

Promemoria

Skatt på trafikförsäkringspremie m.m.

Promemorians huvudsakliga innehåll

Promemorian behandlar ett förslag till en lag om skatt på trafikförsäkringspremie. Förslaget innebär att skatt skall betalas på premie för trafikförsäkring och på trafikförsäkringsavgift. Skattskyldig för skatten är de försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring. Vad gäller skatt på trafikförsäkringsavgifter är Trafikförsäkringsföreningen skattskyldig. Skatt tas ut med 34 procent av den avtalade premien på trafikförsäkringen och med 34 procent av 90 procent av den mottagna trafikförsäkringsavgiften.

Förfarandereglerna för punktskatt i skattebetalningslagen (1997:483) skall vara tillämpliga på skatten på trafikförsäkringspremier. Utländska skattskyldiga som inte är verksamma här i landet genom en etablering skall företräddas av en representant.

I promemorian föreslås även en justering av värdet på bilförmån till följd av den nya lagen om skatt på försäkringspremier.

Lagen om skatt på trafikförsäkringspremie föreslås gälla från och med den 1 juli 2007. Skatt på trafikförsäkringspremie och trafikförsäkringsavgift skall tas ut på premie respektive avgift som avser tid efter ikraftträdandet.

Innehållsförteckning

1	Lagtext.....	3
1.1	Förslag till lag om skatt på trafikförsäkringspremie	3
1.2	Förslag till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483).....	5
1.3	Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).....	10
1.4	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	12
2	Frågor som tas upp i promemorian.....	13
3	Bakgrund	14
3.1	EG:s direktiv om motorfordonsförsäkring och skadeförsäkring	14
3.2	Trafikförsäkring	15
3.2.1	Försäkringsplikt	15
3.2.2	Vem får meddela trafikförsäkring	16
3.2.3	Skyldighet att meddela försäkring	16
3.2.4	Premiesättning	16
3.3	Trafikförsäkringsavgift	17
3.3.1	Trafikförsäkringsföreningen	17
3.3.2	Beräkning av trafikförsäkringsavgift	18
3.4	Ersättning för trafikskador	18
3.4.1	Trafikskadeersättning	18
3.4.2	Ersättning genom socialförsäkringen	19
3.5	Skatt på försäkringspremie	19
3.5.1	Andra svenska skatter på försäkringspremier	19
3.5.2	Skatt på trafikförsäkringen i andra länder	20
4	Överväganden och förslag	22
4.1	Finansiering av befintliga trafikskador	22
4.2	Trafikförsäkringsskatt	23
4.3	Lagens tillämpningsområde	23
4.4	Skattskyldighet.....	25
4.5	Skattens storlek	29
4.6	Beskattningsunderlag och skattskyldighetens inträde	30
4.7	Avdrag.....	32
4.8	Beskattningsförfarandet m.m.	33
4.9	Ikraftträdande	34
5	Offentligfinansiella och andra effekter.....	35
6	Författningskommentar	37
6.1	Förslaget till lag om skatt på trafikförsäkringspremie	37
6.2	Förslaget till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483).....	38
6.3	Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).....	40
6.4	Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	40

1 Lagtext

1.1 Förslag till lag om skatt på trafikförsäkringspremie

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens tillämpningsområde

1 § Skatt skall betalas till staten enligt denna lag på premie för trafikförsäkring samt på trafikförsäkringsavgift.

Definitioner

2 § I denna lag avses med

trafikförsäkring: sådan försäkring som skall finnas för motordrivet fordon enligt 2 § trafikskadelagen (1975:1410),

trafikförsäkringsavgift: sådan avgift som får tas ut enligt 34 § trafikskadelagen.

Skattskyldighet

3 § Skattskyldig för skatt på premie för trafikförsäkring är försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring enligt trafikskadelagen (1975:1410).

Om en försäkringsgivare bedriver verksamhet i Sverige genom generalrepresentation, skall ett sådant ombud som avses i 1 kap. 12 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige ansvara för redovisning och betalning av skatt enligt denna lag.

En utländsk försäkringsgivare som inte bedriver sin verksamhet här i landet från en sekundäretablering enligt lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige, skall utse en representant som ansvarar för redovisning och betalning av skatt enligt denna lag. Representanten skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person.

4 § Skattskyldig för skatt på trafikförsäkringsavgift är den som enligt trafikskadelagen (1975:1410) har rätt att ta ut sådan avgift.

Beskattningsunderlag och skattskyldighetens inträde

5 § Beskattningsunderlaget för skattskyldig som avses i 3 § utgörs av den del av den totala premien för ett avtal om trafikförsäkring, utan skatt enligt denna lag, som belöper sig på en kalendermånad.

Skattskyldigheten inträder vid utgången av den kalendermånad premien belöper sig på.

6 § Beskattningsunderlaget för skattskyldig som avses i 4 § utgörs av 90 procent av mottagen trafikförsäkringsavgift.

Skattskyldigheten inträder när trafikförsäkringsavgiften tas emot.

Skattens storlek

7 § Skatten utgör 34 procent av beskattningsunderlaget.

Avdrag

8 § Den som är skattskyldig enligt 3 § får göra avdrag för skatt på försäkringspremie som återbetalas till försäkringstagaren.

Den som är skattskyldig enligt 4 § får göra avdrag för skatt på trafikförsäkringsavgift som återbetalas till den försäkringsskyldige.

Förfarandet

9 § Regler för förfarandet vid beskattning finns i skattebetalningslagen (1997:483).

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007.
 2. Lagen tillämpas, i fråga om skatt på trafikförsäkringsavgift, på avgift som avser tid efter ikraftträdandet.
 3. Utan hinder av vad som annars följer av lag eller avtal får den som är skattskyldig enligt 3 §, från försäkringstagare som ingått avtal om trafikförsäkring före lagens ikraftträdande, ta ut ersättning som motsvarar kostnad för skatt enligt denna lag på premier som avser tid efter ikraftträdandet.

1.2 Förslag till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 och 4 §§, 3 kap. 1 och 5 §§ och 10 kap. 30 a § skattebetalningslagen (1997:483) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

Denna lag gäller vid bestämmande, debitering, redovisning och betalning av

1. sådan skatt eller avgift som avses i 1 kap. 1 § första stycket taxeringslagen (1990:324),
2. avgift enligt socialavgiftslagen (2000:980),
3. skatt enligt lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster,
4. begravningsavgift enligt begravningslagen (1990:1144),
5. skatt enligt mervärdesskattelagen (1994:200),
6. avgift enligt lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, och
7. avgift som avses i lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.

Lagen gäller även, om inte annat särskilt anges, vid bestämmande, debitering, redovisning och betalning av punktskatt. Med punktskatt avses i denna lag skatt enligt

1. lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,
2. lagen (1972:820) om skatt på spel,
3. lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel,
4. lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel,
5. 2 § första stycket 6 lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel,
6. lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m.,
7. lagen (1991:1482) om lotteriskatt,
8. lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m.,
9. lagen (1994:1563) om tobaksskatt,
10. lagen (1994:1564) om alkoholskatt,
11. lagen (1994:1776) om skatt på energi,
12. lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus,
13. lagen (1999:673) om skatt på avfall, *och*
14. lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.

13. lagen (1999:673) om skatt på avfall,
14. lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, *och*

15. lagen (2007:000) om skatt på trafikförsäkringspremie.

¹ Senaste lydelse 2002:400.

4 §²

Vad som sägs i denna lag om skatt och skattskyldig gäller även

1. avgift och avgiftsskyldig,
2. belopp som skall dras från ersättning för arbete, ränta eller utdelning för betalning av preliminär skatt (avdragen skatt) och den som är skyldig att göra sådant avdrag, samt
3. skattetillägg, förseningsavgift, kontrollavgift och ränta och den som är skyldig att betala skattetillägg, avgift eller ränta.

Med skatt likställs

1. belopp som någon annan än den skattskyldige är betalningsskyldig för enligt denna lag eller, såvitt gäller belopp som har debiterats enligt denna lag, 2 kap. 20 § lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag, och
2. belopp som betalats tillbaka till den skattskyldige men som på grund av ett senare beskattningsbeslut skall betalas in igen till Skatteverket.

Med skattskyldig likställs

1. handelsbolag även om det inte är skyldigt att betala någon av de skatter som anges i 1 §,
2. den som har rätt till återbetalning av ingående mervärdesskatt enligt 10 kap. 9–13 §§ mervärdesskattelagen (1994:200),
3. den som utan att vara skattskyldig här i landet har fått en F-skattsedel enligt 4 kap. 7 eller 8 §,
4. den som Skatteverket enligt 23 kap. 3 § har beslutat skall svara för redovisning och betalning av skatt som hänför sig till verksamhet som bedrivs genom enkelt bolag eller partrederi,
5. den som är grupphuvudman enligt 6 §,
6. delägare i handelsbolag som enligt 2 kap. 20 § lagen om handelsbolag och enkla bolag har ålagts betalningsskyldighet för skatt,
7. den som har rätt till återbetalning enligt
 - a) 24 eller 25 § lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,
 - b) 8 § lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel,
 - c) 29 eller 30 § lagen (1994:1563) om tobaksskatt, eller
 - d) 28–30 §§ lagen (1994:1564) om alkoholskatt,
8. den som har rätt till återbetalning, kompensation eller nedsättning enligt 9 kap. 2, 3, 4, 5, 6, 8 a, 9, 10 eller 11 §, 11 kap. 12 eller 13 § lagen (1994:1776) om skatt på energi eller omfattas av ett slutligt beslut om skattnedsättning enligt 9 kap. 9 b § andra stycket samma lag, *och*
9. den som i egenskap av företrädare för en juridisk person är betalningsskyldig enligt 12 kap. 6 eller 6 a § eller som träffat överenskommelse enligt 12 kap. 7 c §.

8. den som har rätt till återbetalning, kompensation eller nedsättning enligt 9 kap. 2, 3, 4, 5, 6, 8 a, 9, 10 eller 11 §, 11 kap. 12 eller 13 § lagen (1994:1776) om skatt på energi eller omfattas av ett slutligt beslut om skattnedsättning enligt 9 kap. 9 b § andra stycket samma lag,
9. den som i egenskap av företrädare för en juridisk person är betalningsskyldig enligt 12 kap. 6 eller 6 a § eller som träffat överenskommelse enligt 12 kap. 7 c §, *och*

² Senaste lydelse 2004:1345.

10. den som i egenskap av ombud för en generalrepresentation eller representant för en utländsk försäkringsgivare är ansvarig för betalning av skatt enligt 3 § andra eller tredje stycket lagen (2007:000) om skatt på trafikförsäkringspremie.

3 kap.

1 §³

Skatteverket skall registrera

1. den som är skyldig att göra skatteavdrag enligt 5 kap. eller betala arbetsgivaravgifter,

2. den som är skattskyldig enligt mervärdesskattelagen (1994:200), med undantag av en sådan mervärdesskattegrupp som avses i 6 a kap. 1 § mervärdesskattelagen och av den som är skattskyldig endast på grund av förvärv av sådana varor som anges i 2 a kap. 3 § första stycket 1 och 2 nämnda lag,

3. den som är grupphuvudman,

4. den som har rätt till återbetalning av ingående mervärdesskatt enligt 10 kap. 9–13 §§ mervärdesskattelagen,

5. den som gör sådant gemenskapsinternt förvärv som är undantaget från skatteplikt enligt 3 kap. 30 d § första stycket mervärdesskattelagen,

6. den som är skattskyldig och redovisningsskyldig enligt lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, och

7. den som är skattskyldig enligt

a) lagen (1972:820) om skatt på spel,

b) 4 § första stycket 1 lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel,

c) lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel,

d) lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m.,

e) lagen (1991:1482) om lotteriskatt,

f) 10, 13 eller 15 § eller 16 § första stycket eller 38 § 1 lagen (1994:1563) om tobaksskatt,

g) 9, 12, 14 eller 15 § lagen (1994:1564) om alkoholskatt,

h) 4 kap. 3, 6, 8 eller 9 § eller 12 § första stycket 1 eller 14 § eller 11 kap. 5 § första stycket 1 eller 2 lagen (1994:1776) om skatt på energi,

i) lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus,

j) lagen (1999:673) om skatt på avfall, eller j) lagen (1999:673) om skatt på avfall,

k) lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, eller k) lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, eller

l) lagen (2007:000) om skatt på trafikförsäkringspremie.

