligande syfte har den nuvarande bestämmelsen kompletterats på så sätt att det uttryckligen anges att det krävs uppsåt i förhållande till att fordonet används utan ägarens lov. Genom bestämmelsen föreskrivs att den som uppsåtligen använder någon annans fordon utan lov kan drabbas av samma rättsverkningar som ägaren enligt 6 kap. 4 §. Hänvisningen till 4 § innebär bl.a. att det på motsvarande sätt krävs uppsåt eller oaktsamhet i förhållande till att fordonet har användningsförbud. Motsvarande gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den som ägaren har utsett.

6 § Bestämmelserna i 4 § gäller även föraren, om han eller hon kände till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid kontroll, prövning, tillsyn eller haveriundersökning enligt 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:574).

Bestämmelsen motsvarar 81 § fordonsskattelagen och är oförändrad i sak. Enligt paragrafen kan även föraren dömas om han eller hon känt till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs i vissa särskilt angivna sammanhang. Bestämmelsen skiljer sig från 5 § på så sätt att ägarens lov saknar betydelse och att det krävs att föraren har uppsåt i förhållande till att fordonet har användningsförbud.

7 § Ansvarsbestämmelserna för ägare eller användare av fordon skall i fråga om fordon som tillhör eller används av staten eller kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som ankommer på honom eller henne för att hindra att ett brott mot lagen begås men sker detta ändå på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas ansvarsbestämmelserna i stället på den överordnade.

I fråga om fordon som tillhör eller används av dödsbo, aktiebolag, ekonomisk förening eller annan juridisk person, skall ansvarsbestämmelserna tillämpas på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen. Om Vägverket på begäran av en juridisk person godtagit en viss fysisk person som bärare av ägares ansvar, skall dock bestämmelserna i stället gälla denne.

Bestämmelsen motsvarar 82 § fordonsskattelagen och är oförändrad i sak. Orden ”brukare” och ”brukas” ersätts med de enklare orden ”användare” och ”används”.

7 kap. Överklagande

Överklagbara beslut

1 § Beslut enligt denna lag får, utom i de fall som avses i andra stycket, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket om inte något annat följer av andra föreskrifter. Vägverkets beslut om vägtrafikskatt genom automatiserad behand-

ling med stöd av 4 kap. 1 § får dock överklagas av den skattskyldige först när beslutet har omprövats av Skatteverket enligt 4 kap. 2 §. En skattskyldigs överklagande av ett sådant beslut innan beslutet har omprövats skall anses som en begäran om omprövning.

Beslut om skatterevisión och föreläggande vid vite får inte överklagas. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I bestämmelsens *första stycke* anges att Skatteverkets beslut enligt lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol om inte annat följer av andra bestämmelser. Av bestämmelsen följer t.ex. att beslut med stöd av ansvarsbestämmelserna i 6 kap. 4–7 §§ överklagas till allmän domstol.

Detta är en generell överklaganderegél som ersätter den nuvarande formen *överklagande i allmän ordning* som återfinns i 84 och 84 a §§ fordonsskattelagen. Liknande bestämmelse återfinns i 22 kap. 1 § skattebetalningslagen. Av första stycket *andra meningen* framgår att ett beslut om vägtrafikskatt som har fattats av Vägverket enligt 4 kap. 1 § får överklagas först när beslutet har omprövats av Skatteverket enligt 4 kap. 2 §. Om ett sådant beslut ändå överklagas skall överklagandet inte avvisas. Överklagandet skall i stället anses utgöra en begäran om omprövning. Bestämmelsen kommenteras i avsnitt 7.3 och 7.4.

Av *andra stycket* framgår att beslut om skatterevisión och föreläggande vid vite inte får överklagas. Motsvarande bestämmelse finns i 22 kap. 2 § skattebetalningslagen.

Av *tredje stycket* framgår att det krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Det generella kravet på prövningstillstånd infördes beträffande fordonsskatten den 1 januari 2004 i samband med skatteverksreformen (se prop. 2002/03:99).

2 § Om det är den skattskyldige som överklagar, skall Skatteverket vara den skattskyldiges motpart sedan handlingarna i målet överlämnats till länsrätten. Om även det allmänna ombudet hos Skatteverket överklagar, tillämpas dock bestämmelserna i 2 § lagen (2003:643) om allmänt ombud hos Skatteverket.

Det allmänna ombudet får föra talan till den skattskyldiges förmån. Ombudet har då samma behörighet som den skattskyldige.

Den 1 januari 2004 återinfördes funktionen med ett allmänt ombud inom skatteförvaltningen. Detta var en följd av att Riksskatteverket och de tio skattemyndigheterna slogs ihop till en enda myndighet, Skatteverket (se prop. 2002/03:99). Detta har inneburit att reglerna i fordonsskattelagen kompletterats med regler om allmänt ombud. Dessa regler förs i huvudsak över till vägtrafikskattelagen, men kompletteras i förtydligande syfte efter förebild från skattebetalningslagen. I *första stycket* klargörs således vem som skall vara den skattskyldiges motpart när denne överklagar ett beslut. Som huvudregel gäller att Skatteverket är den skattskyldiges motpart. För det fall att även det allmänna ombudet överklagar ett beslut skall dock bestämmelserna i 2 § lagen (2003:643) om allmänt ombud hos Skatteverket tillämpas. Enligt nämnda bestämmelser skall i ett sådant fall det allmännas talan i allmän förvaltningsdomstol föras av det allmänna ombudet. Första stycket motsvarar 22 kap 1 § andra stycket skattebetalningslagen. Av *andra stycket* framgår att det allmänna ombudet också får föra talan till den skattskyldiges förmån.

