

Lagrådsremiss

Ny vägtrafikskattelag

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 15 september 2005

Pär Nuder

Agneta Bergqvist
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

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

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

Den koldioxidbaserade fordonsskatten består av en fiskal komponent och en koldioxidkomponent. Den fiskala komponenten är 360 kronor per år för alla fordon som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten. Koldioxidkomponenten är per år 15 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer. Fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol föreslås få en nedsättning av koldioxidkomponenten till 10 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer. För elbilar utgår inget koldioxidbelopp.

För fordon som kan drivas med dieselolja multipliceras det fiskala grundbeloppet och koldioxidkomponenten med ett miljö- och bränsletillägg om 3,5.

I lagrådsremissen föreslås att förfarandereglerna i vägtrafikskattelagen i huvudsak anpassas till reglerna i skattebetalningslagen (1997:483) och övriga punktskatteförfattningar.

I lagrådsremissen föreslås vidare att definitionen av personbil i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ändras så att den även omfat-

tar husbilar. Dessutom föreslås att personbilar definitionsmässigt delas in i personbilar klass I och personbilar klass II, där personbilar klass II utgör husbilar och personbilar klass I övriga personbilar. Den koldioxidbaserade fordonsskatten föreslås endast omfatta personbilar klass I. Slutligen föreslås att definitionen av efterfordon justeras med anledning av att terrängsläp numera utgör en typ av släpfordon.

Lagförslagen föreslås träda i kraft den 1 april 2006.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	6
2	Lagtext.....	7
2.1	Förslag till vägtrafikskattelag	7
2.2	Förslag till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.....	36
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	39
2.4	Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)	41
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.	42
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet.....	43
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	44
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt	45
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	46
2.10	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	50
2.11	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	51
2.12	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	52
2.13	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	55
2.14	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	61
3	Ärendet och dess beredning.....	62
4	Gällande bestämmelser om fordonsskatt och saluvagnsskatt.....	63
4.1	EG-bestämmelser om fordonsskatt för tunga fordon.....	63
4.2	Svenska bestämmelser om fordonsskatt	64
4.3	Bestämmelser om saluvagnsskatt	65
5	Fordonsbeskattningen i EU	66
5.1	Danmark.....	66
5.2	Storbritannien.....	70
5.3	Tyskland.....	71
6	EU:s strävan efter koldioxidbaserad fordonsskatt.....	72
6.1	Gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar	72
6.2	Kommissionens förslag till direktiv om beskattning av personbilar	72
7	Den svenska personbilsparken	73
8	Överväganden och förslag.....	74

8.1	Saluvagnsskatten.....	74
8.2	En koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta fordon.....	74
8.3	Den fiskala komponenten	76
8.4	Koldioxidkomponenten.....	76
8.5	Uppgift om fordonens koldioxidutsläpp	77
8.6	Fordon som kan drivas med alternativa drivmedel.....	78
8.7	En miljö- och bränslefaktor för dieselfordon.....	79
8.8	Den femåriga fordonsskattebefrielsen för el- och hybridfordon	81
8.9	Fordon som inte omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten	82
8.10	Fordons- och viktbegrepp	84
8.11	Glesbygdsavdraget.....	85
8.12	Beskattning av motorcyklar	85
8.13	Beskattning av släpvagnar	86
8.14	Beskattning av traktorer.....	86
8.15	Skattefrihet för veteranfordon.....	87
8.16	Begreppet årsmodell	88
8.17	Ändrade viktintervall för tunga fordon.....	89
9	Gemensamma bestämmelser i en ny vägtrafikskattelag.....	90
10	Skattskyldighet och betalning av skatten	90
10.1	Skattskyldighet.....	90
10.2	När skatten skall anses betald	92
11	Förfaranderegler m.m.	93
11.1	Nya förfaranderegler	93
11.2	Beslut om vägtrafikskatt	94
11.3	Omprövning av beslut.....	94
11.4	Överklagande	95
11.5	Befrielse från skatt i vissa fall.....	96
11.6	Skattetillägg	97
11.7	Inget skattekonto för vägtrafikskatten	97
11.8	Skattebelopp som inte behöver betalas in eller återbetalas	98
11.9	Belopp som styr delad debitering och dygnsskatt.....	99
11.10	Användningsförbud och ansvarsbestämmelser.....	100
12	Definition av husbilar	101
12.1	Bakgrund.....	101
12.2	Svenska bestämmelser om husbilar	101
12.3	EG:s bestämmelser om husbilar.....	102
12.4	Ändrad definition av husbilar	103
12.5	Ändrad definition av efterfordon	106
13	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	106
14	Offentlig-finansiella och andra effekter	107
14.1	Offentlig-finansiella effekter	107
14.2	Miljökonsekvenser	109
14.3	Övriga konsekvenser.....	109
15	Författningskommentar	110
15.1	Inledning	110

15.2	Förslaget till vägtrafikskattelag.....	111
15.3	Förslaget till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.....	146
15.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	151
15.5	Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672).....	151
15.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.	151
15.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet...	152
15.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	152
15.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt	152
15.10	Förslaget till ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	152
15.11	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	154
15.12	Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	154
15.13	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	154
15.14	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	155
15.15	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	156
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63) vad gäller fordonsskatten och saluvagnsskatten	157
Bilaga 2	Utredningens lagförslag.....	161
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna beträffande betänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63)	219
Bilaga 4	Promemorians lagförslag.....	220
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Husbilar och efterfordon	223
Bilaga 6	Minimiskattesatser för tunga fordon enligt EG-rätten	224
Bilaga 7	Paragrafnycklar.....	226

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

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

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till vägtrafikskattelag

Härigenom föreskrivs följande¹.

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

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

För vissa personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar skall fordonsskatt i stället betalas till staten enligt lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Beslutande myndigheter

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

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

Definitioner och hänvisningar

3 § I denna lag avses med

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

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

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

4 § Med skatteår avses

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

2. i fråga om saluvagnsskatt, kalenderåret.

Med skatteperiod avses fyra kalendermånader i rad.

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

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

båda uppgifterna saknas i registret, avses med modellår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

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

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

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

7 § Det som sägs i 4–8 kap. om vägtrafikskatt, med undantag av 6 kap. 1 §, gäller även ränta och dröjsmålsavgift.

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

2 kap. Fordonsskatt

Skatteplikt

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

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

Undantag från skatteplikt

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

1. motorcyklar, och

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

Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller

1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

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

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

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

5. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram.

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

Skattskyldighet

4 § Skattskyldig är ägaren av fordonet.

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

Skattens storlek

Skatteår och skatteperiod

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

För en skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för ett helt år.

Motorcyklar

6 § För motorcyklar tas fordonsskatten ut med 180 kronor för ett skatteår.

Personbilar

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

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2006 eller senare, eller

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

8 § Grundbeloppet uppgår till 360 kronor för ett skatteår.

9 § Koldioxidbeloppet uppgår för ett skatteår till 15 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram.

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

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

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

11 § För personbilar som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 2 till denna lag skall fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår räknat överstiger 384 kronor.

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

Övriga skattepliktiga fordon

12 § För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 1 till denna lag:

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

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

Skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod

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

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

net har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

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

Skattens storlek när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras

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

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

Särskilt om beskattningen av traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar

Indelning i skatteklasser

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

16 § Till skatteklass I hör

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

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

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

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

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

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

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

2. används endast för transporter som är begränsade till

a) transport av endast traktorn med förare,

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

Till skatteklass II hör också

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

Skattens storlek i vissa fall

18 § Om en traktor som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt att den hör till skatteklass I, skall fordonsskatten tas ut på det sätt som framgår av C 1 i bilaga 1 till denna lag. Motsvarande gäller i fråga om en tung terrängvagn som hör till skatteklass II, skatten skall då tas ut på det sätt som framgår av C 3 i bilaga 1 till denna lag.

Fordonsskatten enligt första stycket skall vid varje tillfälle betalas för en tidsperiod på 15 dagar. För den tid fordonsskatt betalas får traktorn eller den tunga terrängvagnen användas som om den hör till skatteklass I.

19 § Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 1 till denna lag.

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i vissa fall

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

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

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

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

22 § Ett beslut enligt 20 eller 21 § får förenas med särskilda villkor och skall även avse ränta och dröjsmålsavgift på sådan skatt som omfattas av nedsättning eller befrielse.

3 kap. Saluvagnsskatt

Skatteplikt

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

Skattskyldighet

2 § Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen har meddelats.

Skattens storlek

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

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

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

4 kap. Beskattningsbeslut

Beslut om vägtrafikskatt

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

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

Beslut som kan omprövas

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

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

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

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

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

Omprövning på initiativ av den skattskyldige

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

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

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

Omprövning på initiativ av Skatteverket

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

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

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

Efterbeskattning

Förutsättningar för efterbeskattning

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

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

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

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

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

Tidsfrister för efterbeskattning

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

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

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

Gemensam bestämmelse om beskattningsbeslut

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

5 kap. Betalning av vägtrafikskatt

Hur vägtrafikskatten skall betalas

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

Vem som skall betala och betalningstider

Fordonsskatt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Om en traktor som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt att den hör till skatteklass I, skall fordonsskatten enligt 2 kap. 18 § betalas inom tre veckor efter det att användningen anmäldes.

Saluvagnsskatt

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

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

Gemensam bestämmelse om betalningstider

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

Anstånd med betalning av skatt

Anstånd vid omprövning eller överklagande

8 § Skatteverket får bevilja anstånd med betalning av vägtrafikskatt om

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

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

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

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

Anstånd i övriga fall

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

Gemensamma bestämmelser om anstånd

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

11 § Om den skattskyldiges ekonomiska förhållanden har förändrats väsentligt sedan anstånd beviljats eller om det finns andra särskilda skäl, får beslutet om anstånd omprövas.

Återbetalning samt betalning av tillkommande skatt i vissa fall

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

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

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

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

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

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

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

Fordonsskatt enligt beslut som anges i 13 § och som understiger 200 kronor behöver inte betalas och återbetalas inte heller.

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

Skatten återbetalas

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

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

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

17 § Om vägtrafikskatt har återbetalats med ett för högt belopp till följd av att en oriktig uppgift har lämnats av den skattskyldige, skall denne betala tillbaka mellanskillnaden.

I fråga om åtgärder för att ta ut vad som skall återbetalas gäller bestämmelserna om beskattningsbeslut i tillämpliga delar.

Dröjsmålsavgift

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

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

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

6 kap. Effekter av att skatt inte har betalats

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

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

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

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

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

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

Användning av fordon trots att skatt inte har betalats

Omhändertagande av registreringsskyltar

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

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

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

Ansvarsbestämmelser

4 § En ägare av ett fordon, som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid mot 1 § sedan fordonets registre-

ringsskyltar har tagits om hand enligt 3 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

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

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

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

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

7 kap. Överklagande

Överklagbara beslut

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

Beslut om skatterevision och föreläggande vid vite får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Om det är den skattskyldige som överklagar, skall Skatteverket vara den skattskyldiges motpart sedan handlingarna i målet överlämnats till

länsrätten. Om även det allmänna ombudet hos Skatteverket överklagar, tillämpas dock bestämmelserna i 2 § lagen (2003:643) om allmänt ombud hos Skatteverket.

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

Den skattskyldiges överklagande

3 § Den skattskyldiges överklagande skall, om inte något annat följer av andra stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut. Om beslutet har meddelats efter den 30 september tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut och den skattskyldige har fått del av beslutet efter utgången av november samma år, eller om beslutet avser efterbeskattning, får överklagandet dock komma in inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

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

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

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

Det allmänna ombudets överklagande

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

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

Förfarandet vid överklagande

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

8 kap. Övriga bestämmelser

Avrundning

1 § Belopp som avser skatt eller underlag för beräkning av skatt enligt denna lag skall avrundas till närmaste lägre hela kronor.