Om ett ombud för försäkrings-sammanslutning eller representant för utländsk försäkringsgivare är

³ Senaste lydelse 2006:591.

ansvarig för redovisning och betalning av skatt enligt 3 § andra eller tredje stycket lagen om skatt på trafikförsäkringspremie, skall Skatteverket, till skillnad från vad som gäller enligt första stycket 7 l, endast registrera ombudet eller representanten.

5 §⁴

Skatteverket skall upprätta ett skattekonto för varje person som är skattskyldig enligt denna lag.

Skatteverket får besluta att en person skall ha fler än ett skattekonto. För en gruppövudman skall det upprättas ett särskilt skattekonto för registrering av mervärdesskattegruppens mervärdesskatt.

Skatteverket får besluta att en person skall ha fler än ett skattekonto. För en gruppövudman skall det upprättas ett särskilt skattekonto för registrering av mervärdesskattegruppens mervärdesskatt. *Ett särskilt skattekonto skall upprättas även för ett ombud eller en representant för en utländsk försäkringsgivare som ansvarar för redovisning och betalning av skatt enligt lagen (2007:000) om trafikförsäkringspremie.*

På skattekontot skall, om inte annat följer av fjärde stycket, Skatteverket registrera skatt som skall betalas in eller betalas tillbaka enligt ett beskattningsbeslut, avdragen A-skatt, gjorda inbetalningar och utbetalningar samt belopp som har lämnats för indrivning. Belopp som skall betalas in registreras på förfallodagen. Belopp som skall tillgodoräknas registreras så snart underlag finns.

Belopp som har betalats av en företrädare för en juridisk person på grund av en överenskommelse enligt 12 kap. 7 c § skall registreras på den juridiska personens skattekonto.

10 kap.

30 a §⁵

Till varje redovisningsperiod skall den punktskatt hänföras för vilken redovisningsskyldighet har inträtt under perioden.

Till varje redovisningsperiod skall den punktskatt hänföras för vilken redovisningsskyldighet har inträtt under perioden. *Skatt enligt lagen (2007:000) om skatt på trafikförsäkringspremie skall dock hänföras till den redovisningsperiod då skattskyldigheten inträder.*

⁴ Senaste lydelse 2003:747.

⁵ Senaste lydelse 2003:664.

Redovisningsskyldigheten inträder när affärshändelser, som grundar skattskyldighet, enligt god redovisningssed bokförs eller borde ha bokförts. Är den skattskyldige inte bokföringsskyldig enligt bokföringslagen (1999:1078) inträder redovisningsskyldigheten samtidigt med skattskyldigheten. Detsamma gäller om skattskyldigheten inträder vid händelser som inte föranleder någon bokföringsåtgärd.

Vid försäljning mot kredit kan Skatteverket, om principerna för den skattskyldiges bokföring föranleder det, medge att redovisningsskyldigheten inträder vid beskattningsårets utgång, dock inte senare än när betalning inflyter eller fordran diskonteras eller överläts.

Om en skattskyldig försätts i konkurs inträder redovisningsskyldighet genast för de affärshändelser för vilka skattskyldighet har inträtt före konkursbeslutet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007.

1.3 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Häri genom föreskrivs att 34 § trafikskadelagen (1975:1410) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

34§¹

Saknas föreskriven trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt, har trafikförsäkringsföreningen rätt till gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt.

Trafikförsäkringsavgift bestäms på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon. Förhöjning av premien på grund av omständigheter som ger anledning att anta att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör en särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om det finns sådana omständigheter i det särskilda fallet.

Trots vad som sägs i andra stycket får trafikförsäkringsavgift tas ut med tvåhundra kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör.

Trafikförsäkringsavgift bestäms på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie, *beräknad utan skatt enligt lagen (2007:000) om skatt på trafikförsäkringspremie*, för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon. Förhöjning av premien på grund av omständigheter som ger anledning att anta att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör en särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om det finns sådana omständigheter i det särskilda fallet.

Trafikförsäkringsföreningen får i samband med att trafikförsäkringsavgift tas ut även ta ut ersättning från den försäkringspliktige för skatten på trafikförsäkringsavgiften enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie.

¹ Senaste lydelse 2002:343

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift tillämpas 31 § första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007.

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

Härigenom föreskrivs att 61 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

61 kap.

5 § 1

Värdet av bilförmån exklusive drivmedel skall för ett kalenderår beräknas till summan av

– 0,3 prisbasbelopp,	– 0,315 prisbasbelopp
– ett ränterelaterat belopp, och	
– ett prisrelaterat belopp.	

Det ränterelaterade beloppet skall beräknas till 75 procent av statslåneräntan vid utgången av november andra året före taxeringsåret multiplicerat med bilmodellens nybilspris.

Det prisrelaterade beloppet skall beräknas till 9 procent av bilmodellens nybilspris, om detta uppgår till högst 7,5 prisbasbelopp. Om bilmodellens nybilspris är högre, skall det prisrelaterade beloppet beräknas till summan av 9 procent av 7,5 prisbasbelopp och 20 procent av den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007 och tillämpas första gången vid 2009 års taxering.

¹ Senaste lydelse 2001:908.

2 Frågor som tas upp i promemorian

I budgetpropositionen för 2007 presenterade regeringen sin avsikt att överföra ansvaret för de trafikrelaterade kostnaderna för sjukpenning, sjukersättning och aktivitetsersättning från socialförsäkringssystemet till trafikförsäkringen (prop. 2006/07:1 bl.a. i volym 1, avsnitt 5.7.1 och utgiftsområde 10, s. 39).

Flera syften föreligger med en reform av trafikförsäkringen. Ett syfte är att tydligare koppla skaderisken till kostnaden för att färdas i trafiken. Försäkringspremiens storlek kan vara ett viktigt instrument för att förebygga olyckor. Försiktiga förare kommer att gynnas genom en reform av trafikförsäkringen. I dagens system subventionerar lågrisktrafikanter, t.ex. medelålders förare i glesbygder, trafikanter som tar stora risker i trafiken, exempelvis unga män på sportmotorcyklar. Premien för trafikförsäkringen varierar redan i dag beroende på olycksrisk. Det är rimligt att även kostnaderna för den sjukfrånvaro som är relaterad till trafikskador skall påverka premiesättningen. Ett annat viktigt syfte med reformen är att stimulera utvecklingen av säkra fordon. Det gäller förstås inte bara säkerheten för förare och passagerare, utan också säkerheten för omgivningen. Trafiksäkerhetsaspekten är inte det enda skälet för att samordna ansvaret för trafikskadorna. Genom att samla ansvaret för trafikrelaterade kostnader på en part kommer denna kostnad att tydliggöras på ett annat sätt än i dag. Det innebär att samhällets insatser för att förebygga och förhindra trafikrelaterade skador underlättas. Samtidigt ges försäkringsbolagen drivkrafter för att effektivisera skadehanteringen och rehabiliteringen samt minimera skadekostnaden.

En reform av trafikförsäkringen bedöms på sikt ge stora samhällsekonomiska vinster i form av ökad trafiksäkerhet, förbättrad rehabilitering och minskade skadekostnader. En överföring av ansvaret för kostnaderna för trafikskadorna till trafikförsäkringen kräver dock ytterligare överväganden och kommer att utredas i särskild ordning.

En överföring av kostnaden för trafikskador till trafikförsäkringen kan enligt försäkringsmässiga principer endast avse trafikskador som inträffar efter det att överföringen har kommit till stånd. Ansvaret för de trafikskador som har uppkommit före överföringen kommer därför att stanna på staten och ersättning utgå genom socialförsäkringen.

Även kostnaderna för de befintliga trafikskadorna bör dock enligt regeringens mening belasta fordonsägarna. Därför aviserade regeringen i budgetpropositionen för 2007 att en skatt skall införas för att finansiera kostnaden för befintliga skador samt skador som uppkommer under den tid som en överföring till trafikförsäkringen utreds. En sådan skatt bör utformas så att den medför en ekonomisk styreffekt mot förbättrad trafiksäkerhet. Mot bakgrund härav har denna promemoria tagits fram inom Finansdepartementet. I promemorian föreslås att en ny lag om skatt på trafikförsäkringspremie införs. Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2007.

3 Bakgrund

3.1 EG:s direktiv om motorfordonsförsäkring och skadeförsäkring

Motorfordonsförsäkring

EG:s regler om motorfordonsförsäkring finns i de direktiv som benämns första, andra, tredje, fjärde och femte direktivet om motorfordonsförsäkring (72/166/EEG¹, 84/5/EEG², 90/232/EEG³, 2000/26/EG⁴ och 2005/14/EG⁵).

Enligt det första direktivet skall varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att alla motorfordon som normalt hör hemma i landet omfattas av en trafikförsäkring. I det andra direktivet föreskrivs bl.a. att försäkringen som avses i första direktivet skall omfatta både person- och sakskada samt att varje land skall inrätta ett organ med uppgift att svara för skador som orsakas av oförsäkrade eller oidentifierade fordon. Enligt det tredje direktivet skall en trafikförsäkring som tecknas i ett EG-land ge skydd inom hela gemenskapen. Det fjärde direktivet har haft till syfte att göra det enklare att erhålla ersättning för en trafikskada som inträffar i ett annat EG-land, bl.a. genom införande av skaderegleringsrepresentanter och skadeersättningsorgan. I det femte direktivet görs vissa ändringar i syfte att stärka den skadelidandes möjligheter att få ersättning från en trafikförsäkring. Vidare görs vissa ändringar i det andra skadeförsäkringsdirektivet.

Skadeförsäkring

De centrala EG-reglerna för skadeförsäkringsverksamhet finns i de direktiv som benämns första, andra och tredje skadeförsäkringsdirektiven (73/239/EEG⁶, 88/357/EEG⁷ och 92/49/EEG⁸).

Det första direktivet anger att varje medlemsstat skall ställa upp krav på auktorisation för att ett försäkringsföretag som etablerar ett huvudkontor inom en medlemsstats territorium skall få driva försäkringsrörelse där. Direktivet anger också i vilka företagsformer som försäkringsverksamhet kan bedrivas i de olika medlemsstaterna. Det ställer vidare upp villkoren för auktorisation och anger vilka krav som skall uppfyllas av den som vill etablera en filial i ett annat medlemsland. I det andra direktivet ges företag som är etablerade i en medlemsstat möjlighet att försäkra risker som är belägna i andra medlemsstater (gränsöverskridande verksamhet). Företaget måste då iaktta den särskilda ordning som anges i direktivet, dvs. bland annat underrätta behörig myndighet i hemlandet och utse en representant i det land där verksam-

¹ EGT L 103, 2.5.1972, s.1, Celex 372L0166.

² EGT L 8, 11.1.1984, s.17, Celex 384L0005

³ EGT L 129, 19.5.1990, s. 33, Celex 390L0232

⁴ EGT L 181, 20.7.2000, s. 65, Celex 300L0026

⁵ EGT L 149, 11.06.2005, s. 14-21, Celex 32005L0014.

⁶ EGT L 228, 16.8.1973, s. 3, Celex 373L0239

⁷ EGT L 172, 4.7.1988, s. 1, Celex 388L0357

⁸ EGT L228, 11.8.1992, s. 1, Celex 392L0049

heten skall bedrivas. Det tredje direktivet syftar till att genomföra principen om en enda auktorisation och om hemlandstillsyn. Principen om en enda auktorisation innebär att en försäkringsgivare har möjlighet att med stöd av auktorisationen i sitt hemland driva försäkringsverksamhet inom hela EU.