3 § Den skattskyldiges överklagande skall, om inte något annat följer av andra stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut. Om beslutet har meddelats efter den 30 september tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut och den skattskyldige har fått del av beslutet efter utgången av november samma år, eller om beslutet avser efterbeskattning, får överklagandet dock komma in inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Om en part har överklagat ett beslut om fastställande av skatt eller om efterbeskattning, får också motparten överklaga beslutet, även om den för motparten gällande tiden för överklagande har gått ut. Ett sådant överklagande skall ha kommit in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha skett. Om det första överklagandet förfaller av någon anledning, förfaller också det senare.

Bestämmelsen anvisar inom vilken tid ett överklagande skall ske. I *första stycket* anges således att den skattskyldiges överklagande skall ha kommit in inom samma tid som gäller för begäran av omprövning enligt 4 kap. 4 §. För att ge den skattskyldige möjlighet att hinna överklaga beslut som fattats mot slutet av fristens utgång gäller en särskild regel för dessa beslut, nämligen att den skattskyldige då har tre veckor på sig att överklaga från dagen för delgivning. Motsvarande gäller för beslut om efterbeskattning, som ju, enligt 4 kap. 9 §, kan fattas upp till sex år efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

I *andra stycket* ges regler om tid för överklagande i de fall som någon överklagar i anslutning till någon annans överklagande. Stycket har justerats i enlighet med vad *Lagrådet* anfört.

4 § Vid en begäran av omprövning av Vägverkets automatiserade beslut enligt 4 kap. 1 § gäller 6 kap. 5 och 6 §§ taxeringslagen (1990:324).

Vid överklagande av Skatteverkets omprövningsbeslut enligt 4 kap. 2 § gäller 6 kap. 5–7 §§ taxeringslagen.

Paragrafen fyller ut bestämmelserna om överklagande med taxeringslagens bestämmelser om bl.a. Skatteverkets skyldighet till rättidsprövning samt obligatorisk omprövning. Bestämmelserna i taxeringslagen, till vilka paragrafen hänvisar, har i huvudsak utformats efter motsvarande bestämmelser i förvaltningslagen (1986:223), men avpassats efter skatteområdet. En av de mer väsentliga skillnaderna är att Skatteverkets omprövningsskyldighet inbegriper såväl beslutets laglighet som dess riktighet i övrigt, jämfört med den mer begränsade omprövningsskyldighet som följer av 27 § förvaltningslagen.

I *första stycket* finns hänvisningar till vilka bestämmelser i taxeringslagen som gäller vid omprövning av vägverkets automatiserade beslut.

I *andra stycket* anges vilka bestämmelser i taxeringslagen som gäller vid överklagande av Skatteverkets omprövningsbeslut. Anledningen till att det hänvisas till olika bestämmelser i taxeringslagen vid begäran om omprövning respektive överklagande är att Vägverkets automatiserade beslut om vägtrafikskatt kan överklagas först när det har omprövats av Skatteverket enligt 4 kap. 2 §. Överklagandebestämmelsen återfinns i 7 kap. 1 § och kommenteras i avsnitt 7.4.

5 § Det allmänna ombudets överklagande skall ha kommit in till Skatteverket inom den tidsfrist som enligt 4 kap. gäller för beslut om omprövning på initiativ av Skatteverket eller efter sådan tid men inom tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades.

Om ett omprövningsbeslut som avser efterbeskattning överklagas och det begärs ändring till den skattskyldiges nackdel, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Bestämmelsen anger det allmänna ombudets tidsfrist för överklagande. I *första stycket* anges således att tidsfristerna för överklagande motsvarar de som gäller för omprövning på initiativ av Skatteverket enligt 4 kap. För sent fattade beslut inom denna frist gäller emellertid en överklagandetid om tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades. Enligt 6 a § första stycket förvaltningsprocesslagen (1971:291) skall den enskilde överklaga inom tre veckor. Motsvarande tidsfrist gäller enligt *andra stycket* för det allmänna ombudets överklagande av beslut om efterbeskattning om det begärs ändring till den skattskyldiges nackdel.

Förfarandet vid överklagande

6 § Vid överklagande av länsrättens och kammarrättens beslut gäller 6 kap. 10, 14 och 17 §§ taxeringslagen (1990:324).

Paragrafen fyller ut bestämmelserna om överklagande med taxeringslagens bestämmelser om fullföljdsförbud mot länsrättens beslut avseende Skatteverkets beslut att avvisa en begäran om omprövning såsom för sent inkommen, tidsfrister för s.k. anslutningsbesvär samt en möjlighet för såväl Skatteverket som det allmänna ombudet att föra talan till den skattskyldiges förmån. I 22 kap. 13 § skattebetalningslagen återfinns motsvarande hänvisningar till taxeringslagen.

8 kap. Övriga bestämmelser

Avrundning

1 § Belopp som avser skatt enligt denna lag skall avrundas till närmaste lägre hela kronor.