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

Avräkning

2 § Vid återbetalning av vägtrafikskatt skall räknas av

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

2. dröjsmålsavgift som belöper på sådan skatt som avses i 1, och

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

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

Verkställighet

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

4 § Om vägtrafikskatten eller dröjsmålsavgift inte betalas i rätt tid, skall de lämnas för indrivning. Sådan får dock inte begäras för ett belopp som omfattas av anstånd. Regeringen får föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp.

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

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

2. Debiteras under tiden den 1 januari–den 31 mars 2006 fordonsskatt som hänför sig till tiden efter ikraftträdandet, skall fordonsskatten för tiden efter ikraftträdandet beräknas enligt de nya skattesatserna i denna lag.

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

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

5. De äldre bestämmelserna i 46 och 47 §§ fordonsskattelagen om skattetillägg gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

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

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (0000:000)

Fordonsskatt

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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	19 000 – 19 999	13 492	–
	20 000 – 20 999	15 583	–
	21 000 – 21 999	18 483	–
	22 000 – 22 999	21 382	–
	23 000 – 23 999	22 675	–
	24 000 – 24 999	25 701	–
	25 000 – 25 999	28 101	–
	26 000 – 26 999	30 501	–
	27 000 – 27 999	32 901	–
	28 000 – 28 999	35 301	–
	29 000 –	37 701	–
2.3 med fyra eller flera hjul- axlar	3 501 – 3 999	2 547	–
	4 000 – 4 999	2 657	–
	5 000 – 5 999	2 877	–
	6 000 – 6 999	3 101	–
	7 000 – 7 999	3 310	–
	8 000 – 8 999	3 519	–
	9 000 – 9 999	3 728	–
	10 000 – 10 999	3 937	–
	11 000 – 11 999	4 146	–
	12 000 – 12 999	4 355	–
	13 000 – 13 999	4 586	–
	14 000 – 14 999	5 686	–
	15 000 – 15 999	6 786	–
	16 000 – 16 999	7 886	–
	17 000 – 17 999	8 986	–
	18 000 – 18 999	10 086	–
	19 000 – 19 999	10 169	–
	20 000 – 20 999	11 169	–
	21 000 – 21 999	12 169	–
	22 000 – 22 999	13 169	–
	23 000 – 23 999	14 169	–
	24 000 – 24 999	15 185	–
	25 000 – 25 999	16 655	–
	26 000 – 26 999	18 125	–
	27 000 – 27 999	19 595	–
	28 000 – 28 999	21 065	–
	29 000 – 29 999	22 535	–
	30 000 – 30 999	24 005	–
	31 000 – 31 999	25 475	–
	32 000 –	26 945	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
B Lastbilar			
1. Lastbilar som inte kan drivas med dieselloja	3 501 –	984	–
2. Lastbilar som kan drivas med dieselloja			
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,			
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	5 999	3 403
	6 000 –	6 999	3 769
	7 000 –	7 999	5 954
	8 000 –	8 999	7 073
	9 000 –	9 999	9 271
	10 000 –	10 999	9 742
	11 000 –	11 999	12 952
	12 000 –	12 999	14 701
	13 000 –	13 999	18 562
	14 000 –		19 511
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000 –	7 999	1 891
	8 000 –	8 999	2 283
	9 000 –	10 999	3 748
	11 000 –	12 999	5 203
	13 000 –	15 999	7 900
	16 000 –	16 999	8 278
	17 000 –	17 999	11 258
	18 000 –		14 238
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	4 999	2 936
	5 000 –	5 999	3 109
	6 000 –	6 999	3 878

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	7 000 – 7 999	9 299	–
	8 000 – 8 999	12 123	–
	9 000 – 9 999	12 992	–
	10 000 – 10 999	17 244	–
	11 000 – 11 999	18 124	–
	12 000 – 12 999	19 235	–
	13 000 – 13 999	20 346	–
	14 000 – 14 999	21 457	–
	15 000 – 21 999	22 017	–
	22 000 – 22 999	23 777	–
	23 000 – 23 999	25 932	–
	24 000 – 24 999	27 782	–
	25 000 – 25 999	29 632	–
	26 000 – 26 999	31 482	–
	27 000 – 27 999	33 332	–
	28 000 – 28 999	35 182	–
	29 000 – 29 999	37 032	–
	30 000 – 30 999	38 882	–
	31 000 –	40 732	–

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

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

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

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

	3 501 – 8 999	2 662	–
--	---------------	-------	---

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	9 000 – 9 999	2 802	–
	10 000 – 10 999	3 103	–
	11 000 – 11 999	4 181	–
	12 000 – 12 999	5 259	–
	13 000 – 13 999	5 761	–
	14 000 – 14 999	6 737	–
	15 000 – 15 999	8 487	–
	16 000 – 16 999	10 237	–
	17 000 –	11 984	–

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

7 000 – 12 999	345	–
13 000 – 13 999	800	–
14 000 – 14 999	1 100	–
15 000 – 15 999	2 307	–
16 000 – 16 999	2 327	–
17 000 – 17 999	2 376	–
18 000 –	3 750	–

2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,

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

3 501 – 11 999	2 455	–
12 000 – 12 999	3 345	–
13 000 – 13 999	4 192	–
14 000 – 14 999	5 039	–
15 000 – 15 999	5 886	–
16 000 – 16 999	7 382	–
17 000 – 17 999	8 071	–
18 000 – 18 999	9 443	–
19 000 – 19 999	11 163	–
20 000 – 20 999	12 883	–
21 000 – 21 999	14 603	–
22 000 – 22 999	16 323	–
23 000 – 23 999	18 043	–
24 000 – 24 999	19 763	–
25 000 – 25 999	21 483	–
26 000 – 26 999	23 203	–
27 000 – 27 999	24 923	–
28 000 – 28 999	26 643	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000 – 16 999	575	–
	17 000 – 18 999	1 000	–
	19 000 – 19 999	1 212	–
	20 000 – 20 999	2 359	–
	21 000 – 21 999	4 079	–
	22 000 – 22 999	5 799	–
	23 000 – 23 999	7 519	–
	24 000 – 24 999	9 239	–
	25 000 – 25 999	10 959	–
	26 000 – 26 999	12 679	–
	27 000 – 27 999	14 399	–
	28 000 – 28 999	16 119	–
	29 000 – 29 999	17 839	–
	30 000 – 30 999	19 559	–
	31 000 – 31 999	21 279	–
	32 000 –	22 999	–
2.5 utan draganordning, med två hjulaxlar,			
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 8 999	2 662	–
	9 000 – 9 999	2 802	–
	10 000 – 10 999	3 103	–
	11 000 – 11 999	4 181	–
	12 000 – 12 999	5 259	–
	13 000 – 13 999	5 761	–
	14 000 – 14 999	6 737	–
	15 000 – 15 999	8 487	–
	16 000 – 16 999	10 237	–
	17 000 –	11 984	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	12 000 – 12 999	347	–
	13 000 – 13 999	962	–
	14 000 – 14 999	1 480	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	15 000 – 15 999	3 066	–
	16 000 – 16 999	3 923	–
	17 000 – 17 999	5 670	–
	18 000 –	7 960	–

2.6 utan draganordning,
med tre hjulaxlar,

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

3 501 – 11 999	2 455	–
12 000 – 12 999	3 345	–
13 000 – 13 999	4 192	–
14 000 – 14 999	5 039	–
15 000 – 15 999	5 886	–
16 000 – 16 999	7 382	–
17 000 – 17 999	8 071	–
18 000 – 18 999	9 443	–
19 000 – 19 999	11 163	–
20 000 – 20 999	12 883	–
21 000 – 21 999	14 603	–
22 000 – 22 999	16 323	–
23 000 – 23 999	18 043	–
24 000 – 24 999	19 763	–
25 000 – 25 999	21 483	–
26 000 – 26 999	23 203	–
27 000 – 27 999	24 923	–
28 000 – 28 999	26 643	–
29 000 – 29 999	28 363	–
30 000 – 30 999	30 083	–
31 000 –	31 803	–

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

12 000 – 16 999	604	–
17 000 – 17 999	1 757	–
18 000 – 18 999	3 129	–
19 000 – 19 999	4 849	–
20 000 – 20 999	6 569	–
21 000 – 21 999	8 289	–
22 000 – 22 999	10 009	–
23 000 – 23 999	11 729	–
24 000 – 24 999	13 449	–
25 000 – 25 999	15 169	–
26 000 –	16 889	–

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

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

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass I tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
axlar	13 001 –	1 180	0
3. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn,			
3.1.1 med en hjulaxel			
	3 001 – 5 000	630	78
	5 001 – 8 000	2 190	107
	8 001 –	5 400	198
3.1.2 med två eller flera hjulaxlar			
	3 001 – 8 000	610	42
	8 001 – 11 000	2 710	76
	11 001 – 14 000	4 990	114
	14 001 –	8 410	160
3.2 andra släpvagnar,			
3.2.1 med en hjulaxel			
	3 001 – 8 000	320	36
	8 001 –	2 120	64
3.2.2 med två hjulaxlar			
	3 001 – 8 000	310	23
	8 001 – 11 000	1 460	38
	11 001 – 14 000	2 600	58
	14 001 – 17 000	4 340	76
	17 001 –	6 620	84
3.2.3 med tre eller flera hjulaxlar			
	3 001 – 11 000	300	14
	11 001 – 17 000	1 420	30
	17 001 – 25 000	3 220	50
4. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass I ¹ ,			
4.1 med en hjulaxel			
	3 001 – 8 000	550	45

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	8 001 –	2 800	120
4.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250
4.3 med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 11 000	550	20
	11 001 – 14 000	2 150	40
	14 001 – 20 000	3 350	75
	20 001 – 25 000	7 850	105
	25 001 – 30 000	13 100	120
	30 001 –	19 100	45

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (0000:000)

Förteckning över kommuner som avses i 2 kap. 11 §

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

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

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

Västernorrlands län: Sollefteå och Ånge kommuner.

Gävleborgs län: Ljusdals kommun.

Dalarnas län: Malungs, Vansbro och Älvdalens kommuner.

Värmlands län: Torsby kommun.

2.2 Förslag till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Fordonsskatt skall betalas till staten enligt denna lag för vissa personbilar samt för lätta bussar och lätta lastbilar.

2 § Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5, 7 och 8 §§ samt 2 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (0000:000). För personbilar klass I gäller även 2 kap. 11 § vägtrafikskattelagen.

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

Skatteplikt

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

1. personbilar klass I som
 - a) enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2005 eller tidigare, och
 - b) inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen samt
2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

Undantag från skatteplikt

4 § Veteranfordon som avses i 2 kap. 2 § första stycket 2 vägtrafikskattelagen (0000:000) är inte skattepliktiga.

Skattskyldighet

5 § Skattskyldig för ett visst fordon är den som anses som ägare av fordonet enligt 2 kap. 4 § andra stycket vägtrafikskattelagen (0000:000).

Skattens storlek

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

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

När det gäller skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod samt för de fall när ett fordons beskaffenhet eller användning änd-

ras tillämpas bestämmelserna i 2 kap. 13 och 14 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt

7 § I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20–22 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).

Övriga bestämmelser

8 § I fråga om fordonsskatt enligt denna lag gäller bestämmelserna i vägtrafikskattelagen (0000:000) om

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

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

2. Debiteras under tiden den 1 januari–den 31 mars 2006 fordonsskatt som hänför sig till tid efter ikraftträdandet, skall fordonsskatten för denna period beräknas enligt de nya skattesatserna.