3.2 Trafikförsäkring

3.2.1 Försäkringsplikt

Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet. Krav på trafikförsäkring gäller dock inte för motordrivet fordon som är avsett att framföras av gående, motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde samt motorredskap med en tjänstevikt om högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret. Vidare finns det vissa undantag från skyldighet att ha trafikförsäkring, bl.a. för statliga fordon och fordon som används av Försvarsmakten (1–4 §§ trafikskadelagen [1975:1410, TSL]).

Försäkringsplikten fullgörs enligt huvudregeln i 2 § TSL av fordonets ägare. Om fordonet innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller om det innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, är det i stället innehavaren som fullgör försäkringsplikten.

Utöver den obligatoriska trafikförsäkringen kan fordonsägaren teckna frivilliga motorförsäkringar. De vanligaste motorförsäkringarna är s.k. halvförsäkring respektive helförsäkring. Halvförsäkring innehåller normalt förutom trafikförsäkringen även stöld-, brand-, glas-, maskin-, räddnings- och rättsskyddsförsäkring. Helförsäkring består av halvförsäkring samt vagnskadeförsäkring. Vagnskadeförsäkring betalar skada på bilen vid trafikolycka, yttre olyckshändelse eller skadegörelse. Dessutom kan fordonsägaren teckna tilläggsförsäkringar som kan ge rätt till hyrbil eller självriscreducering vid vissa skador.

Utländska fordon

För utländska fordon som brukas i trafik i Sverige gäller i vissa fall undantag från trafikförsäkringsplikten. Dessa undantag finns reglerade i 9–12 §§ trafikförsäkringsförordningen (1976:359). Bland annat får motordrivna fordon som är registrerade i ett annat EES-land införas till Sverige och tillfälligt brukas i trafik här i landet utan svensk trafikförsäkring. Fordon från länder utanför EES-området får tillfälligt brukas i Sverige utan svensk trafikförsäkring, om man kan visa upp ett s.k. ”grönt kort” eller tecknar en gränsförsäkring genom Tullverkets försorg. Gröna kortet-samarbetet omfattar förutom flertalet länder i Europa även vissa andra länder runt Medelhavet.

3.2.2 Vem får meddela trafikförsäkring

Vem som får meddela trafikförsäkring är reglerat i 5 § TSL. Svenska försäkringsgivare och utländska försäkringsgivare från länder utanför EES-området får meddela trafikförsäkring om de har tillstånd (koncession) enligt försäkringsrörelselagen (1982:713) eller lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige (LUFV).

Försäkringsgivare från andra EES-länder har rätt att meddela trafikförsäkring om de är verksamma här i landet enligt LUFV. Verksamheten kan bedrivas genom en sekundäretablering i form av filial, generalagent eller generalrepresentation eller genom gränsöverskridande verksamhet.

Om försäkringsgivaren meddelar trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet men inte har fast driftställe i Sverige, skall försäkringsgivaren ha en representant i Sverige. Denne skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Representanten skall bl.a. företräda försäkringsgivaren gentemot skadelidande och företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring (5 § TSL).

3.2.3 Skyldighet att meddela försäkring

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är också skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring (5 § TSL). Försäkringsgivarna har alltså en kontraheringsplikt. Den enda tillåtna inskränkningen i kontraheringsplikten är att skyldigheten i tillståndet kan begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område.

Kontraheringsplikten sammanhänger med att trafikförsäkringen är obligatorisk. Alla som är skyldiga att teckna trafikförsäkring skall också ha en möjlighet att göra det.

3.2.4 Premiesättning

Skälighet

Försäkringsgivarna bestämmer själva vilka premiesatser som skall tillämpas för trafikförsäkring. Det finns inte något krav på att premiesättningen skall godkännas. Premien för en trafikförsäkring får dock inte bestämmas till högre belopp än som med erforderlig säkerhet kan anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka med tillägg för nödvändiga omkostnader. Premien får vidare inte belastas med anskaffningskostnader som föranleds av konkurrensskäl (2 § trafikförsäkringsförordningen).

Tidigare bestämmelser om riskklassindelning

Före den 1 juli 1995 gällde att ett försäkringsbolag innan det började driva trafikförsäkringsrörelse måste lämna uppgift till Finansinspek-

tionen om de premiesatser som bolaget avsåg att tillämpa. Finansinspektionen skulle även informeras om ändringar i anmälda premiesatser. Anledningen till ändringen skulle då anges. Finansinspektionen övervakade att premiesättningen var skälig och meddelade föreskrifter om riskklassindelning och premieberäkning.

Riskklassindelningen innebar till att börja med att fordonen indelades i olika fordonsklasser, t.ex. personbil som inte används i yrkesmässig trafik, personbil som används i yrkesmässig trafik, buss, moped samt olika typer av motorcyklar och lastbilar. Inom varje fordonsklass fick man sedan göra en indelning i olika undergrupper med hänsyn till riskskillnader inom klassen. För varje fordonsklass beaktades därefter i viss mån skilda förhållanden som riskpremien var beroende av. För personbil avsedd för privat bruk var riskpremien beroende av fyra förhållanden, nämligen geografisk zon, årlig körsträcka, bilmärke (där bilmärken, biltyper och årsmodeller inplacerades efter den risk de bedömdes representera i trafikförsäkringshänseende) och bonus för skadefria år.

Enligt EG-direktiven på försäkringsområdet gäller en princip om produktfrihet, vilken innebär att försäkringsgivarna i sin utveckling av försäkringsavtal inte skall hindras av detaljerade föreskrifter i den nationella regleringen. Försäkringsutredningen anförde i sitt delbetänkande Försäkringsrörelse i förändring 2 (SOU 1993:108 s. 118) att kraven på riskklassindelning och premieberäkning i gällande föreskrifter för trafikförsäkringsanstalterna strider mot denna princip och därför borde slopas. Regeringen instämde i Försäkringsutredningens bedömning att bestämmelserna om riskklassindelning och premieberäkning borde upphävas (prop.1994/95:184).

Det anförda innebär att den enda bestämmelsen om premiesättning för trafikförsäkringsgivarna numera är skälighetsregeln i 2 § trafikförsäkringsförordningen.

3.3 Trafikförsäkringsavgift

3.3.1 Trafikförsäkringsföreningen

Trafikförsäkringsföreningen är en förening där alla försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring är medlemmar (16 och 33 §§ TSL). Även de utländska bolag som är verksamma i Sverige skall vara medlemmar i föreningen. Trafikförsäkringsföreningen företräder försäkringsgivarna i vissa ärenden om trafikskadeersättning och återkrav av utgiven sådan ersättning. Om trafikskada orsakas av ett oförsäkrat fordon kan exempelvis ersättning erhållas från Trafikförsäkringsföreningen. Regeringen fastställer föreningens stadgar. Enligt stadgarna står föreningen under Finansinspektionens tillsyn.

Trafikförsäkringsföreningen har rätt att ta ut en trafikförsäkringsavgift från den försäkringspliktige fordonsägare som inte har tecknat trafikförsäkring för ett registrerat fordon.

En fordonsägare som har en trafikförsäkring, men som försummar att betala trafikförsäkringspremien för sitt fordon, får först en påminnelse som i regel också gäller som uppsägning av avtalet. Om premien ändå

inte betalas, upphör försäkringsavtalet att gälla fr.o.m. dagen efter den sista betalningsdagen som är angiven i påminnelsen. Försäkringsgivaren skall anmäla till Vägverket när ett försäkringsavtal upphör att gälla (20 § trafikförsäkringsförordningen). Saknas föreskriven trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och som inte är avställt, skall Vägverket underrätta Trafikförsäkringsföreningen om detta (12 kap. 4 § förordningen [2001:650] om vägtrafikregister). Trafikförsäkringsföreningen har då rätt till gottgörelse av den försäkringspliktige i form av en trafikförsäkringsavgift (34 § TSL).

3.3.2 Beräkning av trafikförsäkringsavgift

Trafikförsäkringsavgiften bestäms på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon (34 § andra stycket TSL).

Trafikförsäkringsavgiften fastställs av Trafikförsäkringsföreningen. Trafikförsäkringsföreningen har rätt att kräva trafikförsäkringsavgift för varje dag som ett fordon är lagstridigt oförsäkrat. Trafikförsäkringsavgift får alltid tas ut med 200 kr, även om avgiften enligt beräkningsmetoden för uttagande av avgift skulle uppgå till ett lägre belopp.

3.4 Ersättning för trafikskador

3.4.1 Trafikskadeersättning

Trafikskadeersättning utgår för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik med motordrivet fordon här i landet. Ersättning utgår även i vissa andra fall, om fordonet var registrerat här i landet eller tillhörde svenska staten (8 § TSL).

Ersättning för personskada betalas oberoende av hur eller av vem skadan har vållats. Den skadelidande, även föraren, har rätt att få sin ersättning direkt från trafikförsäkringen. Ersättningen kan jämkas i vissa fall, bl.a. om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning enligt trafikskadelagen bestäms enligt reglerna i 5 kap. skadeståndslagen (1972:207). Det innebär i princip att ersättningen skall ge full kompensation för inkomstbortfall till följd av skadan. Den skadelidande skall, i ekonomiskt hänseende, försättas i samma läge som om skadan inte inträffat.

Ersättning enligt trafikskadelagen bestäms enligt nettometoden. Detta innebär att när trafikskadeersättning fastställs avräknas sådan ersättning som den skadade har rätt till från den allmänna försäkringen, arbetsskadeförsäkringen, pension, sjuklön eller annan periodisk ersättning som betalas av arbetsgivaren. Den som betalar sådana förmåner har inte någon återkravs rätt mot försäkringen.

För det fall ett försäkringspliktigt fordon saknar försäkring kan den skadelidande vända sig mot Trafikförsäkringsföreningen. Samtliga för-

säkringsgivare som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring svarar i dessa fall solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått om försäkring hade funnits (16 § TSL).

3.4.2 Ersättning genom socialförsäkringen

För den som skadats i trafiken kan ersättning utgå från försäkringskassan genom den allmänna försäkringen i form av bl.a. sjukpenning, sjukersättning, aktivitetsersättning och rehabiliteringsersättning.

Den som är försäkrad för arbetsbaserade förmåner enligt socialförsäkringslagen (1999:788) har rätt till sjukpenning om han eller hon har en sjukpenninggrundande inkomst av eget arbete som uppgår till viss lägsta nivå. Genom lagen (1991:1047) om sjuklön ansvarar arbetsgivaren för ersättningen i början av ett sjukfall. Utöver den sjukpenning som utges kan den enskilde via t.ex. kollektivavtalade sjukersättningar erhålla ytterligare omkring 10 procent av inkomstförlusten.

Aktivitetsersättning lämnas till försäkrade i åldrarna 19-29 år medan sjukersättning lämnas till försäkrade i åldrarna 30-64 år. Ersättningen kan beviljas till den som varaktigt eller långvarigt (minst ett år) fått sin arbetsförmåga helt eller delvis nedsatt på grund av sjukdom eller annan nedsättning av den fysiska eller psykiska arbetsförmågan. Sjukersättning kan beviljas antingen tills vidare eller med tidsbegränsning. Aktivitetsersättning är alltid tidsbegränsad till längst tre år i taget. Ersättningarna består av både ett skydd i form av inkomstrelaterad sjuk- eller aktivitetsersättning och ett grundskydd i form av garantiersättning.

Vid trafikskada kan rehabilitering krävas för att återkomma till ett normalt liv. Rehabiliteringen förekommer i olika former beroende på den skadedrabbades behov, till exempel arbetslivsinriktad rehabilitering, för den som behöver stöd för att återkomma till en anställning och medicinsk rehabilitering för att återställa den fysiska och psykiska funktionsförmågan. För en skadedrabbad som genomgår arbetslivsinriktad rehabilitering kan rehabiliteringsersättning utges.