Om det till följd av ett skattebeslut uppkommer ett skattebelopp under 50 kronor, bortfaller beloppet och behöver inte betalas in till staten. Sådant belopp återbetalas inte heller.

Paragrafen innehåller en avrundningsregel. Den gäller, på grund av 1 kap. 7 § vägtrafikskattelagen inte endast skatt utan också dröjsmålsavgifter och ränta. En liknande bestämmelse återfinns i 23 kap. 1 § skattebetalningslagen, men i en mer ålderdomlig språkdräkt.

I *andra stycket* finns en bestämmelse enligt vilken skattebelopp under 50 kronor inte behöver betalas in till staten och inte heller återbetalas. Dessa belopp bortfaller således. Beloppet har höjts från 25 kronor till 50 kronor. Bestämmelsen motsvarar 57 § andra stycket fordonsskattelagen och berörs i avsnitt 7.8. Bestämmelsen har justerats i enlighet med vad *Lagrådet* anfört.

2 § Vid återbetalning av vägtrafikskatt skall räknas av

1. sådan vägtrafikskatt som är förfallen till betalning och som inte har betalats, och

2. sådana avgifter för registrering enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister som skall betalas i samband med betalning av vägtrafikskatt.

I fråga om avräkningen skall bestämmelserna i 4 kap. 1–5 och 10 §§ samt i 7 kap. tillämpas på motsvarande sätt.

Bestämmelsen reglerar hur avräkning kan ske i vissa situationer och motsvarar i huvudsak 66 § andra stycket fordonsskattelagen. Med vägtrafikskatt i första punkten avses enligt 1 kap. 7 § även dröjsmålsavgift. I enlighet med vad *Lagrådet* föreslagit utgår därför dröjsmålsavgift ur bestämmelsen.

Verkställighet

3 § En begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut enligt denna lag inverkar inte på skyldigheten att betala den vägtrafikskatt som omprövningen eller överklagandet avser.

Paragrafen ersätter två bestämmelser i fordonsskattelagen (66 § tredje stycket och 85 §) med i huvudsak samma tillämpningsområde. Bestämmelsen gäller, liksom övriga paragrafer som avser vägtrafikskatt, genom 1 kap. 7 § vägtrafikskattelagen inte endast skatt, utan även dröjsmålsavgifter och ränta. Bestämmelsen innebär att en begäran om omprövning, eller ett överklagande, inte medför att den skattskyldige kan hålla inne skatten. Motsvarande bestämmelse återfinns i 23 kap. 7 § skattebetalningslagen. Om den skattskyldige önskar skjuta upp betalningen har han eller hon i stället att söka anstånd i enlighet med bestämmelserna i 5 kap. 8–11 vägtrafikskattelagen.

4 § Om vägtrafikskatt inte betalas i rätt tid, skall den lämnas för indrivning. Sådan får dock inte begäras för ett belopp som omfattas av anstånd. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.

Bestämmelsen motsvarar i stort gällande reglering i 66 § första stycket fordonsskattelagen och gäller genom 1 kap. 7 § vägtrafikskattelagen inte endast skatt, utan även dröjsmålsavgifter och ränta. På grund härav och i enlighet med vad som anges i kommentaren till 8 kap. 2 § har dröjsmålsavgift på *Lagrådets* tillrådan utgått ur bestämmelsen. *Första stycket* motsvaras delvis av 17 kap. 10 § och 20 kap. 1 § skattebetalningslagen. Bemyndigandet i bestämmelsen återfinns i dag i 66 § första stycket fordonsskattelagen. Likadana bemyndiganden återfinns bl.a. i 10 kap. 29 § första stycket plan- och bygglagen (1987:10) och 37 § Tullagen (1994:1550).

Andra stycket motsvaras av 20 kap. 4 § skattebetalningslagen.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006. Genom lagen upphävs fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt.

Tidpunkten för lagens ikraftträdande och övergångsbestämmelserna kommenteras i avsnitt 13. Eftersom vägtrafikskattelagen och lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt ersätter fordonsskattelagen och lagen om saluvagnsskatt upphävs dessa i samband med ikraftträdandet.

2. Fordonsskatt som avser tid före utgången av september 2006 skall, med avseende på skatteplikten och skattens storlek, beräknas enligt äldre bestämmelser.

Fordonsskatten debiteras i förskott för skatteår och skatteperiod. För att så långt som möjligt minska behovet av extra debiteringar av tillkommande skatt skall de nya bestämmelserna om skatteplikt och skattens beräkning tillämpas först fr.o.m. den 1 oktober 2006. Övergångsbestämmelsen avser givetvis beskattningen av de fordon som omfattas av vägtrafikskattelagen och har således inte någon inverkan på de fordon som fr.o.m. den 1 maj 2006 skall beskattas enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (jfr 1 kap. 1 § andra stycket). Vad beträffar förfarandereglererna berörs de inte av denna övergångsbestämmelse utan blir omedelbart tillämpliga inom hela vägtrafikbeskattningen.

3. Om fordonsskatt på grund av denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tid efter ikraftträdandet enligt fordonsskattelagen, behöver inte tillkommande belopp betalas in om det understiger 200 kronor. Överskjutande belopp skall inte återbetalas om det understiger 100 kronor.