3. Om fordonsskatten på grund av denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tid efter ikraftträdandet enligt fordonsskattelagen (1988:327), behöver inte tillkommande belopp betalas in om det understiger 200 kronor. Överskjutande belopp understigande 200 kronor återbetalas inte heller.

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

5. De äldre bestämmelserna i 46 och 47 §§ fordonsskattelagen om skattetillägg gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet av denna lag.

6. Brukandeförbud som har inträtt med stöd av 64 § fordonsskattelagen skall gälla som användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (0000:000).

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

Bilaga till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (0000:000)

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med diesellojja	0 – 900	720	0	
	901 –	903	183	
2. Personbilar klass I som kan drivas med diesellojja	0 – 900	2 290	0	
	901 –	2 870	580	
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med diesellojja	0 – 1 600	546	0	
	1 601 – 3 000	602	56	
	3 001 – 3 500	1 378	0	
2. Lätta bussar som kan drivas med diesellojja	0 – 1 600	1 008	0	
	1 601 – 3 000	1 085	77	
	3 001 – 3 500	2 163	0	
C Lätta lastbilar och personbilar klass II				
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojja	0 – 1 600	546	0	
	1 601 – 3 000	602	56	
	3 001 – 3 500	1 378	0	
2. Lätta lastbilar och personbilar klass II som kan drivas med diesellojja	0 – 1 600	1 008	0	
	1 601 – 3 000	1 085	77	
	3 001 – 3 500	2 163	0	

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

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

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

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

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

9 §²

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

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

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § första stycket, 5 kap. 18 § och 8 kap. 2–5 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000) skall också gälla överlastavgift. Det som sägs där om *Skatteverket* gäller då länsstyrelsen.

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

10 §³

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

¹ Senaste lydelse 1990:1197.

² Senaste lydelse 2004:1083.

³ Tidigare 10 § upphävd genom 2002:402.

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

1 §¹

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

Återvinning får dock inte ske av

1. betalning av

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

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

b) skatt enligt *vägtrafikskattelagen (0000:000) eller lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt*,

c) tull och

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 april 2006.

¹ Senaste lydelse 2003:538.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

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

1. lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. bilskrotningslagen (1975:343),
3. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
4. *lagen (1976:339) om salu- vagnsskatt,*
5. *fordonsskattelagen (1988:327),*
4. *vägtrafikskattelagen (0000:000),*
5. *lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,*
6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,
7. lagen (1994:419) om brottsofferfond,
8. skattebetalningslagen (1997:483),
9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
10. lagen (1996:1030) om underhållsstöd, eller
11. lagen (2004:629) om trängselskatt.

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

¹ Senaste lydelse 2004:632.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

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

1. kupongskattelagen (1970:624),

2. *fordonsskattelagen*
(1988:327),

2. *vägtrafikskattelagen*
(0000:000), *eller lagen (0000:000)*
med särskilda bestämmelser om
fordonsskatt,

3. taxeringslagen (1990:324),

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

5. skattebetalningslagen (1997:483).

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

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

¹ Senaste lydelse 2002:418.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

5 §¹

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

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

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

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

Skattevikt, kilogram

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

Avgift, kronor

10 000
20 000
30 000
40 000
50 000

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

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

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas enligt *vägtrafikskattelagen* (0000:000). Avgiften för annat motordrivet fordon än som avses i andra stycket uppgår till 10 000 kronor. Avgiften tas ut för varje tillfälle som bränsletank påträffas med oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 eller 9 a §.

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

¹ Senaste lydelse 2004:1038.

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

Härigenom föreskrivs att i 3 § första stycket 13 c lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt¹ orden ”9 § första stycket fordonsskattelagen (1988:327)” skall bytas ut mot ”2 kap. 2 § första stycket vägtrafikskattelagen (0000:000) eller 4 § lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt”.

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

¹ Senaste lydelse av 3 § 2004:1305.

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

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

6 §¹

Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

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

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

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

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan modellåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik.

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

7 §²

Avgiftsskyldig för svenskt fordon är ägaren.

Har fordonet flera ägare är de solidariskt ansvariga för den vägavgift som skall betalas.

Som ägare anses den som är eller bör vara upptagen i vägtrafikregistret som ägare. *I fråga om ett*

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

¹ Senaste lydelse 2001:570.

² Senaste lydelse 2001:570.

fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare.

Nuvarande lydelse

12 §¹

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

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

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

Föreslagen lydelse

12 §

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 4 kap. och 5 kap. 7 § vägtrafikskattelagen (0000:000) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §

Vägavgiften betalas genom insättning på särskilt konto.

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2003:721.

17 a §¹

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

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

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

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

23 §²

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

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

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

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

Brukandeförbud

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

Användningsförbud

25 §

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

Första stycket skall inte tillämpas om ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats till en bank eller liknande betalningsförmedlare, oavsett om vägavgiften har hunnit bokföras eller inte på det sätt som föreskrivs i 15 § andra stycket.

¹ Senaste lydelse 2001:570.

² Senaste lydelse 2001:89.

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

35 §

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

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

Beslut enligt 22 § får *ej* överklagas.

Föreslagen lydelse

35 §

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 7 kap. och 8 kap. 4 § *vägtrafikskattelagen* (0000:000) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

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

Beslut enligt 22 § får *inte* överklagas.

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

¹ Senaste lydelse 1999:436.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

7 §¹

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

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

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

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

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller *användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) eller lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, eller*

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

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

Denna lag träder i kraft den 1 april 2006. Brukandeförbud som har inträtt enligt äldre bestämmelser skall gälla som användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) eller lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

¹ Senaste lydelse 2003:638.

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

Härigenom föreskrivs att i 9 kap. 8 § inkomstskattelagen (1999:1229)¹ orden ”60 § fordonsskattelagen (1988:327)” skall bytas ut mot ”5 kap. 8 § vägtrafikskattelagen (0000:000) eller 8 § lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt”.

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 §

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

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

2. Motorredskap klass II när de används

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

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

b) för transport av gods på en väg som inte är enskild i andra fall än som avses i 2 kap. 17 § *vägtrafikskattelagen* (0000:000).

3. Släpfordon som dras av bilar.

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

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

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

13 §¹

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

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

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2004:806.

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen i den utsträckning som behövs för att förrättningen skall kunna genomföras,

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

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

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

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

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

17 §¹

Ett avställt fordon får inte brukas annat än

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

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

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

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

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om *användningsförbud* enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (0000:000), enligt 8 § lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, enligt 18 § bilskrotninglagen (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar, samt

5. med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

¹ Senaste lydelse 2002:582.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2006.

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

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

Nuvarande lydelse

2 §¹

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

¹ Senaste lydelse 2003:219.

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

Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.
Jordbrukstraktor	<i>En traktor som enligt fordons-skattelagen (1988:327) hör till klass II.</i>
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lekfordon	Ett fordon som skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.

Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.

Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Trafiktraktor	<i>En traktor som enligt fordons-skattelagen (1988:327) hör till klass I.</i>
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst

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

Traktortåg

En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

Trippelaxeltryck

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

Tung lastbil

En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.

Föreslagen lydelse

2 §¹

Beteckning	Betydelse
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. <i>Bussar delas in i lätta och tunga bussar.</i>
Bärighetsklass	<i>Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).</i>
Cykel	<ol style="list-style-type: none">1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lefordon.2. En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen.3. Ett eldrivet fordon med en

¹ Senaste lydelse 2003:219.

tramp- eller vevanordning om elmotorn

a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,

b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och

c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.

Dolly En släpkärria som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.

Efterfordon Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.

Fordon En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Hästfordon Ett fordon som är förspänt med dragare.

Lastbil 1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran.
2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.
Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.

Lekfordon Ett fordon som skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.

Lätt buss *En buss med en totalvikt av högst 3,5 ton.*

Lätt lastbil En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.

Motorredskap klass II Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Personbil En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och
1. är inrättad huvudsakligen för

personbefordran eller
2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone

- a. fast monterade sittplatser,*
- b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser,*
- c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och*
- d. bord.*

Personbilar delas in i klass I och klass II.

Personbil klass I

En personbil som inte tillhör klass II.

Personbil klass II

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

- a. fast monterade sittplatser,*
- b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser,*
- c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och*
- d. bord.*

Påhängsvagn

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

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

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

Traktor

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

	gods och för befordran av passagerare.
<i>Traktor klass I</i>	<i>En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) hör till skatteklass I.</i>
<i>Traktor klass II</i>	<i>En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) hör till skatteklass II.</i>
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

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

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2006.
 2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som personbil eller lastbil gäller fortfarande.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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

17 §

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

Denna lag träder i kraft den 1 april 2006.

3 Ärendet och dess beredning

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

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

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

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

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

Husbilar registreras i dag som antingen personbil eller lastbil beroende på typ av godkännande som åberopas till grund för registreringen. I syfte att samtliga husbilar skall hänföras till samma fordonsslag, oavsett vilken typ av godkännande som åberopas till grund för registreringen har det inom Näringsdepartementet upprättats en promemoria med förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I promemorian föreslås bland annat att definitionen av personbil ändras så att den även omfattar husbilar samt att personbilar definitionsmässigt delas in i personbilar klass I och personbilar klass II, där personbilar klass II utgör husbilar och personbilar klass I övriga personbilar. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 4*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2005/1084/TP).

En erforderlig anmälan görs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

4 Gällande bestämmelser om fordonsskatt och saluvagnsskatt

4.1 EG-bestämmelser om fordonsskatt för tunga fordon

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

I artikel 2 definieras vissa begrepp som används i direktivet.

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

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

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

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

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

Medlemsstaterna kan tillämpa nedsatta skattesatser eller göra undantag för

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

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

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

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

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

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

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

4.2 Svenska bestämmelser om fordonsskatt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3 Bestämmelser om saluvagnsskatt

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

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

Uttaget av saluvagnsskatt regleras i lagen om saluvagnsskatt (1976:339). Saluvagnsskatt skall betalas för fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens. De fordonsslag som omfattas är bilar, motorcyklar, traktorer, motorredskap och släpvagnar. Skatten påförs när saluvagnslicensen har meddelats. Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen gäller. Beskattningsmyndighet är Skatteverket.

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

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

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

5 Fordonsbeskattningen i EU

I avsnitt 4.1 redogörs för minimiskattenivåer för tunga fordon inom EU. Lätta fordon omfattas inte av några minimiskatter enligt EG-rätten. Av EU-15 (Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland och Österrike) tar alla medlemsstater utom Frankrike ut en årlig fordonsskatt för lätta fordon. De objektiva kriterier som används som skatteunderlag är mycket varierande (t.ex. används cylindervolym, effekt i kW, koldioxidutsläpp och vikt). I de flesta medlemsstaterna är den årliga fordonsskatten på dieseldrivna fordon högre än på bensindrivna fordon av samma storlek.

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

Här redovisas uppgift om fordonsbeskattningen för personbilar i Danmark, Storbritannien och Tyskland. Gemensamt för fordonsbeskattningen i alla tre länderna är att den helt eller delvis är beroende på fordonsens bränsleförbrukning.

5.1 Danmark

Den 1 juli 1997 infördes i Danmark en ny årlig personbilsskatt som beräknas utifrån bilens bränsleförbrukning, en s.k. *grön ägaravgift*¹. Ägaravgiften regleras i lagen om avgift efter bränsleförbrukning för vissa bilar (Lov nr. 360 af 2 juni 1997). Syftet med den gröna ägaravgiften är att ägaren till en personbil med låg bränsleförbrukning skall gynnas skattemässigt. Den gröna ägaravgiften innebär att ju mindre bränsle som förbrukas i bilens motor, desto lägre blir skatten på ägandet av bilen.