3.5 Skatt på försäkringspremie

3.5.1 Andra svenska skatter på försäkringspremier

I Sverige finns i dag endast en skatt som tas ut på försäkringspremier, särskild premieskatt för grupplivförsäkring⁹. Syftet med skatten är att åstadkomma en neutral skatte- och avgiftsmässig behandling av olika s.k. avtalsförsäkringar. Den särskilda premieskatten skall betalas av svenska försäkringsgivare och utländska försäkringsgivare vid verksamhet här i landet, på premie för grupplivförsäkring. Även staten, arbetsgivare och näringsidkare är i vissa fall skattskyldiga för belopp som, utan att försäkring tecknats, betalas ut i ersättning enligt avtal som motsvarar försäkringsavtal om grupplivförsäkring. Arbetsgivare och näringsidkare är även i vissa fall skyldiga att betala skatt på premier för

⁹ Lag (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m.

grupplivförsäkringar som meddelats i en utomlands bedriven försäkringsrörelse.

3.5.2 Skatt på trafikförsäkringen i andra länder

Finland

Trafikförsäkringen är i Finland primär i förhållande till andra lagstadgade ersättningssystem när det gäller personskador¹⁰. Trafikförsäkringen omfattar förare, passagerare etc. på samma sätt som i Sverige.

Trafikförsäkringens primära ställning innebär att den skadelidande inte får någon ersättning för inkomstförlust från Folkpensionsanstalten (motsvarande Försäkringskassan). Trafikförsäkringsgivarna är även primärt ansvariga för rehabiliteringen av de trafikskadade¹¹. Sedan den 1 januari 2005 täcks även kostnaden för sjuk- och hälsovård vid trafikskador av trafikförsäkringen.

En premieskatt utgår på försäkringspremier som uppbärs med stöd av avtal om bl.a. trafikförsäkring. Skatten utgår med 22 procent av det till försäkringsgivaren influtna premiebeloppet utan skatt¹². Den som bedriver försäkringsrörelse i Finland är skyldig att betala skatten. Ett utländskt EES-försäkringsbolag som tillhandahåller försäkringstjänster i Finland genom gränsöverskridande handel skall för betalning av skatten ha en godkänd representant med hemort i Finland. Som förutsättning för godkännande kan länsskatteverket kräva att säkerhet ställs för skattebetalningen.

Fram till den 1 januari 2005 betalade försäkringsgivarna även en särskild avgift, populärt kallad ”plåsterskatt”, som ett bidrag till det allmännas kostnader för sjukvård av de trafikskadade. Denna skatt har upphört sedan sjukvårdskostnaderna den 1 januari 2005 överfördes till trafikförsäkringen.

Norge

I Norge är trafikförsäkringens ställning gentemot övriga lagstadgade ersättningssystem densamma som i Sverige¹³. Även föraren omfattas av skyddet i den egna försäkringen. Ersättningar från det allmänna och sjuklön från arbetsgivaren avräknas från trafikskadeersättningen.

Motorfordonsägarna bidrar till att täcka det allmännas utgifter vid trafikskador. Tidigare skedde detta genom en särskild trafikskadeavgift (personskada) som ett tillägg till den ordinarie premien¹⁴. Trafikförsäkringsgivarna krävde in avgiften och betalade den vidare till Rikstrygdeverket (motsvarande Försäkringskassan). Avgiften uppgick till ett fast belopp som var 350 norska kronor för bilar och motorcyklar och 175 norska kronor för mopeder och traktorer. Från och med den 1 januari 2004 ingår avgiften i stället i årsavgiften för fordonet (motsvarande den

¹⁰ Trafikförsäkringslag 26.6.1959/279

¹¹ Lag om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen, 27.3.1991/626

¹² Lag om skatt på vissa försäkringspremier 20.12.1966/664

¹³ Lov 3 februari 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova)

¹⁴ Forskrift den 18 januari 1991 nr 27 om regler for forsikringsbasert refusjonsordning av trygdeutgifter ved trafikskade (personskade).

svenska fordonsskatten). Som grund för ändringen anfördes i förarbetena att resursmässiga hänsyn talade mot att två snarlika avgifter riktade mot samma avgiftsobjekt och samma avgiftsskyldiga¹⁵.

Danmark

Även i Danmark är trafikförsäkringens ställning gentemot övriga lagstadgade ersättningssystem densamma som i Sverige. Däremot omfattas inte föraren av den egna försäkringen. Ersättningen bestäms enligt skadeståndsrättsliga regler och ersättningar från det allmänna, liksom sjuklön från arbetsgivaren, avräknas från trafikskadeersättningen. Jämkning kan bli aktuell om den skadelidande har medverkat till skadan.

De danska trafikförsäkringsgivarna är skyldiga att till staten betala en procentuell avgift av de totala premierna¹⁶. Avgiften skall kompensera staten för kostnader för sjukvård och invaliditetspension till personer som skadats i trafiken. Det anses rimligt att trafiken bidrar till att täcka dessa utgifter och genom att fastställa avgiften till en procentsats av premien så vill man uppnå att den som vid skadefri körning får de lägsta premierna också betalar minst i avgift. Ursprungligen var tanken att skadevållarens försäkringsbolag skulle betala sjukvården genom att sjukhusen i efterhand skulle fakturera försäkringsgivaren, men det ansågs vara alltför komplicerat att låta sjukhusen i varje enskilt skadefall beräkna kostnaderna för vården.

För betalning av avgiften svarar försäkringsgivarna. Utländska försäkringsbolag som inte är etablerade i landet skall ha en representant boende i Danmark. Avgiften uppgår till 42,9 procent av premien, avgiften inte medräknad. Försäkringar för fordon som används i yrkesmässig åkerinäring är undantagna från skatt. Avgiften för försäkringar för bussar som används i yrkesmässig trafik är 34,4 procent av premien. Därutöver finns en särskild reglering med ett fast belopp om 230 kr per år för eldrivna trehjuliga motorcyklar och cyklar med hjälpmotor. Om avgiften inte motsvarar 47,2 respektive 37,8 procent av de utbetalda ersättningarna hänförliga till respektive grupp av fordon, skall försäkringsgivarna eller representanterna betala in mellanskillnaden i avgift. Ytterligare regler finns om hur beräkning av avgiften skall göras i olika fall.

Andra länder inom EES

Av sammanställningar som gjorts av Comité Européen des Assurances (CEA) framgår att flertalet länder inom EES tar ut skatt på ansvarsförsäkring för motorfordon. Skattskyldigheten åvilar normalt försäkringsgivaren eller en representant för denne. Även skatt på andra försäkringspremier är vanligt förekommande inom EES.

¹⁵ Budsjet for 2004 – st.prp. nr. 1 (2003-2004) (kap. 5536, post 72)

¹⁶ Bekendtgørelse 2002-10-16 af lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v.

4 Överväganden och förslag

4.1 Finansiering av befintliga trafikskador

Samhällets kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning har ökat de senaste tio åren. För att bryta denna negativa trend har regeringen i 2007 års budgetproposition (prop. 2006/2007:1) uttalat att den har för avsikt att föreslå att statens kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning/aktivitetsersättning skall överföras till trafikförsäkringen. En överföring av kostnaderna för trafikskador till trafikförsäkringen kräver en noggrann utredning och kommer därmed inte att kunna genomföras under 2007.

I förlängningen bör fordonsägarna bära samtliga de externa kostnader som är förknippade med trafikskador. En sådan reform bedöms på sikt ge stora samhällsekonomiska vinster i form av ökad trafiksäkerhet, förbättrad rehabilitering och minskade skadekostnader. Färre trafikskador ger också ökade offentligfinansiella intäkter, t.ex. i form av arbetsgivaravgifter. I dagsläget finns dock inga tillförlitliga uppgifter om de externa kostnader som är förknippade med trafikskador. Vid utredningen av överföringen till trafikförsäkringen bör därför också en uppskattning av de externa kostnader som är förknippade med trafikskador göras.

Vid överföringen av kostnaderna för trafikskadade till trafikförsäkringen bör beaktas att enligt försäkringsmässiga principer är det försäkringstagarnas egna premier som används för att ersätta dem som drabbas. Ur detta perspektiv bör statens utgifter för befintliga trafikskador (som således det försäkrade kollektivet inte betalt premier för) inte överföras till trafikförsäkringen. Kostnaden för de befintliga trafikskadorna bör dock belasta fordonsägarna. Även kostnaderna för de trafikskador som uppkommer under den tid som förutsättningarna för en överföring till trafikförsäkringen utreds bör belasta fordonsägarna. Regeringen har därför uttalat att en skatt bör tas ut för att finansiera kostnaden för de befintliga trafikskadorna och de framtida skador som uppkommer under utredningstiden.

Utgångspunkten för skatten är att intäkterna från denna skall täcka statens framtida utgifter för befintliga skador vid tidpunkten för skattens införande samt för de skador som uppstår under den tid som förutsättningarna för en överföring till trafikförsäkringen utreds. I beräkningarna av storleken på skatten har antagits att överföringen till trafikförsäkringen sker den 1 januari 2009. Övriga antaganden är att inflationen uppgår till 2 procent och realräntan till 2,1 procent. I enlighet med uppgifter från Försäkringsförbundet antas att statens socialförsäkringsutgifter för trafikskadade uppgår till ungefär 7,8 miljarder kronor per år och att socialförsäkringsutgifterna för befintliga skador har fasats ut efter 24 år. I beräkningen av skatten antas att staten tar upp ett fiktivt lån som används för att skapa en fond. Storleken på fonden bestäms av den utestående skuld som staten har för socialförsäkringsutgifter för de trafikskador som inträffat innan överföringen till trafikförsäkringen sker. Storleken på skatten beräknas som den nominella räntan på den fiktiva fonden. Under den första delen av perioden på 24 år kommer intäkterna från skatten att understiga

statens utgifter medan den under slutet av perioden kommer att överstiga utgifterna. Ovanstående beräkningsantaganden ger att fonden skulle behöva uppgå till ungefär 84 miljarder kronor. Nettoeffekten av skatten beräknas som den nominella räntan på fonden och uppgår till ungefär 3,4 miljarder kronor. Detta ger en bruttoeffekt för skatten på 3,9 miljarder kronor.

4.2 Trafikförsäkringsskatt

Förslag: En skatt införs på trafikförsäkringar.

Skälen för förslaget: Om kostnaden för de befintliga trafikskadorna skall belasta fordonsägarna kan detta ske på olika sätt. En möjlig lösning skulle vara att införa en skatt som tas ut av ägaren vid innehav av ett fordon, liknande fordonsskatten, alternativt att höja den befintliga fordonsskatten. En sådan lösning skulle vara relativt enkel att administrera eftersom den kan utnyttja redan befintliga system. Fordonsskatten medför dock, såsom den är utformad i dag, inte någon styrning mot trafiksäkerhet. Det skulle vara möjligt att i en skatt som tas ut på innehavet av fordon differentiera skatten efter ett fordon's egenskaper, såsom t.ex. säkerhetssystem eller skyddsutrustning. Det finns dock i dagsläget inte tillräckligt underlag för en sådan differentiering. Möjligheten att ta hänsyn till övriga faktorer som påverkar risken för att fordonsägaren skadar sig själv eller andra i trafiken får vidare anses begränsad.

Genom en skatt som knyts till tecknade trafikförsäkringar bör däremot en ekonomisk styreffekt mot förbättrad trafiksäkerhet kunna uppnås genom kopplingen till den riskbedömning som försäkringsgivaren gör vid meddelandet av försäkringen.

Trafikförsäkringen är vidare obligatorisk även för sådana motordrivna fordon som inte är registrerade i vägtrafikregistret. En skatt som knyts till trafikförsäkringen medför därmed att de fordonsägare som har fordon som brukas i trafik också bidrar till finansieringen av kostnaderna för trafikskador. Det föreslås därför att kostnaden för trafikskadorna överförs på fordonsägarna genom en skatt på trafikförsäkringen.