Övergångsbestämmelsen syftar till att minska antalet tilläggsdebiteringar och återbetalningar med anledning av att fordonsskattelagen ersätts med den nya vägtrafikskattelagen och lagen med särskilda bestämmelser. Beloppsgränsen för skyldigheten att betala in tillkommande skatt fastställs till 200 kronor, medan gränsen för återbetalning fastställs till 100 kronor. Det senare i enlighet med *Lagrådets* förslag. Tilläggsdebiteringar och återbetalningar vid framtida ändringar i lagen regleras i 5 kap. 14 §.

4. Bestämmelserna i 14 a och 14 c §§ fordonsskattelagen om befrielse eller nedsättning av fordonsskatt för vissa fordon gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna.

I 14 a och c §§ fordonsskattelagen finns regler om skattelättnad för vissa personbilar samt lätta lastbilar och bussar. Skattelättnaden i 14 a § tar sikte på lätta fordon som uppfyller någon av miljöklasserna El eller Hybrid, medan skattelättnaden i 14 c § tar sikte på vissa fordon som redan år 2002 uppfyllde miljöklass 2005. För att säkerställa att de fordon som vid ikraftträdandet av den nya lagen omfattas av de särskilda skattelättnaderna också skall kunna utnyttja dessa bestämmelser fullt ut i enlighet med sitt innehåll, behövs en övergångsbestämmelse (se avsnitt 8.4.1).

Vid utformningen av övergångsbestämmelsen har beaktats att den föreslagna lagen om vägtrafikskatt inte omfattar fordon av nu aktuellt

slag som delats in i miljöklasser enligt den äldre bilavgaslagen (1986:1386). Sådana fordon skall i stället beskattas enligt den föreslagna lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Beträffande 14 a och c §§ i fordonsskattelagen konstateras att de bestämmelserna, genom ändringar och övergångsbestämmelser, äger tillämpning såväl i fråga om fordon enligt det äldre systemet i bilavgaslagen som enligt det nuvarande systemet i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Av detta följer att övergångsbestämmelser behövs såväl i förhållande till den nya lagen om vägtrafikskatt som till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Den eftersträlvade effekten är således att de aktuella fordonen även i den nya lagstiftningen skall beskattas med iakttagande av 14 a och c §§, oavsett om det enskilda fordonet är skattepliktigt enligt vägtrafikskattelagen eller enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. För det ändamålet är övergångsbestämmelsen för 14 a och c §§ densamma i båda lagarna.

5. Brukandeförbud som har inträtt med stöd av 64 § fordonsskattelagen skall gälla som användningsförbud enligt 6 kap. 1 § i denna lag.

I bestämmelsen finns övergångsregler med anledning av att brukandeförbudet enligt fordonsskattelagen byts ut mot motsvarande användningsförbud i vägtrafikskattelagen. Övergångsbestämmelsen innebär att ett fordon som är belagt med brukandeförbud enligt fordonsskattelagen blir belagt med ett användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen.

6. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en bestämmelse i fordonsskattelagen eller lagen om saluvagnsskatt som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

Bestämmelsen innebär att de bestämmelser i vägtrafikskattelagen som motsvarar upphävda bestämmelser blir tillämpliga även om följändring inte har skett. Bestämmelsen är en s.k. trolleribestämmelse som normalt bör undvikas. Huvudregeln är att följändringar görs i varje författning som berörs av en reform. I förevarande fall görs emellertid genomgripande ändringar som bl.a. medför upphävandet av flera författningar, till vilka ett stort antal andra författningar hänvisar. Det kan därför inte uteslutas att någon följändring återstår på något håll i den samlade lagstiftningen. Det finns därför i detta fall ett behov av en sådan bestämmelse. Därutöver kan anmärkas att det finns hänvisningar till fordonsskattelagens bestämmelser i såväl lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden som i förordningen (1997:1157) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna. Dessa författningar bygger på internationella överenskommelser och kan inte ensidigt ändras. Även dessa förhållanden ger stöd för den nu föreslagna bestämmelsen.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (2006:000)

(Bilagan återges inte här, se i stället författningsförslaget i propositionens inledning.)

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (2006:000)

(Bilagan återges inte här, se i stället författningsförslaget i propositionens inledning.)

Eftersom fordonsskatten för personbilar klass I i fortsättningen skall vara koldioxidbaserad och reglerna härför anges direkt i lagen återfinns inte längre dessa skattesatser i bilagan. Fordonsskatten för personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar återfinns i lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Skattesatser för resterande skattepliktiga fordon återfinns i bilagan.

15.3 Förslaget till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Allmänt

Den nya vägtrafikskattelagen skall, vad beträffar personbilar klass I, tillämpas på fordon av modellår 2006 eller yngre, alternativt uppfyller en viss lägsta miljöklass. Vissa personbilar omfattas således inte av den nya vägtrafikskattelagen. Inte heller omfattas lätta bussar och lätta lastbilar av den nya vägtrafikskattelagen. Detta innebär att en hel del lätta fordon även fortsättningsvis skall beskattas efter i huvudsak äldre regler. Mot bakgrund av den svenska fordonsparkens långsamma förnyelsetakt kan det antas att dessa äldre regler måste tillämpas under en förhållandevis lång tid. Syftet med denna särskilda lag är att undvika att betunga den nya vägtrafikskattelagen alltför mycket med övergångsbestämmelser och att i stället ha en mer permanent lagteknisk lösning för de äldre fordonen.