Den gröna ägaravgiften har ersatt den tidigare gällande årliga skatten på ägandet av en personbil (vikt- och utjämningsavgiften baserat på att skatten för bensin är högre än för diesololja). Det är dock endast personbilar som är registrerade i det danska bilregistret fr.o.m. den 1 juli 1997 som omfattas av den gröna ägaravgiften. Personbilar som är registrerade före den 1 juli 1997 berörs således inte av den gröna ägaravgiften och skall även i fortsättningen betala vikt- och utjämningsavgift. Skälet till att personbilar som är registrerade före den 1 juli 1997 inte omfattas av den gröna ägaravgiften är att det inte är möjligt att redovisa dessa bilars bränsleekonomi utan stora merkostnader.

De personbilar som omfattas av den gröna ägaravgiften har placerats i cirka 25 olika avgiftsklasser beroende på hur många kilometer de kör per liter bränsle. Avgiftsklasserna har fastställts med stöd av EG:s regler om typgodkännande av personbilar.

Den beloppsmässiga skillnaden mellan de olika avgiftsklasserna uppgår till cirka 400–800 danska kronor. För att få kännedom om hur många kilometer en personbil kör per liter bränsle har tillverkare och represen-

¹ I den danska lagstiftningen används genomgående uttrycket avgift. Uttrycket skatt är dock mer rättvisande för svenska förhållanden och används därför i den fortsatta framställningen.

tanter för tillverkare av personbilar ålagts att lämna uppgifter om bränsleförbrukningen för olika fabrikat och modeller. Detta överensstämmer med direktiv 80/1268/EEG¹ om anpassning av motorfordons bränsleförbrukning till den tekniska utvecklingen i den lydelse som anges i direktivet 93/116/EG². Den beloppsmässiga skillnaden mellan de olika avgiftsklasserna ger ett kraftigt incitament till att köpa en personbil med låg bränsleförbrukning. Exempelvis får ägaren till en personbil som kör 10 kilometer per liter bensin, jämfört med en personbil som kör 9 kilometer per liter bensin, en 800 danska kronor lägre ägaravgift. I ett sådant fall sparas 148 liter bensin vid en årlig körsträcka på 1 500 mil. Den lägre gröna ägaravgiften för en personbil som kör 10 kilometer per liter bensin motsvarar således 5,4 danska kronor per liter sparat bensin. Enligt förarbetena till lagen om avgift efter bränsleförbrukning för vissa bilar (Lovforslag nr. L 157, Folketinget 1996-97) ger den gröna ägaravgiften i genomsnitt ett incitament till att köpa en personbil med låg bränsleförbrukning motsvarande en höjning av priset för drivmedel med 5 till 6 danska kronor per liter, vid en årlig körsträcka på 1 500 mil. Eftersom den gröna ägaravgiften inte är knuten till den faktiska körsträckan ger den ett mindre miljöincitament uttryckt i kronor per liter vid längre körsträckor och omvänt ger den ett större incitament vid kortare körsträckor.

Även en skatt efter vikt ger förvisso ett incitament till att köpa en bil med låg bränsleförbrukning, eftersom bränsleförbrukningen i viss mån ökar med bilens vikt. Det har emellertid ansetts att det vid köp av bil oftast är fråga om ett val mellan olika bilar av samma storlek och därmed föreligger det normalt ingen större skillnad mellan bilarnas vikt. Även om det inte föreligger någon avgörande skillnad med hänsyn till vikten kan bilarna däremot ha mycket olika bränsleförbrukning. En beskattning utifrån bränsleförbrukning har därför bedömts ge en bättre stimulans till köp av miljövänliga personbilar.

I Danmark utgår man från principen om att den samlade beskattningen av bensin- respektive dieslbilar skall vara lika hög. Personbilar som drivs med diesel har emellertid typiskt sett en bättre bränsleekonomi än personbilar som drivs med bensin. Avgiftsskalan för den gröna ägaravgiften innebär dock att man för dieslbilar skall betala samma avgift som för bensinbilar. För att åstadkomma en lika hög beskattning av dieslbilar och bensinbilar påförs därför även ett tilläggsbelopp på dieslbilar som svarar mot skillnaden mellan bensinskatten och dieselskatten. Även tilläggsbeloppet varierar med bränsleförbrukningen. Ju mindre mängd dieselolja som förbrukas per kilometer i en diesels motor, desto lägre tilläggsbelopp tas ut.

Personbilar som använder gas för driften omfattas också av den gröna ägaravgiften. För dessa bilar sker det en omräkning utifrån relationen mellan bilens vikt och bränsleförbrukning för att få fram en uppgift om

¹ Rådets direktiv 80/1268/EEG av den 16 december 1980 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om motorfordons bränsleförbrukning (EGT L 375, 31.12.1980, s. 36, Svensk specialutgåva Område 13 Volym 11 s. 50, Celex 31980L1268).

² Kommissionens direktiv 93/116/EG av den 17 december 1993 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons bränsleförbrukning (EGT L 329, 30.12.1993, s. 39, Svensk specialutgåva Område 13 Volym 25 s. 93, Celex 31993L0116R).

bränsleekonomi. Personbilar som drivs med gas har placerats i den avgiftsskala som gäller för personbilar som drivs med dieselolja.

Även elbilar omfattas av den gröna ägaravgiften. För dessa bilar skall det ske en omräkning från vikt till fiktiv bränsleförbrukning. Elbilar har placerats i avgiftsskalan för personbilar som drivs med bensin till dess att klarhet uppnås om hur många elbilar som kommer att säljas och vilka egenskaper dessa bilar har. För att främja elbilar undantogs dessa från den gröna ägaravgiften till utgången av år 2000.

Tabell. Fordonsskatt för bensindrivna personbilar i Danmark den 1 januari 2005, per helår*

			Grundskatt		
			DKK	SEK	
A. Bensindrivna personbilar					
Kilometer per liter, minst			20,0	520	636
Under	20,0,	men inte under	18,2	1 020	1 251
Under	18,2,	men inte under	16,7	1 520	1 864
Under	16,7,	men inte under	15,4	2 020	2 477
Under	15,4,	men inte under	14,3	2 520	3 090
Under	14,3,	men inte under	13,3	3 020	3 703
Under	13,3,	men inte under	12,5	3 500	4 292
Under	12,5,	men inte under	11,8	4 000	4 905
Under	11,8,	men inte under	11,1	4 500	5 518
Under	11,1,	men inte under	10,5	5 000	6 131
Under	10,5,	men inte under	10,0	5 500	6 744
Under	10,0,	men inte under	9,1	6 480	7 946
Under	9,1,	men inte under	8,3	7 500	9 197
Under	8,3,	men inte under	7,7	8 500	10 423
Under	7,7,	men inte under	7,1	9 480	11 625
Under	7,1,	men inte under	6,7	10 480	12 851
Under	6,7,	men inte under	6,3	11 480	14 078
Under	6,3,	men inte under	5,9	12 460	15 279
Under	5,9,	men inte under	5,6	13 460	16 506
Under	5,6,	men inte under	5,3	14 480	17 756
Under	5,3,	men inte under	5,0	15 480	18 983
Under	5,0,	men inte under	4,8	16 460	20 184
Under	4,8,	men inte under	4,5	17 460	21 411
Under	4,5,			18 460	22 637

* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 DKK= 1,22 SEK (EUT C 236, 2.10.2003, s. 1).

Källa: Information från det danska Skatteministeriet.

Tabell. Fordonsskatt för dieseldrivna personbilar i Danmark den 1 januari 2005, per helår*

			<i>B. Dieseldrivna personbilar</i>				
			<i>Grundskatt</i>		<i>Tilläggsbelopp</i>		
			<i>DKK</i>	<i>SEK</i>	<i>DKK</i>	<i>SEK</i>	
Kilometer per liter, minst			32,1	-	-	160	196
Under	32,1,	men inte under	28,1	-	-	740	905
Under	28,1,	men inte under	25,0	-	-	1 320	1 615
Under	25,0,	men inte under	22,5	520	636	1 440	1 761
Under	22,5,	men inte under	20,5	1 020	1 248	1 580	1 933
Under	20,5,	men inte under	18,8	1 520	1 859	1 700	2 080
Under	18,8,	men inte under	17,3	2 020	2 471	1 840	2 251
Under	17,3,	men inte under	16,1	2 520	3 083	1 980	2 422
Under	16,1,	men inte under	15,0	3 020	3 694	2 120	2 593
Under	15,0,	men inte under	14,1	3 500	4 281	2 280	2 789
Under	14,1,	men inte under	13,2	4 000	4 893	2 420	2 960
Under	13,2,	men inte under	12,5	4 500	5 505	2 580	3 156
Under	12,5,	men inte under	11,9	5 000	6 116	2 720	3 327
Under	11,9,	men inte under	11,3	5 500	6 728	2 840	3 474
Under	11,3,	men inte under	10,2	6 480	7 927	3 140	3 841
Under	10,2,	men inte under	9,4	7 500	9 174	3 420	4 183
Under	9,4,	men inte under	8,7	8 500	10 398	3 680	4 502
Under	8,7,	men inte under	8,1	9 480	11 596	4 000	4 893
Under	8,1,	men inte under	7,5	10 480	12 820	4 220	5 162
Under	7,5,	men inte under	7,0	11 480	14 043	4 500	5 505
Under	7,0,	men inte under	6,6	12 460	15 242	4 820	5 896
Under	6,6,	men inte under	6,2	13 460	16 465	5 080	6 214
Under	6,2,	men inte under	5,9	14 480	17 713	5 340	6 532
Under	5,9,	men inte under	5,6	15 480	18 936	5 660	6 924
Under	5,6,	men inte under	5,4	16 460	20 135	5 940	7 266
Under	5,4,	men inte under	5,1	17 460	21 358	6 320	7 731
Under	5,1,			18 460	22 581	6 600	8 073

* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 DKK= 1,22 SEK (EUT C 236,2.10.2003, s. 1).

Källa: Information från det danska Skatteministeriet.

5.2 Storbritannien

En nationell fordonsskatt, VED (=Vehicle Excise Duty), har funnits i Storbritannien sedan 1973 och har tillämpats för de flesta motordrivna fordon (bilar, lastbilar, motorcyklar m.fl.). Vissa kategorier fordon har dock varit undantagna från fordonsskatten, t.ex. fordon inom räddningstjänsten. Fordonsskatten har varit relaterad till fordonens cylindervolym. Fordon med högre cylindervolym har beskattats hårdare än fordon med lägre cylindervolym.

För tiden före den reformering som redovisas nedan, tjänade den brittiska fordonsskatten främst två syften, nämligen dels ett fiskalt syfte, dels ett syfte att upprätthålla en korrekt fordonsskatt.

År 2001 skedde genomgripande förändringar av fordonsskatten då beslut fattades om att denna framdeles skulle vara såväl koldioxid- som bränslerelaterad. Detta innebär att fordon med högre koldioxidutsläpp beskattas hårdare än fordon med lägre koldioxidutsläpp och att fordon som drivs med alternativa bränslen beskattas lägre än fordon som drivs med bensin respektive diesel. Dieseldrivna fordon beskattas i sin tur hårdare än bensindrivna fordon. Med fordon som drivs med alternativa bränslen avses i detta sammanhang hybridbilar eller fordon som drivs enbart med gasol. För fordon som kan drivas med alternativa drivmedel gäller att fordonsskatt tas ut som om fordonen drevs enbart på bensin. Motiveringen till det senare är att det anses svårt att bedöma i vilken omfattning fordonen drivs med det alternativa bränslet.