4.3 Lagens tillämpningsområde

Förslag: Skatt skall betalas på premier för trafikförsäkring och på trafikförsäkringsavgift.

Skälen för förslaget: Den föreslagna skatten skall utgå på premier för trafikförsäkringen enligt trafikskadelagen. Om fordonsägaren väljer att teckna en hel- eller halvförsäkring för fordonet medför detta inte att skatt skall beräknas utifrån en högre premie än om endast trafikförsäkring tecknas. De kostnader som den föreslagna skatten avser att täcka är relaterade till personskador, vilket ger en naturlig anknytning till trafikförsäkringen eftersom denna ger ersättning vid personskador.

Den som inte har tecknat trafikförsäkring för ett fordon som är trafikförsäkringsskyldigt och registrerat i vägtrafikregistret kan åläggas att betala en trafikförsäkringsavgift. Även den som betalar trafikförsäkringsavgift bör bidra till kostnaden för de historiska skadorna. Om trafikförsäkringsavgifterna inte omfattades av skatteplikten skulle effekten bli att de fordonsägare som uppfyller sin skyldighet att teckna trafikförsäkring skulle behöva stå för även den del av kostnaden för de historiska skadorna som borde bäras av den som inte tecknar trafikförsäkring. Av denna anledning bör även trafikförsäkringsavgiften omfattas av skatten på trafikförsäkringspremier. En sådan ordning torde även minska risken för att en skatt på trafikförsäkringspremier bidrar till att öka antalet oförsäkrade fordon.

När fordon, som är registrerade i länder som inte ingår i EES eller det s.k. Gröna kortet-samarbetet, används i trafik i Sverige kan dessa teckna en särskild trafikförsäkring, gränsförsäkring. Även i de fall det Gröna kortet upphör att gälla när fordonen befinner sig i Sverige kan gränsförsäkring tecknas. I Sverige meddelas gränsförsäkringar endast i en begränsad omfattning, eftersom de flesta fordon som kommer in till Sverige redan har gällande försäkring. De fordon för vilka gränsförsäkring tecknas är registrerade eller hemmahörande i en främmande stat och den risk som försäkringen avser torde därmed i begränsad utsträckning vara belägen i Sverige. Detta medför att den föreslagna skatten på trafikförsäkringspremier inte bör omfatta premier för gränsförsäkringar.

Försäkring vid import av fordon mellan EES-länder

Ett femte motorfordonsdirektiv¹⁷ antogs år 2005 och innebär vissa förändringar i de tidigare motorfordonsdirektiven och i det andra skadeförsäkringsdirektivet¹⁸. Enligt direktivet skall medlemsstaterna genomföra nödvändiga ändringar i befintlig lagstiftning senast den 11 juni 2007.

I situationer där någon som bor i ett EES-land importerar ett nytt eller begagnat fordon som är registrerat i en annan medlemsstat får en försäkringsgivare i köparens hemland inte utan vidare meddela försäkring för fordonet innan det har registrerats i köparens hemland. Anledningen till detta är att risken för fordonet enligt det andra skadeförsäkringsdirektivet anses belägen i den stat där registrering har skett. Köparen är därför i praktiken ofta hänvisad till att skaffa en särskild korttidsförsäkring i den stat där fordonet är registrerat vid köpet. Detta har visat sig vara både dyrt och krångligt.

För att underlätta import av fordon mellan EES-länderna finns det i det nya motorfordonsdirektivet ett undantag från regeln om var risken är

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/166/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon.

¹⁸ Rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster samt om ändring av direktiv 73/239/EEG.

belägen. När ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan, skall den medlemsstat där risken är belägen anses vara införselstaten omedelbart efter att köparen har accepterat mottagandet av fordonet, för en period av 30 dagar, trots att fordonet ännu inte är registrerat där. Det innebär att en försäkringsgivare från införselmedlemsstaten eller en försäkringsgivare från en annan medlemsstat som är etablerad i införselmedlemsstaten får meddela försäkring för fordonet redan i samband med köpet.

Arbete med genomförandet av det femte motorfordonsdirektivet pågår inom Regeringskansliet och kan komma att medföra ändringar i reglerna om trafikförsäkring. För det fall dessa ändringar påverkar utformningen av lagen om skatt på trafikförsäkringspremie, får hänsyn tas till detta under det fortsatta arbetet med lagstiftningen.

4.4 Skattskyldighet

Förslag: Skattskyldig för skatt på trafikförsäkringspremie är försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring enligt trafikskadelagen.

Om försäkringsgivare bedriver verksamhet i Sverige genom generalrepresentation, skall ett sådant ombud som avses i 1 kap. 12 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige (LUFV) ansvara för betalning av skatten. Utländska försäkringsgivare som inte har en sekundäretablering här i landet skall utse en representant som ansvarar för betalning av skatt enligt denna lag. Representanten skall vara bosatt i Sverige eller en svensk juridisk person.

Skattskyldig för skatt på trafikförsäkringsavgift är den som enligt trafikskadelagen har rätt att ta ut sådan avgift.

Skälen för förslaget: Ett 40-tal försäkringsgivare har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige. Till detta kommer ett 15-tal EES-försäkringsgivare som anmält att de avser att bedriva gränsöverskridande verksamhet i Sverige. I praktiken domineras dock marknaden för trafikförsäkringar av fyra svenska försäkringsgivare som tillsammans svarar för ca 95 procent av premieintäkterna¹⁹.

För att förenkla administrationen för skatten är det lämpligt att antalet skattskyldiga är begränsat. Ett förfarande där den enskilde försäkringstagaren är skattskyldig för en skatt som tas ut som ett procentuellt belopp (jfr avsnitt 4.5) av försäkringspremien skulle medföra ett omfattande behov av kontrolluppgifter från försäkringsgivarna och en kostsam administration för Skatteverket. Vid ett förfarande där försäkringsgivarna är skattskyldiga uppkommer givetvis en ökad administration för försäkringsgivarna, men dessa förfogar över information om de premier som utgör underlag för skatten och har administrativa rutiner för att hantera premiebetalningar från försäkringstagarna. Sammantaget bedöms det vara lämpligare att

¹⁹ Försäkringsförbundets sammanställning Svensk försäkring i siffror 2005.

försäkringsgivarna är skattskyldiga för skatten på försäkringspremier än att skatt tas ut direkt från försäkringstagarna.

Såsom normalt är fallet vid punktskatter förväntas försäkringsgivarna överföra kostnaden för skatten på försäkringstagarna. Försäkringsbolagen väljer dock själva hur premierna för trafikförsäkringen skall sättas och i vilken mån de skall överföra kostnaden för skatten på försäkringstagarna. Man kan därför tänka sig att försäkringsgivaren väljer att själv ta en del av skattekostnaden i vissa fall där de har möjlighet att täcka kostnaden på annat sätt. Det går därmed inte att säga om den effekt som uppkommer för den enskilda försäkringstagaren fullt ut motsvarar skatten på premien. I normalfallet får det dock antas att försäkringsgivaren väljer att inte ta kostnaden för skatten ur vinster eller andra medel utan överföra kostnaden direkt på försäkringstagaren. När ersättning för skatten tas ut från försäkringstagaren får det anses mindre sannolikt att försäkringsbolagen anser sig kunna motivera att de tar ut större ersättning på grund av skattekostnaden från en viss försäkringstagare än som avser det enskilda avtalet. Om ersättningen tas ut genom en höjning av premien torde reglerna i 2 § trafikförsäkringsförordningen bli tillämpliga, dvs. att premie får fastställas till visst högsta belopp med hänsyn taget till omkostnaderna. Detta torde innebära att det är kostnaden för skatt på det aktuella avtalet som är det högsta belopp som kan ingå i premien. Det saknas således anledning att tro att vissa försäkringstagare kommer att drabbas av större kostnader med anledning av skatten än vad som motsvarar försäkringsgivarens skattekostnad för avtalet.

Utländska försäkringsgivare

Det är viktigt att skattskyldigheten omfattar samtliga trafikförsäkringar enligt trafikskadlagen oavsett om det är en svensk eller utländsk försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkringen. Om trafikförsäkringar som meddelas av utländska försäkringsgivare inte omfattas av skattskyldigheten uppstår det en snedvridning av konkurrensen på försäkringsmarknaden.

Enligt det tredje direktivet om annan direkt försäkring än livförsäkring²⁰ skall uttag av indirekta skatter och skatteliknande avgifter på försäkringspremier ske i den medlemsstat där risken är belägen (artikel 46). För trafikförsäkringens del innebär exempelvis detta att skatt får tas ut i det land där fordonet är registrerat. Sverige har således rätt att ta ut skatt även från utländska försäkringsgivare som meddelar svensk trafikförsäkring. För att skattskyldigheten för de utländska försäkringsgivarna skall fungera i praktiken är det dock viktigt att Skatteverket kan erhålla god information om meddelade trafikförsäkringar och att möjligheter finns till indrivning av skatten.

²⁰ Rådets direktiv 92/49/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring samt om ändring av direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG.

Verksamhet genom sekundäretablering

Utländska försäkringsgivare får bedriva verksamhet i Sverige genom en s.k. sekundäretablering i form av en filial eller generalagentur. Försäkringssammanslutningar från ett annat EES-land får även bedriva verksamhet genom en generalrepresentation.

En försäkringssammanslutning är en sammanslutning av fysiska eller juridiska personer som utan solidariskt ansvar meddelar försäkring (1 kap. 11 § LUFV). Lloyd's i London är ett exempel på en sådan sammanslutning. Generalrepresentationen skall förestås av ett ombud som ansvarar för den verksamhet som försäkringsgivaren i sammanslutningen driver. I samband med införandet av en konventionell inkomstbeskattning för utländska försäkringsgivare ansågs det finnas behov av att i skattebetalningslagen (1997:483, SBL) införa en regel om att ombudet skall svara för redovisning och betalning av den skatt som hänförs till verksamheten. Anledningen till detta är att det föreligger stora skatteadministrativa svårigheter att rikta det primära betalningsansvaret mot försäkringssammanslutningen (prop. 2001/02:42).

Det får anses lämpligt att det primära ansvaret även för betalning av skatten på trafikförsäkringspremier skall ligga på ombudet för generalrepresentationen. För att tydligt göra klart att ombudet skall ansvara för betalning av skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie bör en bestämmelse med motsvarande innebörd som regleringen i 23 kap. 3 c § SBL tas in i lagen om skatt på trafikförsäkringspremie.

Gränsöverskridande verksamhet

Försäkringsgivare från länder inom EES får meddela försäkring i Sverige utan etablering här i landet, om de har tillstånd att bedriva försäkringsrörelse i hemlandet (2 kap. 1 § LUFV). Vid sådan gränsöverskridande verksamhet skall försäkringsgivaren ha en representant som företräder försäkringsgivaren gentemot de skadelidande. Denne skaderepresentant skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person (5 § tredje stycket TSL). För att få bedriva gränsöverskridande verksamhet i Sverige skall en underrättelse lämnas från den behöriga myndigheten i försäkringsgivarens hemland till Finansinspektionen. Underrättelsen skall bl.a. innehålla uppgift om vem som är försäkringsgivarens representant enligt 5 § TSL och en försäkran om att försäkringsgivaren är medlem i Trafikförsäkringsföreningen (2 kap. 1 och 3 §§ LUFV). Utländska försäkringsgivare från länder utanför EES-området har inte rätt att sälja trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet.