Lagen hänvisar dock i stora stycken till vägtrafikskattelagen vad beträffar förfaranderegler osv. och skiljer sig åt från den lagen endast vad beträffar formerna för fordonsskatteuttaget och tillämpliga skattesatser.

Inledande bestämmelser

1 § Fordonsskatt skall betalas till staten enligt denna lag för sådana personbilar som avses i 3 § samt för lätta bussar och lätta lastbilar.

För övriga fordon finns bestämmelser om skatt på fordon i vägtrafikskattelagen (2006:000).

I bestämmelsen anges lagens tillämpningsområde, nämligen att fordonsskatt skall tas ut enligt lagen för de fordon som avses i 3 §. Det rör sig om de fordon som inte fogas in i den koldioxidbaserade fordonsbeskattningen, dvs. vissa personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar. På *Lagrådets* inrådan har paragrafen utformats i syfte att klargöra att det framöver finns två lagar om skatt på fordon och att beskattningen är olika beroende på vilken av lagarna som skall tillämpas på det aktuella fordonet.

2 § Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5, 7 och 8 §§ samt 2 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:000). För personbilar klass I gäller även 2 kap. 11 § vägtrafikskattelagen.

Med skattevikt avses tjänstevikten för personbilar klass I samt totalvikten för personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

Första stycket gör vissa av bestämmelserna i vägtrafikskattelagen tillämpliga även beträffande denna lag. Det rör sig om bestämmelser om beslutande myndigheter samt definitioner och hänvisningar till andra lagar. För personbilar klass I hemmahörande i vissa kommuner gäller även nedsättningen i fordonsskatten.

I *andra stycket* klargörs att personbilar klass I skall beskattas efter tjänstevikt. Någon motsvarande bestämmelse införs inte i vägtrafikskattelagen, eftersom denna utgår från bilarnas koldioxidutsläpp.

Skatteplikt

3 § Följande fordon är, om annat inte följer av 4 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen

1. personbilar klass I som
 - a) enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2005 eller tidigare, och
 - b) inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, samt
2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

Av bestämmelsen framgår vilka fordon som är skattepliktiga enligt lagen. I likhet med vad som gäller enligt 2 kap. 1 § vägtrafikskattelagen föreligger inte heller enligt denna lag skatteplikt för ett fordon som är tillfälligt registrerat. I punkten 1 a anges därvid att personbil klass I skall vara av modellår 2005 eller äldre för att vara skattepliktiga enligt lagen. Därtill gäller enligt punkten 1 b att de inte heller skall uppfylla miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Om båda dessa förutsättningar är uppfyllda är de skattepliktiga för fordonsskatt enligt lagen. Av punkten 2 framgår att personbil klass II, lätta bussar och lätta lastbilar är skattepliktiga enligt lagen.

Undantag från skatteplikt

4 § Veteranfordon som avses i 2 kap. 2 § första stycket 2 vägtrafikskattelagen (2006:000) är inte skattepliktiga.

Genom bestämmelsen gäller samma undantag från skatteplikten för veteranfordon enligt denna lag som enligt vägtrafikskattelagen.

Skattskyldighet

5 § Skattskyldig för ett visst fordon är den som anses som ägare av fordonet enligt 2 kap. 4 § andra stycket vägtrafikskattelagen (2006:000).

Genom bestämmelsen görs skattskyldighetsbegreppet i vägtrafikskattelagen tillämpligt på denna lag.

6 § Fordonsskatten skall betalas för ett skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 3 600 kronor för ett helt år, för en skatteperiod.

Fordonsskattens storlek för ett skatteår framgår av bilagan till denna lag. För en skatteperiod är skatten en tredjedel av skatten för ett helt år.

När det gäller skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod samt för de fall när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras tillämpas bestämmelserna i 2 kap. 13 och 14 §§ vägtrafikskattelagen (2006:000).

Första stycket motsvarar 2 kap. 5 § första stycket vägtrafikskattelagen. Därutöver hänvisas i *andra stycket* till bilagan till lagen för tillämpliga skattesatser. Av *andra stycket* framgår vidare att skatten för en skatteperiod är en tredjedel av skatten för ett helt år. Genom *tredje stycket* görs bestämmelserna i 2 kap. 13–14 §§ vägtrafikskattelagen, om skattens storlek i vissa särskilt angivna fall, tillämpliga

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt

7 § I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20–22 §§ vägtrafikskattelagen (2006:000).

Genom bestämmelsen görs vägtrafikskattelagens regler om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt tillämpliga.

Övriga bestämmelser

8 § I fråga om fordonsskatt enligt denna lag gäller bestämmelserna i vägtrafikskattelagen (2006:000) om

1. beskattningsbeslut i 4 kap.,
2. betalning av vägtrafikskatt i 5 kap.,
3. effekter av att skatt inte har betalats i 6 kap.,
4. överklagande i 7 kap., samt
5. avrundning, avräkning och verkställighet i 8 kap.

Bestämmelsen gör vägtrafikskattelagens förfaranderegler osv. tillämpliga även vad gäller den fordonsskatt som skall tas ut med stöd av den nu aktuella lagen. Detta innebär att förfarandet, inklusive beslutsfattande och överklagande, blir enhetligt för hela fordonsskatteområdet, även om fordonsskatteuttaget i sig sker utifrån olika kriterier (vikt respektive koldioxidutsläpp).