Förändringarna skedde som en del i en medveten strategi att öka miljörelateringen av skattesystemet. I denna strategi ingår även en koldioxidbaserad förmånsbeskattning och en tänkt framtida kilometerbeskattning av tunga fordon. Som framgår av tabellen nedan är skillnaderna i fordonsskatt, trots koldioxidrelateringen, inte stora. Syftet bakom koldioxidrelateringen av fordonsskatten är inte heller att internalisera vare sig emissions- eller andra kostnader, utan att ge signaler till fordonsköparna när det gäller fordonsval. Fordonsskatten är ett komplement till den övriga miljörelateringen av skattesystemet.

Den nya fordonsskatten gäller för fordon registrerade fr.o.m. den 1 mars 2001. För fordon registrerade före nämnda datum gäller den gamla ordningen. Anledningen härtill är att uppgifter om fordons koldioxidutsläpp inte registrerades i Storbritannien före den 1 mars 2001. Fordon registrerade före den 1 januari 1973 är skattefria (veteranfordon).

Inledningsvis infördes en skatteskala med fem ”band”. Denna har fr.o.m. den 1 maj 2003 utökats med ytterligare ett band. Banden och fordonsskattnivåerna framgår av tabellen nedan.

Tabell. Fordonsskatt i Storbritannien fr.o.m. den 1 maj 2003, per helår*

VED band	CO ₂ -utsläpp (g/km)	Bensin		Diesel		Alternativa bränslen	
		Pund	SEK	Pund	SEK	Pund	SEK
A	<101	65	838	75	967	55	709
B	101-120	75	967	85	1096	65	838
C	121-150	105	1353	115	1482	95	1225
D	151-165	125	1611	135	1740	115	1482
E	166-185	150	1934	160	2062	140	1805
F	>185	165	2127	170	2191	160	2062

* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 GBP = 12,89 SEK (EUT C 236,2.10.2003 s. 1).

Källa: Information från det brittiska Transportministeriet.

I fråga om de fordon som beskattas enligt den äldre ordningen är fordonsskatten 170 pund (2 191 SEK) för fordon med en cylindervolym större än 1 549 cm³ och 110 pund (1 418 SEK) om volymen är mindre.

5.3 Tyskland

I Tyskland differentieras fordonsskatten utifrån motorns cylindervolym och avgasreningsteknik (EURO-kraven). Lägre skatt tas ut för fordon som uppfyller högre ställda avgaskrav. Fordonsskatten är ungefär dubbelt så hög för dieseldrivna personbilar som för bensindrivna personbilar (skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin). I tabellen nedan redovisas en förenklad bild av det tyska fordonsskattesystemet. Avgaskrav enligt EURO 4 motsvarar miljöklass 2005.

Tabell. Fordonsskatt i Tyskland, per helår i svenska kronor*

	Skatt per 100 cm ³		Skatt för en personbil med 2 400 cm ³ (ungefär motsvarande en Volvo V70)	
	Bensin	Diesel	Bensin	Diesel
<i>Avgaskrav EURO 3 eller 4</i>				
Fr.o.m. 2004-01-01	61	140	1 472	3 367
<i>Avgaskrav EURO 2</i>				
Fr.o.m. 2004-01-01	67	146	1 605	3 500
<i>Avgaskrav EURO 1 eller motsvarande</i>				
Fr.o.m. 2005-01-01	137	248	3 299	5 963

* Växelkurs per den 1 oktober 2003: 1 euro = 9,085 SEK (EUT C 236,2.10.2003 s. 1).

Källa: ACEA Motor Vehicle Taxation in Europe 2002 edition samt information från det tyska Finansministeriet.

6 EU:s strävan efter koldioxidbaserad fordonsskatt

6.1 Gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar

I syfte att minska koldioxidutsläppen från personbilar och göra dem bränslesnålare godkände Europeiska rådet 1996 gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar. Strategin grundar sig på tre s.k. hörnstenar:¹

- Bilindustrins åtaganden när det gäller att göra bilarna bränslesnålare.
- Bränsleekonomimärkning.
- Skattemässiga åtgärder.

6.2 Kommissionens förslag till direktiv om beskattning av personbilar

I fråga om beskattningen av personbilar har kommissionen den 6 september 2002 lämnat meddelandet ”Beskattning av personbilar i europeiska unionen – möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå”.² I meddelandet framgår att kommissionen anser att medlemsstaternas fordonsskatt bör vara baserad på omfattningen av koldioxidutsläppet från fordonets motor. I meddelandet framgår vidare att kommissionen anser att skattedifferentiering har fastställts vara en viktig parameter för att förbättra den samlade bränsleeffektiviteten hos nya bilar. Vid utformningen av skattedifferentieringen bör hänsyn tas till den nationella fordonsbeskattningens och den inhemska fordonsmarknadens särdrag.

Kommissionen anser att fordonsbeskattningen är ett viktigt komplement när det gäller att stödja förverkligandet av EU:s mål om att senast 2008–2010 minska koldioxidutsläppen till 120 g/km för nya bilar och bidra till uppfyllandet av EU:s åtaganden enligt Kyotoprotokollet. Kommissionen menar vidare att det måste fastställas ett mera direkt samband mellan skattenivån och koldioxidnivån hos nya personbilar. Differentierad fordonsskatt har konstaterats vara en viktig parameter när det gäller att förbättra bränsleeffektiviteten hos nya personbilar.

På grundval av bland annat det ovan refererade meddelandet har kommissionen under juli 2005 lämnat ett förslag till rådet avseende ett direktiv om beskattning av personbilar.³ Förslaget innehåller i huvudsak följande tre komponenter.

1. Avskaffande av registreringsskatten

¹ Kommissionens meddelande KOM (2002) 431 slutlig *Beskattning av personbilar i Europeiska Unionen – möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå* (s. 17).

² Kommissionens meddelande KOM (2002) 431 slutlig *Beskattning av personbilar i Europeiska Unionen – möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå*.

³ Kommissionens förslag KOM (2005) 261 slutlig till rådets direktiv om beskattning av personbilar.

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

Det aktuella förslaget har två mål: att förbättra den inre marknadens funktion och att genomföra gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp från personbilar. Syftet med förslaget är inte att införa några nya personbilsrelaterade skatter utan avsikten är endast att omstrukturera sådana skatter, i den mån de tillämpas av medlemsstaterna utan krav på att de skall införas.

Förslaget har överlämnats till rådet.

7 Den svenska personbilsparken

Bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från nya personbilar mäts med en gemensam mätmetod inom EU (se avsnitt 8.5). Bränsleförbrukningen, mätt enligt EU-normen för nya personbilar, är betydligt högre i Sverige än i alla andra EU-länder. Under 2002 hade nya personbilar i Sverige 24 procent högre bränsleförbrukning per kilometer än den genomsnittliga förbrukningen inom EU (Vägverkets publikation 2004:102, Klimatstrategi för transportsektorn).

Skillnaderna i koldioxidutsläpp mellan Sverige och EU-15 är något mindre än skillnaden i bränsleförbrukning. Koldioxidutsläppen för nya personbilar inregistrerade under 2002 var 18 procent högre per kilometer i Sverige än genomsnittet inom EU-15 (Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland och Österrike). Detta förklaras till största delen av att utsläppen från nya personbilar i Sverige är högre både för bensin- och dieseldrivna fordon och till en mindre del av att andelen dieseldrivna personbilar är låg i Sverige jämfört med övriga EU (Vägverkets publikation 2004:102, Klimatstrategi för transportsektorn).

Ett fordons koldioxidutsläpp är till stor del beroende av dess vikt. Vikten har ökat kraftigt på personbilar i Sverige. Under år 2002 hade nästan varannan nyregistrerad personbil en tjänstevikt över 1 500 kg jämfört med mindre än var tjugonde bil under 1980-talet. Nya personbilar väger cirka 12 procent (ca 140 kg) mer än genomsnittet inom EU-15. År 2001 hade Sverige de tyngsta nyregistrerade bilarna inom EU-15 (Vägverkets publikation 2004:102, Klimatstrategi för transportsektorn).

Även motoreffekten har betydelse för fordonets utsläpp av koldioxid. Mellan 1990 och 2002 ökade medeleffekten på nyregistrerade personbilar i Sverige med 25 procent från 81 till 101 kW. År 2002 var den genomsnittliga motoreffekten på nya personbilar 35 procent (24 kW) högre i Sverige jämfört med EU-15 (Vägverkets publikation 2004:102, Klimatstrategi för transportsektorn).

8 Överväganden och förslag

8.1 Saluvagnsskatten

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

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

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

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 4.3 redogörs för gällande bestämmelser om saluvagnsskatt. Saluvagnsskatten är enkel att administrera och kostnaden för administrationen av skatten är liten. Saluvagnsskatten är i dag den enda rutin som finns för att återkalla saluvagnslicenser som inte används. Enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall saluvagnslicensen återkallas om saluvagnsskatten inte betalats. Regeringen anser mot bakgrund härav att saluvagnsskatten skall behållas.

Regeringen anser att nuvarande nivåer för saluvagnsskatten för närvarande skall bibehållas.

I avsnitt 8.13 föreslår regeringen att släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kg av administrativa skäl skall undantas från fordonsskatt. Regeringen anser av samma skäl att även saluvagnsskatten för lätta släpvagnar skall avskaffas.

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

8.2 En koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta fordon

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

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

Flera remissinstanser, t.ex. *BIL Sweden*, *Statens väg- och trafikinstitut* och *Volvo Personvagnar AB*, är kritiska till utredningens förslag om införandet av en koldioxidbaserad fordonsskatt. Den huvudsakliga kritiken

riktar in sig på att koldioxidskatten på drivmedel redan ger en styrning mot minskade koldioxidutsläpp och att miljöstyrningen bör ligga vid användandet.

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

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

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

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

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

I avsnitt 12.4 föreslås att definitionen av personbil i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ändras så att den även omfattar husbilar. Vidare föreslås att personbilar definitionsmässigt delas in i personbilar klass I och personbilar klass II, där personbilar klass II utgör husbilar och personbilar klass I övriga personbilar.

Den föreslagna koldioxidbaserade fordonsskatten skall omfatta endast personbilar klass I av modellår 2006 eller senare samt personbilar klass I som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Anledningen är främst att koldioxidavgift saknas för övriga fordon.

Fordon som inte omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten beskattas enligt det nuvarande viktbaserade systemet. I avsnitt 8.9 redogörs för beskattningen av fordon som kvarstår i det viktbaserade fordonsskattesystemet. Regeringen anser att den koldioxidbaserade fordonsskatten på sikt skall omfatta samtliga lätta fordon.

8.3 Den fiskala komponenten

Regeringens förslag: En fiskal komponent skall utgöra grunden för den koldioxidbaserade fordonsskatten. Beloppets storlek skall vara 360 kronor per år.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

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

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

Regeringen anser att ett belopp om 360 kronor är en väl avvägd och lämplig fiskal komponent.

8.4 Koldioxidkomponenten

Regeringens förslag: En proportionell koldioxidkomponent skall tas ut med 15 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer.

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

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

Skälen för regeringens förslag: Vid omläggningen av fordonsskatten för de personbilar som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten utgår regeringen från ett budgetneutralt perspektiv, dvs. statens skatteintäkter från fordonsskattningen skall varken öka eller minska. Den aktuella beskattningen av bensindrivna personbilar bildar därför referensnivå för den koldioxidbaserade fordonsskatten.

Regeringen anser att en koldioxidkomponent på 15 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer är väl avvägd och därför lämplig. Det innebär att de fordon som får en skattesänkning är bränsleeffektiva och de fordon som får en skattehöjning är mindre bränsleeffektiva. De fordon som släpper ut högst 100 gram koldioxid per kilometer gynnas, eftersom de endast belastas med den fiskala delen av fordonsskatten (i kombination med bränsle- och miljöfaktorn för dieslbilar, se avsnitt 8.7).