Utländska försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet bör vara skattskyldiga för skatt på trafikförsäkringspremie i likhet med övriga försäkringsgivare. Inom EG finns direktiv som ger medlemsstaterna möjlighet till ömsesidigt bistånd med utbyte av

information om och indrivning av skattefordringar²¹. Dessa direktiv omfattar sedan några år även skatt på försäkringspremie i den mån sådan skatt är angiven i direktiven²². Eftersom skatten på trafikförsäkringspremier är en ny skatt, finns den dock i dagsläget inte angiven i direktiven. En kontakt har tagits med kommissionen för att utreda på vilket sätt den nya lagen enklast kan komma att omfattas av direktivet och när en sådan ändring kan träda i kraft. Om skatten på trafikförsäkringspremier omfattades av direktivet skulle detta ge Skattverket möjlighet att erhålla information om utländska försäkringsgivare som bedriver verksamhet i Sverige och även möjlighet att driva in fordringar på skatt på trafikförsäkringspremie. Eftersom en försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring för ett registreringspliktigt fordon skall underrätta Vägverket om detta, bör Skattverket ha goda möjligheter att kontrollera i vilken mån utländska försäkringsgivare meddelar trafikförsäkringar för registrerade fordon genom gränsöverskridande verksamhet. Fram till dess att skatten omfattas av direktiven har dock Skatteverket begränsade möjligheter att driva in eventuella skattefordringar.

I ett flertal europeiska länder, bl.a. Finland och Danmark, uppställs krav på att en försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet skall utse en representant i landet som skall vara ansvarig för betalning av skatt på försäkringspremier. En sådan ordning har stora fördelar och ger naturligtvis medlemsstaterna goda möjligheter att kontrollera och driva in skatten.

I ett pågående ärende i EG-domstolen²³ har dock kommissionen tagit upp frågan om ett krav på skatterepresentant för en belgisk försäkringsskatt är ett hinder för friheten att tillhandahålla tjänster. Generaladvokaten har yttrat sig i målet den 3 oktober 2006 och anser att kravet på skatterepresentant innebär att försäkringsgivare som inte är etablerade i Belgien åläggs en större ekonomisk börda. Generaladvokaten påpekar att uttaget av skatt omfattas av direktivet om ömsesidigt bistånd med informationsutbyte på skatteområdet. Det ömsesidiga informationsutbytet utgör ett medel för bedrägeribekämpning, varför det inte är nödvändigt att upprätthålla kravet på skatterepresentant. Kravet på skatterepresentant utgör därmed, enligt generaladvokaten, ett oberättigat hinder för friheten att tillhandahålla tjänster.

²¹ Rådets direktiv 77/799/EEG av den 19 december 1977 om ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter i fråga om beskattning och skatter på försäkringspremier, senast ändrat genom direktiv 2004/106/EG (EGT L 336, 27.12.1977, s.15, Celex 377L0799 resp. EGT L 359, 4.12.2004, s. 30, Celex 304L0106), samt Rådets direktiv 76/308/EEG av den 15 mars 1976 om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar som har avseende på vissa avgifter, tullar, skatter och andra åtgärder, senast ändrat genom direktiv 2001/44/EG (EGT L 73, 19.3.1976, s.18, Celex 376L0308 resp. EGT L 175, 28.6.2001, s. 17, Celex 301L0044).

²² Rådets direktiv 2003/93/EG av den 7 oktober 2003 om ändring av rådets direktiv om ömsesidigt bistånd av medlemsstaternas behöriga myndigheter på området direkt och indirekt beskattning (EGT L 264, 15.10.2003, s.23, Celex 303L0093) samt Rådets direktiv 2001/44/EG av den 15 juni 2001 om ändring av direktiv 76/308/EEG om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar uppkomna till följd av verksamhet som utgör en del av finansieringssystemet för Europeiska utvecklings- och garantifonden för jordbruket och av jordbruksavgifter och tullar samt med avseende på mervärdesskatt och vissa punktskatter.

²³ Mål C-522/04 Europeiska gemenskapernas kommission mot Konungariket Belgien.

En viktig grund för såväl kommissionens som generaladvokatens ståndpunkt är att det finns direktiv som ger medlemsstaterna möjlighet att erhålla hjälp med informationsutbyte och indrivning i de andra medlemsstaterna. Vid bedömningen av vilken lösning som bör väljas vid införandet av lagen om skatt på trafikförsäkringspremie måste beaktas att Sverige inte har någon möjlighet att utnyttja direktiven om ömsesidigt bistånd med informationsutbyte och indrivning så länge lagen om skatt på trafikförsäkringspremie inte omfattas av direktiven. För att under dessa förhållanden ha en rimlig möjlighet att kontrollera betalningen av skatt vid gränsöverskridande verksamhet får det anses nödvändigt att införa en skyldighet för utländska försäkringsgivare, som inte är etablerade här i landet, att utse en representant som skall ansvara för betalning av skatten. En skillnad vid trafikförsäkring, jämfört med det belgiska ärendet, är vidare att den utländska försäkringsgivaren enligt direktiven om motorfordonsförsäkring har en skyldighet att utse en representant för skadereglering i det land där de bedriver gränsöverskridande verksamhet. Den tillkommande skyldigheten att ha en representant för betalning och redovisning av skatt får mot denna bakgrund anses utgöra en mindre belastning för försäkringsgivaren. Bedömningen är att den situation som är aktuell i Sverige skiljer sig från det belgiska ärendet på sådant sätt att ett krav på representant bör vara godtagbart även med beaktande av reglerna om fri rörlighet för tjänster.

Skatt på trafikförsäkringsavgift

Vad gäller skatt på trafikförsäkringsavgift är det enligt nuvarande lagstiftning Trafikförsäkringsföreningen som har rätt att ta ut sådan avgift (34 § TSL). Trafikförsäkringsföreningen kommer därmed att vara skattskyldig för skatt på trafikförsäkringsavgift. För att Trafikförsäkringsföreningen skall ha möjlighet att överföra skattekostnaden på de försäkringspliktiga och inte bekosta skatten med egna medel, bör det införas en särskild regel i 34 § TSL som ger föreningen möjlighet att från den försäkringsskyldige ta ut ersättning för den skatt som belöper på trafikförsäkringsavgiften.

4.5 Skattens storlek

Förslag: Skatten utgör 34 procent av beskattningsunderlaget.

Skälen för förslaget: Den föreslagna skatten är avsedd att motsvara de framtida kostnaderna för de historiska trafikskadorna och avsikten är att dessa kostnader skall fördelas över kollektivet av fordonsägare. Detta kan ske med olika metoder. En möjlighet skulle vara att ta ut skatt med ett fast belopp per fordon, eventuellt med olika belopp för olika fordonsgrupper. Fördelen med en fast skatt skulle vara ett sådant systems enkelhet. En sådan beskattning skulle dock inte ta hänsyn till olika försäkringstagares risk att skadas eller skada andra och skulle därmed inte medföra något bidrag till styrning mot trafiksäkerhet.

Även de framtida kostnaderna för de skador som uppkommer under den tid som det utreds hur en överföring till trafikförsäkringen skall kunna ske, bör fördelas på de försäkrade. För dessa kostnader får det anses lämpligt att fördelningen sker efter den risk som de olika försäkrade har att skadas eller skada andra och därmed orsaka sådana kostnader som skatten skall täcka. Det är mycket svårt att inom ett system som t.ex. fordonsskatten, på ett hanterbart och rimligt precist sätt, bedöma risken för varje enskild fordonsägare. Vid en lösning där kostnadsansvaret knyts till storleken på fordonsägarens premie för trafikförsäkring kan i stället försäkringsgivarens värdering av de försäkrades risk för skador utnyttjas. Detta talar för att utforma kostnadsansvaret som ett procentuellt påslag på premien. Även om detta argument inte är lika framträdande för de historiska skadorna förefaller det lämpligt med en enhetlig lösning varför även den skatt som avser dessa skador bör tas ut procentuellt på premien på trafikförsäkringen. En fördel med en skatt som knyter an till premiens storlek är vidare att den kan antas få en styrande effekt mot trafiksäkerhet. Genom den procentuella ökningen av premien torde ökat incitament uppkomma för försäkringstagaren att sänka sin premie genom att t.ex. uppnå fler skadefria år eller välja ett säkrare fordon. En procentuella skatt ger även bättre förutsättningar för att i framtiden beakta andra externa kostnader än de som nu omfattas av skatten.

I avsnitt 4.1 redogörs för hur det totala skattebeloppet beräknas. Det totala skattebeloppet skall uppgå till 3,9 miljarder kronor. De totala trafikförsäkringspremierna under perioden den 1 juli 2005 till och med den 30 juni 2006 uppgick till ca 11 miljarder kronor och trafikförsäkringsavgifterna under 2005 uppgick till ca 345 miljoner. Skatten bör utgå med samma procentuella belopp på beskattningsunderlaget för försäkringspremier och trafikförsäkringsavgifter. För att den avsedda skatteintäkten skall uppnås är bedömningen att skatten bör utgöra 34 procent av beskattningsunderlaget vid lagens införande.

Som framgått av avsnitt 4.1 bör fordonsägarna i förlängningen bära samtliga de externa kostnader som är förknippade med trafikskador, men i dagsläget finns inga tillförlitliga uppgifter över dessa kostnader. När sådana uppgifter finns kan nivån på skatten komma att justeras.

4.6 Beskattningsunderlag och skattskyldighetens inträde

Förslag: Beskattningsunderlaget för skatt på premier utgörs av den del av totala premien för ett avtal om trafikförsäkring, utan skatt enligt denna lag, som belöper på en kalendermånad. Skattskyldigheten inträder vid utgången av den kalendermånad på vilken premien belöper.

Beskattningsunderlaget för skatt på trafikförsäkringsavgift utgörs av 90 procent av mottagen trafikförsäkringsavgift. Skattskyldighet inträder när trafikförsäkringsavgiften tas emot.

Skälen för förslaget: Avtal om trafikförsäkring tecknas normalt på ett år. Vid lagens ikraftträdande finns således ett stort antal försäkringar som löper mellan en och tolv månader efter lagens ikraftträdande. Av

statsfinansiella skäl är det viktigt att även dessa avtal omfattas av skatten på trafikförsäkringspremier vad avser den del av premierna som belöper på tid efter ikraftträdandet. Som framgår av avsnitt 2 har regeringen i budgetpropositionen för 2007 uttalat att skatten på trafikförsäkringspremier skall införas den 1 juli 2007. Om enbart avtal tecknade efter ikraftträdandet skulle omfattas av lagstiftningen skulle endast ca en tredjedel av de försäkringspremier som avser försäkringstid under hösten 2007 omfattas av skattskyldigheten. En sådan lösning skulle vidare öppna för kringgående av skatten genom att på olika sätt teckna avtal i förtid.

Beskattningsunderlaget bör bl.a. därför utgöras av den premie som skall erläggas till försäkringsgivaren enligt avtal om trafikförsäkring. Beskattningen skall ske löpande under avtalstiden och beskattningsunderlaget för varje kalendermånad skall utgöras av den del av den totala avtalade premien som avser denna period. Om avtalet avser ett år skall därmed beskattningsunderlaget för respektive månad utgöras av en tolfedel av den avtalade premien. Som en följd av utformningen av beskattningsunderlaget bör skattskyldigheten inträda vid utgången av den kalendermånad på vilken premien belöper.

Denna utformning av beskattningsunderlaget innebär att försäkringsföretagen är skattskyldiga även för premier som den enskilde inte betalar in. Om den enskilde inte betalar premien har dock försäkringsgivaren rätt att säga upp avtalet efter en kortare tid och det borde därmed endast bli fråga om en begränsad kostnad för försäkringsföretagen. Om ett avtal om försäkring upphör att gälla av denna eller annan anledning kvarstår givetvis inte någon skattskyldighet för den del av den ursprungligen avtalade premien som fallit bort när avtalet upphört.

Med den premie som skall ingå i underlaget för beräkning av skatten avses endast den premie som försäkringsgivaren skulle ha tagit ut för försäkringen om inte skatten hade tillkommit, dvs. premien utan skatt. Om försäkringsgivaren väljer att höja premien för att kompensera sig för skatten skulle annars effekten bli att skatt tas ut på skatt.