Övergångsbestämmelserna

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2006.

Tidpunkten för lagens ikraftträdande har samordnats med motsvarande tidpunkt för vägtrafikskattelagen. I avsnitt 13 kommenteras ikraftträdandet och övergångsbestämmelserna.

2. Fordonsskatt som avser tid före utgången av april 2006 skall, med avseende på skatteplikten och skattens storlek, beräknas enligt fordonsskatte-
lagen (1988:327).

Om fordonsskatt, t.ex. genom beslut om omprövning, skall påföras för tid före lagens ikraftträdande skall fordonsskatten tas ut med stöd av tillämpliga bestämmelser i den upphävda fordonsskattelagen (1988:327).

3. Om fordonsskatt på grund av denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tid efter ikraftträdandet enligt fordonsskattelagen, behöver inte tillkommande belopp betalas in om det understiger 200 kronor. Överskjutande belopp skall inte återbetalas om det understiger 100 kronor.

Övergångsbestämmelsen syftar till att minska antalet tilläggsdebiteringar och återbetalningar med anledning av att fordonsskattelagen ersätts med den nya vägtrafikskattelagen. Övergångsbestämmelsen kommenteras utförligt i punkten 3 till övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen.

4. Bestämmelserna i 14 a och 14 c §§ fordonsskattelagen gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna.

Genom denna bestämmelse säkerställs att de skattelättnader som gäller enligt fordonsskattelagen kommer de skattskyldiga till godo även om fordonsskattelagen nu upphävs. Behovet av övergångsbestämmelsen m.m. kommenteras i anslutning till punkten 4 av övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen.

5. Brukandeförbud som har inträtt med stöd av 64 § fordonsskattelagen skall gälla som användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:000).

I bestämmelsen finns övergångsregler med anledning av att brukandeförbudet enligt fordonsskattelagen byts ut mot motsvarande användningsförbud i vägtrafikskattelagen. Motsvarande övergångsbestämmelse återfinns i punkten 5 av övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen och kommenteras där.

6. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en bestämmelse som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

Bestämmelsen är en s.k. trolleribestämmelse. En liknande bestämmelse återfinns i punkten 6 av övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen och kommenteras utförligt där.

Bilaga till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (2006:000)

(Bilagan återges inte här, se i stället författningsförslaget i propositionens inledning.)

I bilagan återfinns tillämpliga skattesatser för de fordon som skall beskattas med stöd av lagen. I avsnitt 11 föreslår regeringen att definitionen av personbil i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ändras så att den även omfattar husbilar. Vidare föreslås att personbilar definitionsmässigt delas in i personbilar klass I och personbilar klass II, där personbil klass II utgör husbil och personbil klass I övriga person-

bilar. Därvid skall personbil klass II beskattas som lätta lastbilar. Skatte- skalorna i bilagan tar hänsyn till de föreslagna ändringarna. Dessutom har hänsyn tagits till höjningarna av fordonsskatten för lätta bussar och lätta lastbilar från den 1 januari 2006, samt till de förändringar i viktinter- vall som då görs.

15.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

7 §

I *tredje stycket* ersätts orden ”brukar” och ”brukaren” med de enklare orden ”använder” och ”användaren”.

9 §

Hänvisningarna till fordonsskattelagen (1988:327) i *första stycket* ersätts med hänvisningar till motsvarande regler i vägtrafikskattelagen. Hänvisningen till 10 § andra stycket fordonsskattelagen om solidariskt ansvar ersätts dock inte, eftersom stycket utgår i paragrafens nya lydelse (jfr kommentaren till 2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen). Hänvisningen till bemyndigandebestämmelsen i 56 § fordonsskattelagen ersätts inte heller, eftersom motsvarande bestämmelse saknas i vägtrafikskattelagen (se kommentaren till 10 § nedan). Hänvisningen till 2 kap. 2 § första stycket vägtrafikskattelagen medför att överlastavgift inte skall tas ut för s.k. veteranfordon, vilka är befriade från fordonsskatt. *Lagrådet* har ifrågasatt om det finns fog för att upprätthålla denna skillnad beträffande överlastavgiften, eftersom detta betyder att ett veteranfordon kan överlastas utan att ägaren riskerar att påföras överlastavgift. Beträffande överlastavgiften utformades denna ursprungligen som ett tillägg till fordonsskatten (automobilskatt respektive automobilskattetilägg), vilket logiskt kan förklara att skattefrihet från fordonsskatt även berättigar till frihet från överlastavgift. Regeringen instämmer i *Lagrådets* uttalande att regleringen sannolikt inte har någon större praktisk betydelse. Mot bakgrund av det nu sagda och då det inte finns några indikationer på att bestämmelsen missbrukas finner regeringen att anledning saknas att föreslå ett slopande av avgiftsfriheten för veteranfordon. I likhet med vad som gäller beträffande fordonsskatten skall således de skattebefriade veteranfordonen även fortsättningsvis vara befriade från överlastavgift. I övrigt har första stycket justerats i enlighet med vad *Lagrådet* anfört.

I *andra stycket* görs två redaktionella ändringar.