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

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

8.5 Uppgift om fordonens koldioxidutsläpp

Regeringens förslag: Fordonsskatten beräknas efter uppgift om fordonens koldioxidutsläpp som framgår av fordonens typgodkännande inom EU. Koldioxiduppgift för blandad körning skall användas vid fastställandet av utsläppet.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: När ett fordon typgodkänns inom EU bestäms dess bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp enligt en standardiserad metod enligt direktiv 80/1268/EEG¹, den s.k. testkörnykeln. Uppgift om ett fordonens koldioxidutsläpp enligt testkörnykeln började antecknas i det svenska vägtrafikregistret den 26 oktober 1999. Vägverket ansvarar för det svenska vägtrafikregistret. I vägtrafikregistret finns det uppgifter om fordonens utsläpp av koldioxid för körning på landsbygd, i tätort och vid blandad körning. Det är koldioxiduppgift enligt EU:s testkörnykel som förs in i det svenska vägtrafikregistret.² Regeringen anser att koldioxiduppgiften för blandad körning är mest lämplig som grund för den koldioxidbaserade fordonsskatten. Därför skall uppgift om koldioxidutsläppen för blandad körning i vägtrafikregistret ligga till grund för fordonsskatten. Koldioxiduppgift för fordon som kan drivas med alternativa drivmedel behandlas i avsnitt 8.6.

¹ Rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EGT L 375, 31.12.1980, s. 36, Celex 31980L1268), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG av den 11 februari 2004 om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N₁-fordon (EUT L 49, 19.2.2004, s. 36, Celex 32004D003).

² Vägverkets föreskrifter 2003:22 om bilar och släpvagnar som dras av bilar.

8.6 Fordon som kan drivas med alternativa drivmedel

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

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

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

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

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

Fordon som kan drivas med både alternativa och konventionella drivmedel har i princip två olika utsläppsvärden för koldioxid beroende på vilken typ av bränsle som används. Generellt sett är koldioxidutsläppet lägre om ett fordon drivs med ett alternativt drivmedel jämfört med bensen eller dieselolja (konventionella drivmedel). Beträffande koldioxiduppgifter för fordon som kan drivas med andra drivmedel än konventionella drivmedel är det i dagsläget endast för fordon av miljöklass El och Hybrid som vägtrafikregistret innehåller rättvisande koldioxiduppgifter (se avsnitt 8.8 avseende beskattningen av el- och hybridfordon).

Regeringen anser att koldioxidbeloppet för fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, skall tas ut med 10 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer. Nedsättningen motsvarar ett cirka 33 procent lägre koldioxidbelopp. Om uppgifter om fordonens koldioxidutsläpp vid drift med det alternativa drivmedlet framöver förs in i vägtrafikregistret bör därtill den uppgiften användas i stället för uppgiften om fordonets koldioxidutsläpp vid drift med konventionella drivmedel.

Tabell. Fordonsskatt för fordon som kan drivas med alternativa drivmedel

	Koldioxidutsläpp i gram per kilometer vid bensindrift	Fordonsskatt år 2005	Fordonsskatt enligt förslaget
Ford Focus 1,6 FFV (bensin/etanol)	166	1 452 kronor	1 020 kronor
Volkswagen Golf Variant 2.0 BiFuel (bensin/gas)	192	2 001 kronor	1 280 kronor
Volvo V70 Bi-Fuel CNG (bensin/gas)	215	2 184 kronor	1 510 kronor

8.7 En miljö- och bränslefaktor för dieselfordon

Regeringens förslag: Det fiskala grundbeloppet och koldioxidkomponenten för fordon som kan drivas med dieselolja skall multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

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

Skälen för regeringens förslag:

Miljöfaktor

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

Beträffande miljöfaktorns storlek är det viktigt att den inte sätts på en så hög nivå att den förtar effekten av koldioxidrelateringen. Nivån får inte heller vara för låg utan måste avvägas noggrant. Regeringen bedömer att ett tillägg om 30 procent (miljöfaktor 1,3) är väl avvägd. För en dieseldriven personbil med genomsnittlig bränsleförbrukning uppgår miljöfaktorn till cirka 385 kronor. Som jämförelse kan nämnas att det är ungefär dubbelt så högt som motsvarande tillägg i Storbritannien.

Det bör understrykas att miljöfaktorn inte skall tillämpas självständigt utan i kombination med en bränslefaktor (se nedan).

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

Sedan den 1 januari 2005 är det enligt EG-rätten möjligt för medlemsstaterna att införa ekonomiska incitament för att uppmuntra försäljningen av dieseldrivna personbilar med låga partikelutsläpp. Regeringen har den 24 februari 2005 gett Vägverket i uppdrag att ta fram ett underlag så att nya dieslbilar med låga partikelutsläpp kan föras in i det svenska miljöklasssystemet. Vägverket har redovisat sitt uppdrag till regeringen den 29 mars 2005 (N2005/3203/TP). Regeringen avser att lämna ett förslag till riksdagen hur den av Vägverket föreslagna miljöklassen för dieslbilar med låga partikelutsläpp kan införas i det svenska miljöklasssystemet och hur en nedsättning av fordonsskatten kan kopplas till detta. Regeringens uppfattning är att skatteincitamentet skall omfatta samtliga personbilar som kan drivas med dieselolja och uppfyller miljöklass 2005 och den föreslagna miljöklassen för dieslbilar med låga partikelutsläpp.

Bränslefaktor

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

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

Regeringen bedömer, i likhet med Vägtrafikskatteutredningen, att en bränslefaktor på 2,7 är rimlig.

Sammanfattning

Det fiskala grundbeloppet och koldioxidkomponenten för fordon som kan drivas med dieselolja multipliceras med en miljö- och bränslefaktor på 3,5 (1,3 x 2,7). För att åskådliggöra hur fordonsskatten skall beräknas för ett dieseldrivet fordon redovisas ett exempel i faktarutan nedan.

Fordonsskatt för en dieseldriven Volvo V70 2,4D (miljöklass 2005) kan beräknas enligt följande.

- En fiskal del om 360 kr +

- en koldioxidskattekomponent om $15 \text{ kr/g} \times (174-100) = 1\,470 \text{ kr}$.

Det enligt ovan framräknade beloppet 1 470 kr multipliceras därefter med miljö- och bränslefaktorn om 3,5 för att korrekt fordonsskatt skall erhållas. Fordonsskatten för en Volvo V70 2,4D kan då beräknas till $3,5 \times 1\,470 \text{ kr} = 5\,145 \text{ kr}$.

8.8 Den femåriga fordonsskattebefrielsen för el- och hybridfordon

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

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

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

Av miljömässiga och administrativa skäl är det lämpligt att el- och hybridbilarna infogas i det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet. Det nya fordonsskattesystemet kommer att medföra en ytterligare skattenedsättning jämfört med den femåriga skattebefrielsen. Jämför tabellen nedan med räkneexempel för hybridfordonet Toyota Prius där den beloppsmässiga skillnaden mellan nu gällande bestämmelser och den föreslagna koldioxidbaserade fordonsskatten redovisas.

Tabell. Fordonsskatt för Toyota Prius (hybrid; el/bensin, 104 g/CO₂ per km enligt EU:s testkörscykel)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Summa 2006– 2015
Nuvarande fordonsskatt	0	0	0	0	0	1 635	1 635	1 635	1 635	1 635	8 175 kr
Ny fordonsskatt (360+(15*4)=	315	420	420	420	420	420	420	420	420	420	4 095 kr

Av exemplet ovan framgår att den totala skattebelastningen under en tioårsperiod blir lägre med det föreslagna koldioxidbaserade fordonsskattesystemet. Inlemmandet av el- och hybridfordonen i det nya systemet bedöms också öka dessa fordons värde på andrahandsmarknaden, eftersom fordonen får ta del av en lägre beskattning under hela dess livstid.

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

8.9 Fordon som inte omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten

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

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

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

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket* och *Svenska Naturskyddsföreningen* anser att skatten för äldre bensinbilar bör höjas, eftersom dessa har markant högre bilavgasutsläpp jämfört med nyare fordon. *Glesbygdsverket* menar att ytterligare höjningar av fordonsskatten drabbar hushåll i gles- och landsbygd alltför hårt. *Motormännens riksförbund*, *Statens Institut för Kommunikationsanalys*, *Svenska Petroleum Institutet* och *Vägverket* anser att en eventuell höjning av fordonsskatten för äldre personbilar bör knytas till om fordonen är utrustade med katalysator eller inte.

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

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I avsnitt 8.3 framgår vilka fordon som skall omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten. Övriga fordon skall kvarstå i det nuvarande viktbaserade fordonsskattesystemet. Anledningen är främst att uppgift om koldioxidutsläpp saknas för dessa fordon.

I budgetpropositionen för 2005 föreslog regeringen en höjning av fordonsskatten för alla bensinbilar med 23 procent, alla dieselpersonbilar med 2 procent och alla lätta bussar och lätta lastbilar med 40 procent (se prop. 2004/05:1, bet. 2004/05:1, rskr. 2004/05:47, SFS: 2004:1036). Höjningen av fordonsskatten var ett led i den gröna skatteväxlingen. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag. Skattehöjningarna trädde i kraft den 1 januari 2005. Med anledning av den allmänna skattehöjningen av fordonsskatten för lätta fordon anser regeringen att ytterligare höjningar av fordonsskatten för äldre personbilar inte bör föreslås i denna lagrådsremiss.

Fordonsskatten för lätta lastbilar och lätta bussar är även efter skattehöjningen den 1 januari 2005 betydligt lägre än jämförbara viktclasser för främst dieseldrivna personbilar klass I. Den stora skatteskillnaden leder till en omfattande skattebetingad omregistrering med merkostnader för myndigheter och minskade skatteintäkter som följd. Ur miljösynpunkt är det otillfredsställande att skatten på personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar generellt sett är betydligt lägre än jämförbara personbilar klass I. Regeringen anser därför att personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar på sikt bör inkluderas i det koldioxidbaserade fordonsskattesystem. I dagsläget saknas det dock uppgifter om koldioxidutsläppen för lätta lastbilar och lätta bussar i vägtrafikregistret, eftersom uppgiften i allmänhet inte finns i fordonens typgodkännandedokument. Regeringen anser att lätta lastbilar och lätta bussar bör inkluderas i den koldioxidbaserade fordonsskatten när uppgifter om fordonens koldioxidutsläpp finns tillgängliga i vägtrafikregistret. Regeringen bedömer att detta kan ske tidigast år 2009. Personbilar klass II bör inkluderas i den koldioxidbaserade fordonsskatten samtidigt som lätta lastbilar.

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

8.10 Fordons- och viktbegrepp

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

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

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg* anser att definitionerna av lätta och tunga bussar bör återfinnas i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som innehåller relevanta trafikdefinitioner.

Skälen för regeringens förslag: Tidigare definierades de olika begrepp som används i regelverket på vägtrafikområdet i ett flertal kungörelser och förordningar, bland annat fordonskungörelsen (1972:595), terrängtrafikkungörelsen (1972:594) och trafikförordningen (1998:1276). I de författningar där det saknades definitioner, t.ex. fordonsskattelagen (1988:327), fanns hänvisningar till kungörelserna och förordningarna.

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

För att råda bot på det problem som Lagrådet har pekat på har definitionerna av de fordons- och viktbegrepp som används på vägtrafikområdet samlats i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, som trädde i kraft den 1 oktober 2001 (se prop. 2000/01:95 s. 93). Andra definitioner på området finns i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. I övriga författningar finns nu hänvisningar till den nya lagen och till den nya förordningen. I förslaget till vägtrafikskattelag hänvisas – liksom i den nuvarande fordonsskattelagen – till lagen om vägtrafikdefinitioner.