Trafikförsäkringsavgift

Trafikförsäkringsavgiften bestäms utifrån den högsta premien för trafikförsäkring inom en viss kategori fordon med ett tillägg om tio procent. Om trafikförsäkringsavgiften bestämdes utifrån den högsta premien för försäkring, inklusive den ersättning för skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie som försäkringsgivaren tagit ut av försäkringstagaren, skulle det medföra att skatt togs ut på skatt. Vid beräkningen av trafikförsäkringsavgiften är det därför den högsta premie utan skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie som bör användas. Anledningen till att trafikförsäkringsavgiften bestäms till ett högre belopp (10 procent högre) än den högsta premien, är att det skall vara ett incitament att teckna trafikförsäkring. Redan genom att den högsta premien för fordonskategorin används vid beräkningen av trafikförsäkringsavgiften överstiger dock avgiften en genomsnittlig försäkring med betydande belopp. Det får därmed anses lämpligt att

begränsa beskattningsunderlaget till 90 procent av trafikförsäkringsavgiften.

I beskattningsunderlaget bör endast ingå faktiskt mottagna trafikförsäkringsavgifter. För vissa försäkringsskyldiga saknas möjlighet att driva in trafikförsäkringsavgiften eftersom utmättningsbara tillgångar saknas. Den som saknar trafikförsäkring på grund av att han eller hon inte har ekonomiska möjligheter att betala en sådan försäkring kan ofta inte heller betala en trafikförsäkringsavgift. Trafikförsäkringsföreningen har vidare rätt att ta ut trafikförsäkringsavgift för hela den tid som fordonet saknat trafikförsäkring och avgiften kan därmed avse långa perioder och stora belopp. Det bedöms inte vara lämpligt att skatt skall tas ut på de trafikförsäkringsavgifter som av olika anledningar inte betalas.

4.7 Avdrag

Förslag: Avdrag får göras för skatt på försäkringspremie som återbetalas till försäkringstagare och trafikförsäkringsavgift som återbetalas till den försäkringsskyldige.

Skälen för förslaget: Skatt skall utgå på premie som följer av ett avtal om trafikförsäkring. I vissa fall kan det uppkomma situationer där avtalet förändras på ett sådant sätt att premien inte längre uppgår till det ursprungligt avtalade beloppet. Ett sådant fall skulle kunna vara att premien sänks på grund av att ny information framkommer om någon av de faktorer som ingår i riskbedömningen. I den mån försäkringsgivaren återbetalar premie för den del av avtalstiden som redan har passerat, har skatt utgått på det ursprungliga högre beloppet. Det bör då finnas en möjlighet för försäkringsgivaren att få göra avdrag för skatt som avser den del av premien som har återbetalats.

När ett försäkringsavtal sägs upp har försäkringsgivaren bara rätt till den del av ursprunglig avtalad premie som skulle ha betalats om avtalet hade slutits för den tid som försäkringen har kommit att gälla (5 kap. 6 § försäkringsavtalslagen [2005:104, FAL]). Det innebära att om försäkringstagaren har betalat sin premie i förväg för en längre period har han eller hon rätt att få tillbaks en del av premien. En trafikförsäkring kan sägas upp av försäkringstagaren främst när försäkringsplikten upphör, såsom vid försäljning eller skrotning av fordonet. Även om fordonsägaren ställer av ett fordon kan denne, beroende på vilka villkor som följer av försäkringen, ha möjlighet att säga upp försäkringen och få tillbaks den del av betald premie som avser tid efter avställningen. Försäkringsgivaren får antas normalt ha kännedom om att ett avtal har upphört när redovisning sker av skatten på försäkringspremien och därmed kunna justera beskattningsunderlaget för redovisningsperioden så att skatt inte utgår med för högt belopp. Om beskattningsunderlaget inte vid lämnandet av punktskattedeklaration för redovisningsperioden har kunnat justeras för avslutade avtal, finns även möjlighet att begära omprövning av beskattningsbeslutet hos Skatteverket.

Även Trafikförsäkringsföreningen återbetalar ibland en inbetald avgift till den försäkringsskyldige. Det förekommer t.ex. att den enskilde

betalar in trafikförsäkringsavgiften men senare ger in underlag som visar att han eller hon hade en gällande trafikförsäkring under den aktuella perioden. Trafikförsäkringsföreningen bör kunna göra avdrag för skatten om föreningen återbetalar en mottagen trafikförsäkringsavgift.

4.8 Beskattningsförfarandet m.m.

Förslag: Förfarandereglerna för punktskatt i skattebetalningslagen (1997:483) skall gälla för skatten på trafikförsäkringspremier och trafikförsäkringsavgifter.

Ombud för generalrepresentation och representant för utländsk skattskyldig skall likställas med skattskyldig vid tillämpningen av skattebetalningslagen. Ombudet och representanten skall registreras som skattskyldig i stället för den utländske försäkringsgivaren.

Skatteverket skall upprätta ett särskilt skattekonto för ombud eller representant som ansvarar för redovisning och betalning av skatt på trafikförsäkringspremier.

Till varje redovisningsperiod skall den skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie hänföras för vilken skattskyldighet har inträtt under perioden.

Förmånsvärdet för tjänstebilar skall justeras med anledning av skatten på trafikförsäkringspremier.

Skälen för förslaget: Skatten på trafikförsäkringspremier och trafikförsäkringsavgifter är en punktskatt. Skattebetalningslagens förfaranderegler bör därför vara tillämpliga på skatten.

En försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring och därmed är skattskyldig för skatt på trafikförsäkringspremie, skall vara registrerad hos Skatteverket. Även den som är skattskyldig för skatt på trafikförsäkringsavgift skall vara registrerad hos Skatteverket. Det förhållandet att Skatteverket skall registrera skattskyldiga enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie bör därför anges i skattebetalningslagen (1997:483, SBL).

Den representant som utses av en utländsk försäkringsgivare och det ombud för generalrepresentation som ansvarar för redovisning och betalning av skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie bör omfattas av samma regler om registrering, lämnande av deklaration m.m. som gäller för en skattskyldig försäkringsgivare. I skattebetalningslagen bör därför föras in en bestämmelse med innebörden att representant för utländsk försäkringsgivare och ombud för generalrepresentation likställs med skattskyldig vid tillämpningen av skattebetalningslagen. I de fall då ett ombud för en försäkringssammanslutning eller en representant för en utländsk försäkringsgivare ansvarar för redovisning och betalning av skatten, bör det vara tillräckligt att dessa registreras av Skatteverket och den utländska försäkringsgivaren skall därmed inte registreras särskilt. En regel härom bör införas i skattebetalningslagen.

Om ombudet eller representanten bedriver annan verksamhet bör han tilldelas ett särskilt skattekonto för skatten på trafikförsäkringspremier.

Förfallodagen för skatt på trafikförsäkringspremier styrs av reglerna om redovisning av punktskatter. Vilken av de i SBL angivna förfallodagarna som skall användas beror på om den skattskyldige skall redovisa mervärdesskatt eller inte. Om mervärdesskatt skall redovisas, påverkar beskattningsunderlaget för mervärdesskatt vilken förfallodag som skall användas. Omsättning av försäkringstjänster är undantagen från skatteplikt för mervärdesskatt. Om försäkringsgivaren inte av annan anledning skall redovisa mervärdesskatt skall skattedeklaration avseende bl.a. punktskatt och arbetsgivaravgifter lämnas senast den 12 i månaden efter redovisningsperioden. För den som är mervärdesskattepliktig gäller enligt 18 och 19 §§ SBL vissa senare tidpunkter för lämnande av skattedeklaration beroende på hur stort underlaget för mervärdesskatt är under beskattningsåret.

Utformningen av beskattningsunderlaget för skatt på trafikförsäkringspremier medför att reglerna i skattebetalningslagen om vilken skatt som skall hänföras till en viss redovisningsperiod bör kompletteras. Enligt huvudregeln skall till varje redovisningsperiod hänföras den punktskatt för vilken redovisningsskyldighet har inträtt under perioden. Redovisningsskyldigheten inträder normalt när affärshändelser som grundar skattskyldighet enligt god affärssed bokförs eller borde ha bokförts. Den skattskyldighet som uppkommer enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie är inte knuten till en sådan affärshändelse som avses i bestämmelsen. En ny bestämmelse bör införas som innebär att till varje redovisningsperiod skall den skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie hänföras för vilken skattskyldighet har inträtt under perioden.

Liksom för övriga punktskatter bör skattebrottslagen (1971:69) tillämpas på skatten på trafikförsäkringspremie. För detta krävs inte någon ändring i lagen eftersom den gäller generellt för skatter.

Trafikförsäkring skall normalt tecknas av ägaren till fordonet eller, om fordonet innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, av innehavaren. Detta medför att om arbetsgivaren tillhandahåller en förmånsbil tecknas normalt trafikförsäkring av arbetsgivaren. Den ökade kostnaden för trafikförsäkringen som följer av den föreslagna skatten medför en ökad kostnad för arbetsgivaren och därmed även att den förmån som den anställde erhåller blir större. Beräkningen av förmånsvärdet för förmånsbilar bör därför justeras. För en genomsnittlig privatbil bedöms premien höjas med ca 600 kr per år, varför förmånsvärdet bör höjas i motsvarande mån.

4.9 Ikraftträdande

Förslag: Lagen om skatt på trafikförsäkringspremie skall träda i kraft den 1 juli 2007.

Försäkringsgivarna skall, utan hinder av vad som annars följer av lag eller avtal, från försäkringstagare som ingått avtal om trafikförsäkring före lagens ikraftträdande, ha möjlighet att ta ut ersättning som motsvarar kostnad för skatt på premier som avser tid efter ikraftträdandet.

Skälen för förslaget: Som framgår av budgetpropositionen för 2007 är avsikten att lagen om skatt på trafikförsäkringspremie skall träda i kraft den 1 juli 2007. Genom utformningen av beskattningsunderlaget (se avsnitt 4.6) kommer skatt att tas ut på premier som avser försäkringstid efter den 1 juli 2007. Det krävs inte någon särskild övergångsbestämmelse vad gäller skatten på trafikförsäkringspremier.

Vad avser skatten på trafikförsäkringsavgifter skall denna tas ut på mottagna avgifter. I samband med ikraftträdandet bör dock skatten endast omfatta sådana trafikförsäkringsavgifter som är en följd av att ett fordon har saknat trafikförsäkring för tid efter ikraftträdandet. Genom en sådan lösning uppnås en likformighet med skatten på försäkringspremier som tas ut på försäkringstid efter ikraftträdandet. Det bör därmed införas en övergångsbestämmelse som innebär att skatt endast skall tas ut på trafikförsäkringsavgifter som avser tid efter ikraftträdandet.

Utformningen av beskattningsunderlaget för skatten på trafikförsäkringspremier innebära att skatt tas ut på premier som avser försäkringstid efter den 1 juli även om avtal om försäkring är tecknat före detta datum.

Avsikten med skatten är inte att kostnaden för skatten skall stanna hos försäkringsgivaren utan att kostnaden skall överföras till försäkringstagarna. Det är försäkringstagarna som skall svara för kostnaderna för trafikskador. När skatt utgår på premier som följer av redan tecknade avtal är det därför viktigt att försäkringsgivarna kan kompensera sig för den tillkommande kostnaden för skatten genom att ta ut kompensation från försäkringstagarna.

Den tillkommande skatten är något som försäkringsgivarna inte kunnat förutse när de ingått avtal om trafikförsäkring och något som de inte kan påverka. Med hänsyn till att någon premieskatt inte tidigare har funnits inom trafikförsäkringen har sannolikt inte alla försäkringsgivare sådana villkor i avtalen om trafikförsäkring som ger dem möjlighet att kompensera sig för tillkommande skatt. Enligt försäkringsavtalslagen får försäkringsgivaren ändra försäkringsvillkoren under försäkringstiden endast om den försäkrade grovt har åsidosatt sina förpliktelser eller det annars finns synnerliga skäl (3 kap. 8 § FAL). För att säkerställa att försäkringsgivarna har möjlighet att föra kostnaden vidare till försäkringstagarkollektivet bör därför en särskild övergångsbestämmelse införas som ger försäkringsgivarna rätt att ta ut ersättning som motsvarar kostnaden för skatten från försäkringstagare som tecknat avtal före ikraftträdandet utan hinder av vad som följer av lag eller avtal.