10 §

Bestämmelsen är ny och ersätter bemyndigandet som tidigare fanns genom hänvisningen till 56 § fordonsskattelagen i 9 § lagen om överlastavgift.

15.5 Förslaget till lag om ändring i konkurslagen
(1987:672)

Prop. 2005/06:65

4 kap.

1 §

Hänvisningen i *första stycket 1 b)* ersätts med hänvisningar till vägtrafikskattelagen och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Utöver att hänvisa till två lagar ges bestämmelsen ett något utökat tillämpningsområde, eftersom inte endast fordonsskatten utan även saluvagnsskatten omfattas av den nya vägtrafikskattelagen.

15.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om
indrivning av statliga fordringar m.m.

2 §

Hänvisningarna i *första stycket punkterna 4 och 5* ersätts med hänvisningar till vägtrafikskattelagen och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

15.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:466) om
särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet

1 §

Hänvisningen i *första stycket 2* ersätts med hänvisningar till vägtrafikskattelagen och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Utöver att hänvisa till två lagar ges bestämmelsen ett något utökat tillämpningsområde, eftersom inte endast fordonsskatten utan även saluvagnsskatten omfattas av den nya vägtrafikskattelagen.

15.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om
skatt på energi

10 kap.

5 §

Andra stycket kompletteras med att den särskilda avgiften för lätta lastbilar och lätta bussar är 10 000 kronor. Orsaken till att dessa kategorier fordon, tillsammans med personbilar, anges här är att de på sikt samtliga skall beskattas efter deras respektive koldioxidutsläpp och alltså inte efter deras skattevikt, varför avgiftsskalan i andra stycket, som utgår ifrån skattevikt, inte kommer att kunna tillämpas på dessa fordon. Hänvisningen i *tredje stycket* ersätts med hänvisningar till vägtrafikskattelagen.

15.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt

Prop. 2005/06:65

3 §

Hänvisningen i *första stycket 13 c)* ersätts med en hänvisning till 2 kap. 2 § första stycket vägtrafikskattelagen vari de s.k. veteranfordonen definieras. I bestämmelsen anges att de fordon som på grund av sin ålder inte är skattepliktiga för fordonsskatt inte heller skall tas upp som tillgång vid beräkning av den skattepliktiga förmögenheten. Bestämmelsen har justerats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

15.10 Förslaget till ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

2 a §

I paragrafen som är ny definieras begreppet ”modellår”, eftersom den avgiftsfrihet för s.k. veteranfordon som följer av 6 § tredje stycket hädanefter skall följa av fordonets modellår (jfr författningskommentaren till 1 kap. 5 § vägtrafikskattelagen).

6 §

Första stycket punkten 3 ändras i huvudsak i enlighet med *Lagrådets* förslag. Begreppen civilförsvaret och brandväsendet används inte längre och utmönstras därför ur lagen. Någon ändring i sak är inte avsedd. Eftersom även annan räddningstjänst än den som bedrivs av stat eller kommun i dag är befriad från vägavgift kompletteras *Lagrådets* förslag för att säkerställa att så även fortsättningsvis är fallet. Beträffande *första stycket punkten 1* och begreppet ”försvarsmakten” har regeringen i enlighet med vad *Lagrådet* anfört övervägt om det finns anledning att göra en terminologisk anpassning även av denna punkt men inte funnit något sådant behov föreligga (jfr prop. 1997/98:12 s. 40). *Tredje stycket* har ändrats i enlighet med motsvarande regel i vägtrafikskattelagen (se författningskommentaren till 2 kap 2 § vägtrafikskattelagen samt jfr kommentaren till 2 a § ovan).

7 §

Se författningskommentaren till 2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen.

12 §

Hänvisningarna i *första stycket* till reglerna om beskattningsbeslut, omprövning och skattetillägg i fordonsskattelagen (1988:327) ersätts med motsvarande hänvisningar till vägtrafikskattelagen. Såsom redovisas i avsnitt 7.6 slopas sanktionsformen skattetillägg inom fordonsbeskattningen. Skattetillägget slopas därför även i denna lag, varför andra meningen i *andra stycket* tas därför bort.

15 §

Paragrafen moderniseras i likhet med motsvarande bestämmelse inom fordonsbeskattningen (jfr avsnitt 6.2 och författningskommentaren till 5 kap. 1 § vägtrafikskattelagen).

17 a §

I paragrafen görs den språkliga förändringen att uttrycket ”automatisk databehandling” byts ut mot det enklare och modernare uttrycket ”automatiserad behandling” (jfr avsnitt 7.2 och kommentaren till 4 kap. 1 § vägtrafikskattelagen).

23 §

Den 1 februari 2003 (samtidigt som Nicefördraget trädde i kraft) bytte Europeiska *gemenskapernas* officiella tidning namn till Europeiska *unionens* officiella tidning. Paragrafen ändras i enlighet härmed.

Rubriken närmast före 25 §

Rubriken får ny lydelse för att uppnå överensstämmelse dels med terminologin i den på rubriken följande 25 §, dels med terminologin i vägtrafikskattelagen.