Utredningen föreslår att definitionerna av bärighetsklass, lätta bussar och tunga bussar skall återfinnas i vägtrafikskattelagen. Regeringen anser dock, i likhet med *Kammarrätten i Göteborg*, att trafikdefinitioner bör samlas i lagen om vägtrafikdefinitioner och genom hänvisning även tillämpas i den nya vägtrafikskattelagen. Däremot bör övriga definitioner återfinnas i vägtrafikskattelagen. I avsnitt 12.4 och avsnitt 12.5 föreslår regeringen att definitionerna av personbilar och efterfordon i lagen om vägtrafikdefinitioner ändras.

8.11 Glesbygdsavdraget

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

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

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

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

I likhet med utredningen anser regeringen att det nya fordonsskattesystemet bör utformas så enkelt som möjligt. För att få maximal miljöstyrning bör systemet innehålla så få undantag som möjligt.

Regeringen är dock av uppfattningen att det är viktigt att stimulera den regionala utvecklingen i delar av Sverige där medborgare och företag har ökade kostnader till följd av bland annat långa transportavstånd, liten hemmamarknad, låg befolkningstäthet och kallt klimat. Mot denna bakgrund anser regeringen, i likhet med *Bil Sweden*, *Glesbygdsverket* och *Umeå Universitet*, att glesbygdsavdraget bör behållas i det nya fordonsskattesystemet.

8.12 Beskattning av motorcyklar

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

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

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

Skälen för regeringens förslag: I dag betalar de flesta motorcykelägare en årlig skatt om 137 kronor. De senaste 30 åren har skatten på motorcyklar höjts med 145 procent. Skatten på personbilar har höjts med

omkring 320 procent under samma tidsperiod. Det innebär att den reala skattebelastningen för motorcyklar har minskat jämfört med skattebelastningen för personbilar. En viss höjning är därför befogad.

Regeringen anser att det på sikt är lämpligt att även fordonsskatten för motorcyklar baseras på motorcyklarnas utsläpp av koldioxid. Flera motorcykelmodeller släpper ut lika mycket koldioxid som bensinsnåla personbilar. Även inom EU finns det en strävan efter att relatera fordonsskatten för motorcyklar efter utsläppet av koldioxid.

I dagsläget saknas det dock uppgifter i vägtrafikregistret om motorcyklars utsläpp av koldioxid. Regeringen anser därför att det för närvarande är lämpligt att fordonsskatten för motorcyklar fastställs till 180 kronor per år, vilket motsvarar 50 procent av det fiskala grundbeloppet för en personbil i det nya fordonsskattesystemet.

8.13 Beskattning av släpvagnar

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

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

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

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

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

8.14 Beskattning av traktorer

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

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

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

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

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

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

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

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

Regeringen anser vidare att nuvarande regler för beskattning av traktorer skall behållas i övrigt.

8.15 Skattefrihet för veteranfordon

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Motorhistoriska riksförbundet* anser att även traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar bör omfattas av skattebefrielsen för veteranfordon. Motorhistoriska riksförbundet delar utredningens bedömning vad gäller de föreslagna ändringarna för fordon i yrkesmässig trafik.

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

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

Däremot bör inte traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar omfattas av skattebefrielsen för veteranfordon eftersom de redan är befriade från fordonsskatt om de tillhör skatteklass II. I avsnitt 8.14 redogörs för fordonsskatten för traktorer.

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

8.16 Begreppet årsmodell

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: I fordonsskattelagen används begreppet årsmodell för att avgöra hur gammalt ett fordon är vid tillämpningen av bestämmelsen om skattefrihet för s.k. veteranfordon. Enligt direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon¹ ingår emellertid inte längre termen årsmodell i EG:s regelsystem.

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

Därmed förs det inte längre in uppgifter om årsmodell i det svenska vägtrafikregistret. Däremot kommer löpande uppgifter om fordonets tillverkningsdatum att föras in i registret. För en liten kategori fordon kommer det emellertid endast att finnas uppgift om datum för första användandet och för enstaka fordon kommer fler än en av dessa uppgifter att finnas. Det bör införas en ny bestämmelse för att kunna bestämma ett fordonets ålder. I bestämmelsen anges vilka uppgifter som *kan* utgöra ett fordonets modellår och vilken prioriteringsordning som råder mellan dessa uppgifter om flera av dem förekommer samtidigt. I författningskommentaren till 1 kap. 5 § vägtrafikskattelagen behandlas begreppet utförligare.

8.17 Ändrade viktintervall för tunga fordon

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Buss och Samhälle, Bussbranschens Riksförbund* och *Svenska Åkeriförbundet* anser att förenklade skatteskalor är ett steg i rätt riktning för att förbättra åkeri- och bussnäringens konkurrenssituation. *Statens väg- och transportforskningsinstitut* har svårt att se behovet av 1000 kg-intervall och anser att de gällande skatteskalorna inom den europeiska lagstiftningen inte har någon djupare vetenskaplig förankring.

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

I direktiv 1999/62/EG¹ om avgifter på tung godstrafik för användning av vissa infrastrukturer återfinns minimiskattenivåer för tunga fordon. Minimiskattenivåerna i direktivet är indelade i 1 000 kg-intervall. Regeringen anser att det är viktigt att den svenska skatteskalen för tunga fordon kan jämföras med skatteskalen i det EG-direktiv som reglerar minimiskatten för tunga fordon inom EU.

Mot bakgrund härav föreslår regeringen att en förenkling av skatteskalorna för tunga bussar och tunga lastbilar skall införas genom bredare viktintervall om 1000 kg.

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

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

9 Gemensamma bestämmelser i en ny vägtrafikskattelag

Regeringens förslag: Gemensamma bestämmelser för fordonsskatten och saluvagnsskatten samlas i en ny vägtrafikskattelag. Fordonsskatten för fordon som inte omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten regleras i en separat lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

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

Skälen för regeringens förslag: Den nya koldioxidbaserade fordonsskatten och den författningstekniska översynen av lagstiftningen medför stora förändringar jämfört med fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt. Regeringen anser därför att de centrala bestämmelserna för fordonsskatten och saluvagnsskatten bör samlas i en ny vägtrafikskattelag.

Ett stort antal personbilar kommer övergångsvis att beskattas enligt det nuvarande viktbaserade systemet. I syfte att undvika alltför betungande övergångsregler i den nya vägtrafikskattelagen anser regeringen att beskattningen av dessa äldre personbilar skall regleras permanent i en särskild lag. Denna lag är avsedd att tillämpas under en övergångstid. När en tillräckligt stor andel av fordonsparken beskattas enligt vägtrafikskattelagen kan det finnas anledning att upphäva den särskilda lagen och införa en schablonregel för beskattning av de äldre fordonen.

10 Skattskyldighet och betalning av skatten

10.1 Skattskyldighet

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

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

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

Enligt lagen (2001:650) om vägtrafikregister skall vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter om fordonsägare. I 6 § lagen om vägtrafikregister framgår det att det i registret förs in uppgifter som avser motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa.

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

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

Även bestämmelserna i fordonsskattelagen om ägare vid kreditköp med återtaganderätt eller nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år saknar praktisk betydelse eftersom det i 5 § lagen (2001:650) om vägtrafikregister framgår att dessa situationer omfattas av ägarbegreppet. Den nuvarande regeln i fordonsskattelagen om kreditköp och nyttjanderätt bör därför inte överföras till vägtrafikskattelagen.

I dagsläget finns det inte något hinder mot att en underårig registreras som ägare till ett fordon och därmed blir skattskyldig. Detta har inneburit att vissa vårdnadshavare utnyttjar detta på ett sådant sätt att barn på grund av utebliven betalning restförts i olika register.

Regeringen tillsatte den 4 april 2002 en särskild utredare med uppgift att bland annat se över barns skuldsättning (dir. 2002:55). Utredningen har överlämnat sitt slutbetänkande *Frågor om förmyndare och ställföreträdare för vuxna* (SOU 2004:112) till regeringen den 9 december 2004. Utredningen föreslår bland annat att det i fordonsskattelagstiftningen införs en bestämmelse som innebär att förmyndare blir betalningsskyldig för den fordonsskatt som ett barn skulle ha drabbats av. Undantag från förmyndarens betalningsansvar föreslås dock för situationen då den underårige har körkort för fordonet i fråga eller, om fordonet är ett släpfordon, ett fordon som kan dra släpfordonet. Regeringen avser att återkomma till frågan.

Vad gäller saluvagnsskatten anser regeringen att gällande bestämmelser om skattskyldighet i lagen (1976:339) om saluvagnsskatt skall över-

föras till vägtrafikskattelagen. Skattskyldigheten kopplas således till innehavet av saluvagnslicensen.

10.2 När skatten skall anses betald

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

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

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

För det övriga skatteområdet anses skatten enligt 16 kap. 3 § skattebetalningslagen (1997:483) ha betalats den dag då betalningen har bokförts på Skatteverkets särskilda konto. Den nuvarande ordningen i skattebetalningslagen infördes i enlighet med förslag i propositionen Ett nytt system för skattebetalningar, m.m. (prop. 1996/97:100). Enligt tidigare bestämmelser ansågs betalning ha skett när den hade gjorts på ett postkontor senast på förfallodagen eller när en inbetalningshandling för girering hade lämnats till ett postkontor eller kommit in till Postgirot Bank AB senast denna dag. För att undvika att belastas med ärenden med begäran om befrielse från dröjsmålsavgift när betalning gjorts i rätt tid enligt dåvarande bestämmelser, godtog skattemyndigheten i praktiken en bokföringsdag som var något senare än förfallodagen. Detta medförde att skattskyldiga liksom betalningsförmedlare kunde utnyttja systemet genom att girera beloppet senare än på förfallodagen och ändå undgå dröjsmålsavgift.

I ovan angiven proposition anfördes att skattemyndigheternas möjlighet att ta emot skattebetalningar via bank i förening med systemet med postgiroinbetalningar innebär att betalningsförmedlaren med förhållandevis stor säkerhet kan ge upplysningar om när betalning senast måste göras för att kunna bokföras hos mottagaren i rätt tid (s. 285). Vidare anfördes att det sedan ankommer på skattebetalaren att anlita den betalningsförmedlare som på bästa sätt tar tillvara hans eller hennes intressen och att den konkurrens som redan uppstått mellan olika betalningsförmedlares tjänster härigenom torde komma att utvecklas ytterligare, vilket

ökar den enskildes möjligheter att på ett enkelt sätt kunna fullgöra bland annat sina skatte- och avgiftsbetalningar. Mot bakgrund av det anförda valde regeringen att införa den ordning som för närvarande gäller för att skatten skall anses ha betalats enligt skattebetalningslagen.

Principen om att betalaren skall stå risken för ett dröjsmål med bokföringen hos betalningsförmedlaren är således fastlagd inom skatteområdet i övrigt. De nuvarande reglerna i fordonsskattelagen hänför sig till tiden före skattebetalningslagen. Regeln om betalning av fordonsskatten bör anpassas till övriga skatteområdet. Regeringen anser därför att skatt enligt vägtrafikskattelagen skall anses betald den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot.

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

11 Förfaranderegler m.m.

11.1 Nya förfaranderegler

Regeringens förslag: Förfaranderegler i fordonsskattelagen ersätts med nya förfaranderegler i vägtrafikskattelagen. De nya förfaranderegler utformas huvudsakligen i enlighet med motsvarande regler i skattebetalningslagen (1997:483). Förfaranderegler tas in i vägtrafikskattelagen och inte genom hänvisning till skattebetalningslagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: De nuvarande förfaranderegler i fordonsskattelagen (1988:327) skiljer sig mycket från förfaranderegler på övriga skatteområdet. Regler härstammar från tiden före tillkommandet av taxeringslagen (1990:324) och skattebetalningslagen (1997:483). Övriga punktskatteförfattningar har anpassats till skattebetalningslagen och taxeringslagen. Förfaranderegler i den nuvarande fordonsskattelagen har i princip inte ändrats sedan lagen trädde i kraft. I förarbetena till taxeringslagen uttalar departementschefen att även vägtrafikskatterna på sikt bör omfattas av de nya förfaranderegler (prop. 1989/90:74 s. 396).