5 Offentligfinansiella och andra effekter

I detta avsnitt redovisas vissa ekonomiska konsekvenser av införandet av den föreslagna skatten på trafikförsäkringspremier och trafikförsäkringsavgifter och övriga förslag.

Den föreslagna skatten på trafikförsäkringspremier tas ut av försäkringsgivarna men kan antas höja försäkringstagarnas kostnad för trafikförsäkring med motsvarande procentuella belopp. Premierna för trafikförsäkringen under perioden den 1 juli 2005 till och med den

30 juni 2006 uppgick till 11 miljarder kronor. Detta innebär att skatten kommer att medföra en kostnad för försäkringsgivarna som motsvarar cirka 34 procent av den nuvarande premievolymen.

Enligt uppgifter från försäkringsbranschen kan en genomsnittlig premie för en privatägd personbil antas uppgå till ca 1 850 kronor. Vid en sådan premie blir skatten cirka 630 kronor. Några uppgifter om genomsnittliga premier för andra fordonstyper har inte kunnat inhämtas. Eftersom försäkringspremier varierar starkt beroende på olika faktorer såsom fordonstyp, boendeort och förare samt mellan olika försäkringsgivare, är det svårt att göra närmare beräkningar av vad effekten av skatten blir för olika grupper av försäkrade.

Kostnaderna för trafikförsäkringspremier utgör en förhållandevis liten del av de små företagens totala kostnader och skatten bedöms därför endast få mindre konsekvenser för dessa företag.

I budgetpropositionen för 2007 beräknades den föreslagna skatten medföra en bruttoeffekt som på årsbasis är 3 miljarder kronor och en varaktig nettoeffekt på 2,8 miljarder kronor. Dessa beräkningar har reviderats och bruttoeffekten är nu på årsbasis i stället 3,9 miljarder kronor. För 2008 är den periodiserade nettoeffekten 3,4 miljarder kronor och för 2009 uppgår den till samma belopp. Den varaktiga nettoeffekten beräknas till 3,4 miljarder kronor. Eftersom skatten införs den 1 juli 2007 kommer den faktiska brutto- respektive nettoeffekten för år 2007 att bli mindre och uppgå till 1,9 respektive 1,7 miljarder kronor.

För skattebördan som drabbar hushållen är bruttoeffekten lika med nettoeffekten. Företagen har dock rätt att göra avdrag för skatten vilket gör att den offentligfinansiella effekten måste korrigeras för detta. Värdet av avdragsrätten beräknas genom att multiplicera bruttoskatteintäkten från företagen med bolagsskattesatsen som är 28 procent. Det bör också tilläggas att i beräkningarna av de offentligfinansiella effekterna antas också att skatten inte kommer att övervältras på löner eller produktpriser utan kommer att tas från företagens vinster. Hushållen antas svara för 60 procent av skatteintäkterna och företagen för 40 procent.

Höjningen av förmånsvärdet kommer genom ökade inkomstskatteintäkter och arbetsgivaravgifter att ge en förstärkning av statsbudgeten med cirka 80 miljoner kronor.

Antalet skattskyldiga för skatten på trafikförsäkringspremier och trafikförsäkringsavgifter är begränsat och uppgår endast till ett fyrtiotal försäkringsgivare som är etablerade i Sverige, ett fåtal utländska försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet och Trafikförsäkringsföreningen. Marknaden domineras av fyra stora försäkringsgivare som tillsammans svarar för 95 procent av premieintäkterna. Mot denna bakgrund bedöms den nya skatten endast i begränsad utsträckning påverka ärende- och målhanteringen hos de berörda myndigheterna och de allmänna förvaltningsdomstolarna. Eventuella merkostnader till följd av förslaget torde därmed rymmas inom nuvarande budgetramar. Även Skatteverkets kostnader i övrigt med anledning av skatten torde rymmas inom nuvarande budgetramar.

6 Författningskommentar

6.1 Förslaget till lag om skatt på trafikförsäkringspremie

1 §

I den inledande bestämmelsen anges att skatt på trafikförsäkringspremie och trafikförsäkringsavgifter skall betalas till staten.

2 §

I paragrafen förklaras vad som avses med trafikförsäkring och trafikförsäkringsavgift. Med trafikförsäkring avses i lagen den försäkring som enligt 2 § trafikskadelagen (1975:1410), TSL, skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet. Trafikförsäringen är en obligatorisk försäkring. Det finns dock i 1 § TSL angivet vissa fordon som inte omfattas av försäkringsplikten såsom t.ex. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående och vissa tävlingsfordon. Vidare finns det i 3 § TSL och 9–12 §§ trafikförsäkringsförordningen (1976:359) vissa undantag från försäkringsplikt för exempelvis statliga fordon och vissa utländska fordon.

Med trafikförsäkringsavgift avses i lagen den avgift som Trafikförsäkringsföreningen enligt 34 § TSL har rätt att ta ut av den som saknar trafikförsäkring för fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt. I avsnitt 3.3.2 beskrivs närmare hur trafikförsäkringsavgiften beräknas.

3 §

Bestämmelsen anger att den försäkringsgivare som meddelar en trafikförsäkring är skattskyldig för skatt på trafikförsäkringspremie. Det innebär att såväl svenska som utländska försäkringsgivare är skattskyldiga när de meddelar svensk trafikförsäkring. Bestämmelsen reglerar även skyldigheten för ombudet för en generalrepresentation som anges i 1 kap. 12 § lagen (1998:14209) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige att ansvara för redovisningen och betalningen av skatt. Bestämmelsen motsvarar i den delen regleringen i 23 kap. 3 c § skattebetalningslagen (1997:483). Vidare reglerar bestämmelsen skyldigheten för utländska försäkringsgivare som inte är etablerade här i landet att utse en representant för redovisning och betalning av skatten. Bestämmelsen har kommenterats närmare i avsnitt 4.4.

4 §

Paragrafen reglerar vem som är skattskyldig för skatt på trafikförsäkringsavgifter. Den som enligt gällande lydelse av 34 § TSL har rätt att ta ut trafikförsäkringsavgift är Trafikförsäkringsföreningen.

5 §

I bestämmelsen regleras hur beskattningsunderlaget för skatt på försäkringspremier skall beräknas samt när skattskyldigheten inträder. Bestämmelsen har kommenterats närmare i avsnitt 4.6.

6 §

I paragrafen anges att beskattningsunderlaget för trafikförsäkringsavgifterna är 90 procent av mottagen avgift. Beskattningsunderlaget påverkas även av att det i 34 § TSL införs en bestämmelse om att den högsta premie som avgiften grundar sig på skall vara premie utan skatt enligt denna lag. Anledningen till att inte hela trafikförsäkringsavgiften ingår i underlaget för beskattning är att skatt då skulle utgå på ett högre belopp än den högsta premien på trafikförsäkring för samma fordonskategori. Skatteplikt inträder när trafikförsäkringsavgiften tas emot.

7 §

Paragrafen reglerar skattens storlek.

8 §

I paragrafen finns bestämmelser om avdrag för skatt på försäkringspremier som återbetalas till den skattskyldige. Samma förhållande gäller för trafikförsäkringsavgift som återbetalas till den försäkringsskyldige. Paragrafen avhandlas närmare i avsnitt 4.7.

9 §

Bestämmelsen anger att beskattningsförfarandet i skattebetalningslagen (1997:483) skall gälla för skatten på trafikförsäkringspremier. I avsnitt 4.8. avhandlas beskattningsförfarandet närmare.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Lagen träder i kraft den 1 juli 2007 (*punkten 1*). Lagen gäller således trafikförsäkringspremier som avser försäkringstid efter den 1 juli 2007. Det gör alltså inte någon skillnad när premien har betalats in till försäkringsgivaren utan skatteplikt föreligger för den del av den totala avtalade premien som belöper på tid efter ikraftträdandet.

Vad gäller trafikförsäkringsavgifter gäller lagen endast avgifter som avser tid efter ikraftträdandet (*punkten 2*). Om Trafikförsäkringsföreningen efter ikraftträdandet kräver trafikförsäkringsavgift för tid före den 1 juli 2007 omfattas denna avgift därmed inte av lagen. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 4.9.

För att samtliga försäkringsgivare skall ha möjlighet att kompensera sig för kostnaden för skatten även för de avtal som föreligger vid ikraftträdandet införs en bestämmelse som ger dem rätt att ta ut ersättning för kostnaden från försäkringstagarna (*punkten 3*).

6.2 Förslaget till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483)

1 kap.

1 §

Skattebetalningslagens regler om bestämmande, debitering, redovisning och betalning av punktskatt skall gälla även i fråga om skatt på trafikförsäkringspremie. Detta uppnås genom ett tillägg i *andra stycket*.

Detta innebär bl.a. att skatten skall redovisas månad för månad av de skattskyldiga i en punktskattedeklaration. Ändringen avhandlas i avsnitt 4.8.

4 §

Ombud för generalrepresentation och representant för utländsk försäkringsgivare som enligt 3 § lagen om skatt på trafikförsäkringspremie skall ansvara för redovisning och betalning av skatt skall jämföras med skattskyldiga vid tillämpningen av skattebetalningslagen. En bestämmelse om detta tas in i en ny *punkt 10 till tredje stycket*.

3 kap.

1 §

Den som är skyldig att redovisa och betala skatt på trafikförsäkringspremie enligt 3 § och skatt på trafikförsäkringsavgift enligt 4 § lagen om skatt på trafikförsäkringspremie skall registreras av Skatteverket. En bestämmelse om detta tas in i en ny *punkt 7 l*. Genom att ombud för generalrepresentation och representant för utländsk försäkringsgivare enligt en ny punkt i 1 kap. 4 § SBL jämföras med skattskyldig skall även dessa registreras av Skatteverket. I de fall då ett ombud eller en representant ansvarar för redovisning och betalning av skatt och registreras av Skatteverket, saknas anledning att även den utländska försäkringsgivaren registreras och tilldelas skattekonto. I ett nytt *sista stycke* tas därför in en bestämmelse om att endast ombud enligt 3 § andra stycket lagen om skatt på trafikförsäkringspremie eller representant enligt 3 § tredje stycket samma lag skall registreras i dessa fall. Ändringarna avhandlas i avsnitt 4.8.

5 §

Om ett ombud för en försäkringssammanslutning eller en representant för en utländsk försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet bedriver annan verksamhet bör skatten på trafikförsäkringspremie redovisas på ett särskilt skattekonto. En bestämmelse om att Skatteverket skall tilldela ombud och representant ett särskilt skattekonto bör därför införas i *andra stycket*.

10 kap.

30 a §

Ett tillägg har gjorts till paragrafens *första stycke*. Bestämmelsen innebär att skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie skall hänföras till den redovisningsperiod då skattskyldigheten inträder. Redovisningen av skatten är därmed inte kopplad till bokföring av affärshändelser hos försäkringsgivaren utan följer skattskyldighetens inträde.

6.3 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

34 §

Av ändringen i *andra stycket* framgår att högsta försäkringspremien skall beräknas utan premieskatten.

Ändringen i *fjärde stycket* innebär att Trafikförsäkringsföreningen i samband med att trafikförsäkringsavgiften tas ut även får ta ut en ersättning av den försäkringsskyldige för skatten på trafikförsäkringsavgiften.

Ändringarna behandlas i avsnitt 4.4 och 4.6.

6.4 Förslaget till lag om ändring i inkomstkattelagen (1999:1229)

61 kap.

5 §

Ändringen av förmånsvärdet är en följd av den högre kostnad för trafikförsäkring som följer av lagen om skatt på trafikförsäkringspremie. Ändringen behandlas i avsnitt 4.8.