25 §

Infogandet av ett nytt *andra stycke* är en konsekvens av att bestämmelsen om när vägavgiften skall anses betald i 15 § föreslås ändrad. För att ett lastfordon skall få köra i omedelbar anslutning till att vägavgift betalats, t.ex. i bank, måste man av praktiska skäl – just vad beträffar användningsförbud enligt bestämmelsen – bortse från det i 15 § uppställda kravet att betalningen skall vara bokförd på Skatteverkets konto. Något användningsförbud skall således inte inträda under förutsättning att ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats. Detta således oavsett om betalningen har hunnit bokföras eller inte.

27 §

I *första och andra styckena* föreslås redaktionella ändringar. Någon ändring i sak är inte avsedd.

35 §

Hänvisningen i *första stycket* till reglerna om överklagande i fordonskattelagen ersätts med en hänvisning till motsvarande regler i vägtrafikskattelagen. Hänvisningarna kompletteras med förtydligandet att de avser regler om överklagande.

Ändringarna i *andra stycket* är redaktionella.

15.11 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

6 kap.*7 §*

Hänvisningen i *första stycket 3* ersätts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i vägtrafikskattelagen respektive lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

15.12 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

Prop. 2005/06:65

9 kap.

8 §

Bestämmelsen hänvisar till 60 § fordonsskattelagen (1988:327) och anger att en utgift som avses i nämnda lagrum inte får dras av vid inkomstbeskattningen. Det rör sig därvid om sådan kostnadsranta som tas ut när den skattskyldige fått anstånd med betalning av skatten. Hänvisningen ersätts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i vägtrafikskattelagen och lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

15.13 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

12 §

Hänvisningen i *punkten 2 b*) har bytts ut mot en hänvisning till vägtrafikskattelagen. I *punkten 4* byts begreppet "trafiktraktorer" ut mot begreppet "traktorer klass I". Ändringen föranleds av att begreppen jordbrukstraktor och trafiktraktor utmönstras.

13 §

I *första stycket punkten 2* byts begreppet "jordbrukstraktor enligt fordonsskattelagen (1988:327)" ut mot begreppet "traktor klass II".

17 §

Hänvisningen i *punkten 4* byts ut mot hänvisningar till vägtrafikskattelagen och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Ordet "brukandeförbud" byts ut mot ordet "användningsförbud".

15.14 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

2 §

Definitionerna *lätt buss* och *tung buss* förs in i paragrafen. Definitionen av tung buss finns även i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Definitionen av lätt buss är däremot ny. Begreppen har betydelse, eftersom det är skillnad i beskattning mellan lätta och tunga bussar.

Definitionen *bärighetsklass* förs in i paragrafen. Syftet är att komma bort från den nuvarande hänvisningen till en författning av lägre dignitet i 1 § andra stycket fordonsskattelagen till 4 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276). Begreppet bärighetsklass har betydelse för definitionen av skattevikt i 1 kap. 6 §.

Definitionerna av begreppen *jordbrukstraktor* och *trafiktraktor* slopas. I stället förs två nya definitioner, *traktor klass I* och *traktor klass II*, in i paragrafen. Med begreppet *traktor klass I* avses en traktor som enligt vägtrafikskattelagen hör till skatteklass I och med begreppet *traktor*

klass II en traktor som enligt vägtrafikskattelagen hör till skatteklass II. Beskattningen av traktorer behandlas i avsnitt 9.5.

Genom tillägget i definitionen av *personbil* har husbilar uttryckligen hänförs till det fordonsslaget. Härigenom har det svenska regelverket anpassats till den definition av husbil som finns i bilaga II i rådets direktiv 70/156/EEG, i dess lydelse enligt kommissionens direktiv 2001/116/EG. I direktivet benämns emellertid den aktuella fordonstypen campingbil. Den utrustning som skall finnas i en bil för att den skall klassas som husbil måste såvitt avser sittplatserna, sovplatserna och utrustningen för matlagning och lagring vara fast monterad i karosseriet. Bordet som nämns i punkt 2 d behöver dock inte vara fast monterat. Denna reglering är i enlighet med definitionen av campingbil i det nämnda direktivet.

Fordonsslaget personbil har delats upp i de två underkategorierna *personbil klass I* och *personbil klass II*. Den vanligaste typen av personbil, dvs. en bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran, har benämnts klass I och beskrivits negativt såsom en personbil som inte tillhör klass II. Personbil klass II är däremot positivt beskriven som en husbil, dvs. en personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone fast monterade sittplatser, fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, fast monterad utrustning för matlagning och lagring, och bord. Skälen till ändringen återfinns i avsnitt 11.1.4.

Det bör anmärkas att ändringen av definitionen av personbil inte innebär att kraven i fråga om körkortsinnehav för att få köra de aktuella fordonen ändras. Även med den nya definitionen krävs det enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) normalt körkort med behörigheten B för att köra en husbil med en totalvikt av högst 3,5 ton och körkort med behörigheten C för att köra en husbil med totalvikt över 3,5 ton.

I definitionen av *efterfordon* har orden ”eller ett terrängsläp” i slutet av definitionen tagits bort. Skälet för ändringen framgår av avsnitt 11.2.

15.15 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

17 §

Hänvisningen till 60 och 60 a §§ fordonsskattelagen (1988:327) byts ut mot hänvisningar till 17 kap. 2 och 2 a §§ samt 19 kap. 6 § första och tredje styckena skattebetalningslagen (1997:483). Anledningen är att bestämmelser om skattetillägg inte förs in i vägtrafikskattelagen. Någon ändring i sak är inte avsedd.