Regeringen anser att förfaranderegler i den nya vägtrafikskattelagen bör anpassas till regler i skattebetalningslagen. Förfaranderegler skall generellt återfinnas i vägtrafikskattelagen och inte genom hänvisningar till skattebetalningslagen. Detta innebär att den nya vägtrafik-

skattelagen blir överskådlig och lättillgänglig både för den enskilde och för de tillämpande myndigheterna.

11.2 Beslut om vägtrafikskatt

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

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 36 § fordonsskattelagen (1988:327) fattas beslut om fordonsskatt genom automatiserad databehandling. Enligt 5 § fordonsskatteförordningen (1993:1028) fattas beslutet av Vägverket för beskattningsmyndighetens räkning. Med hänsyn till det stora antal beslut och att grundläggande beslut fattas med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, anser regeringen att nuvarande form för beslut om vägtrafikskatt skall kvarstå.

11.3 Omprövning av beslut

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: För att en skattskyldig skall kunna överklaga ett beslut om fordonsskatt krävs det i dag att Skatteverket har fattat slutligt beslut. Regeringen anser att den nuvarande ordningen med slutligt beslut skall avskaffas, eftersom det är ett förfarande som inte återfinns inom övriga skatteområdet. Regeringen anser att vägtrafikskattelagen i likhet med övriga skatteområdet skall omfattas av ett omprövningsförfarande. Begäran om omprövning skall ske inom de tidsgränser som i dag gäller för begäran om slutligt beslut. Om Vägverkets beslut om vägtrafikskatt överklagas skall överklagandet betraktas som en begäran om omprövning. Skatteverkets omprövningsbeslut kan sedan överklagas till länsrätt. En liknande bestämmelse finns i lagen (2004:629) om trängselskatt. Om något grundläggande beslut inte har fattats får ett första beslut fattas i den form som gäller för omprövningsbesluten, även om detta beslut i teknisk mening inte är att betrakta som ett omprövningsbeslut.

Om en fråga har avgjorts genom beslut av en allmän förvaltningsdomstol får Skatteverket emellertid inte ompröva frågan. Frågan tas även upp i författningskommentaren till 4 kap. 3 § vägtrafikskattelagen.

11.4 Överklagande

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

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

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

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

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

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

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

Enligt fordonsskattelagen krävs det prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Även enligt lagen (2004:629) om trängselskatt krävs det prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Regeringen anser att kravet på prövningstillstånd bör kvarstå i vägtrafikskattelagen.

Av huvudregeln i 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar följer att ett överklagande görs till den länsrätt inom vars domkrets ärendet först prövas. Riksskatteverket och skattemyndigheterna har sedan den 1 januari 2004 organisatoriskt gått ihop i myndigheten Skatteverket. Beroende på var i landet Skatteverkets beslut

om vägtrafikskatt fattas kan därför olika länsrätter komma att pröva frågor enligt vägtrafikskattelagen.

Regeringen anser, i likhet med *Kammarrätten i Göteborg*, *Länsrätten i Stockholms län* och *Länsrätten i Örebro län*, att mål enligt vägtrafikskattelagen bör prövas av samma länsrätt som prövar vägtrafikregistermål, eftersom det finns ett direkt samband mellan de båda lagarna. Vägtrafikregistermål prövas enligt 34 § lagen om vägtrafikregister av Länsrätten i Örebro län.

Antalet mål enligt vägtrafikskattelagen bedöms bli relativt få. Av effektivitetsskäl är det lämpligt att dessa mål prövas av samma länsrätt.

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

11.5 Befrielse från skatt i vissa fall

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 88 § fordonsskattelagen (1988:327) kan regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt om det finns synnerliga skäl. I 20 § fordonsskatteförordningen (1993:1028) framgår det att Skatteverket prövar frågor enligt 88 § fordonsskattelagen. Om en fråga är av principiell betydelse skall Skatteverket överlämna ärendet med eget yttrande till regeringen för avgörande. Enligt 25 § fordonsskatteförordningen får Skatteverkets beslut om nedsättning eller befrielse enligt 88 § fordonsskattelagen överklagas till länsrätt i fråga om beslut som gäller fordon som uteslutande skall användas på öar som saknar bro eller färjeförbindelse samt helt eller nästan helt saknar vägar som bekostats med allmänna medel eller i fråga om fordon som varaktigt förts ut ur Sverige. Övriga beslut enligt 88 § fordonsskattelagen får överklagas hos regeringen. Överklaganden till regeringen förekommer mycket sällan i praktiken. Under år 2004 inkom fem överklaganden till regeringen.

Under senare delen av 1990-talet genomfördes en reform innebärande att förvaltningsärenden i stor utsträckning fördes över från regeringen till förvaltningsmyndigheter.

Regeringen anser att den nuvarande ordningen med möjlighet till överklagande till regeringen skall utmönstras. Skatteverkets beslut om nedsättning av och befrielse från fordonsskatt skall därför i fortsättningen

kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten.

11.6 Skattetillägg

Regeringens förslag: Sanktionsformen skattetillägg överförs inte till vägtrafikskattelagen och ersätts inte heller med en särskild avgift.

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

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

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

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelserna om skattetillägg i fordonsskattelagen har i princip inte tillämpats sedan kilometerskatten avskaffades 1993. Om en fordonsägare inte betalar fordonsskatt inom föreskriven tid beläggs fordonet med användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen. Fordonsägaren kan dessutom drabbas av återkallat körstillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490). Den som framför ett fordon i strid mot användningsförbud eller bedriver yrkesmässig trafik utan tillstånd kan dömas till böter eller fängelse.

Eftersom sanktionen skattetillägg saknar praktisk betydelse inom vägtrafikbeskattningen anser regeringen att sanktionen inte skall överföras till den nya vägtrafikskattelagen. Regeringen anser inte heller att någon särskild avgift skall införas.

11.7 Inget skattekonto för vägtrafikskatten

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

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

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

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

Mot bakgrund av det anförda bedömer regeringen att vägtrafikskattelagen inte bör infogas i det gällande skattekontosystemet. Något system med skattekonto för vägtrafikskatt bör inte heller införas.

11.8 Skattebelopp som inte behöver betalas in eller återbetalas

Regeringens förslag: Nuvarande beloppsgräns för när skattebelopp varken debiteras eller återbetalas höjs till 50 kronor i den nya vägtrafikskattelagen. Nuvarande beloppsgräns för när tillkommande eller överskjutande skatt på grund av ändring av skattenivåer i lagstiftningen inte behöver betalas respektive återbetalas höjs till 200 kronor.

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

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

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

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

Med gällande skattesatser kan en fordonsskatt under 25 kronor endast förekomma beträffande motorcyklar som skall debiteras för två månader. Genom regeringens förslag om en höjning av fordonsskatten för motorcyklar och ett slopande av fordonsskatten för lätta släpvagnar kommer det i princip inte förekomma några belopp under 25 kronor. Regeringen anser därför att beloppsgränsen bör höjas till 50 kronor.

Om fordonsskatten ändras för tid för vilken fordonsskatt redan betalats gäller enligt 19 § fordonsskattelagen att skattebelopp under 100 kronor inte behöver betalas in till staten och återbetalas inte heller. Regeringen bedömer att det av administrativa skäl är lämpligt att minimera antalet tilläggsdebiteringar respektive återbetalningar vid ändringar av nivån på skatten. Fordonsskattens säregna konstruktion och egenskap av miljöstyrande skatt medför att ändringar av skattesatser förekommer oftare jämfört med annan skattelagstiftning. Regeringen anser därför att den nuvarande beloppsgränsen bör höjas till 200 kronor och omfatta både fordonsskatten och saluvagnsskatten.

11.9 Belopp som styr delad debitering och dygnsskatt

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

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

Remissinstanserna: Berör inte frågan.

Skälen för regeringens förslag: I 12 § fordonsskattelagen (1988:327) finns det regler som anger för vilken tid fordonsskatten skall tas ut. Om fordonsskatten är 3 600 kronor eller lägre per år betalas skatten för ett helt skatteår (tolv månader). Om fordonsskatten överstiger 3 600 kronor per år delas beloppet upp på tre skatteperioder (delad debitering). En

skatteperiod är fyra månader. Syftet bakom reglerna är att undvika att fordonsägare drabbas av alltför betungande engångsbetalningar. Regeringen bedömer att en höjning av beloppsgränsen för delad betalning till 7 200 kronor skulle medföra en stor belastning för flera fordonsägare. Regeringen anser därför att den nuvarande beloppsgränsen om 3 600 kronor för delad betalning skall överföras oförändrad till vägtrafikskattelagen.

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

11.10 Användningsförbud och ansvarsbestämmelser

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

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Berör inte frågan.

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

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

Ett mindre förtydligande bör emellertid enligt regeringens bedömning göras. I nuvarande 80 § fordonsskattelagen (enligt detta förslag 6 kap. 5 § vägtrafikskattelagen) föreskrivs att den som brukar någon annans fordon utan lov döms i ägarens ställe. Detsamma gäller den som under vissa förutsättningar innehar fordonet med nyttjanderätt. I förtydligande syfte

bör bestämmelsen kompletteras på så sätt att det uttryckligen anges att det krävs uppsåt i förhållande till att fordonet används utan ägarens lov.

12 Definition av husbilar

12.1 Bakgrund

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

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

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

12.2 Svenska bestämmelser om husbilar

I avsnitt 8.10 redogörs allmänt för fordondefinitioner. Enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner delas bilar in i personbilar, lastbilar och bussar. Dessa underkategorier av bilar definieras enligt samma lagrum på följande sätt.

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

Frågan är hur husbilar skall behandlas utifrån dessa definitioner. Husbilar är inrättade för att bo i. Därutöver kan föraren och ett antal passagerare transporterats i en husbil. Dessa dubbla användningsområden medför att

det är långt ifrån självklart till vilken underkategori av bilar som husbilarna skall hänföras. Det är svårt att hävda att en husbil är inrättad huvudsakligen för personbefordran. En sådan bil är ju lika mycket inrättad som bostad. En husbil kan därför knappast anses vara en personbil. En husbil är inte heller inrättad för transport av gods. En sådan bil omfattas således inte av den första punkten i definitionen av lastbil. I stället är det mycket som talar för att en husbil är att anse som en lastbil med tillämpning av andra punkten i definitionen av lastbil.

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

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

12.3 EG:s bestämmelser om husbilar

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

I bilaga II till direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon¹, senast ändrat genom direktiv 2004/78/EG² finns de definitioner av olika typer av fordon som används inom ramen för EG:s typgodkännandesystem. Bilagan är omtryckt i direktiv 2001/116/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon³.

Enligt den nämnda bilagan är fordon som är konstruerade och byggda för persontransport och som har högst åtta säten utöver förarsätet att hänföra till fordonskategori M1. Definitionen av fordon i kategori M1 mot-

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

² Kommissionens direktiv 2004/78/EG av den 29 april 2004 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/56/EG om värmesystem för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och rådets direktiv 70/156/EEG med syftet att anpassa dessa till den tekniska utvecklingen, EUT L 231, 30.6.2004, s. 69 (Celex 32004L0078).

³ Kommissionens direktiv 2001/116/EG av den 20 december 2001 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dess fordon, EGT L 18, 21.1.2002, s.1 (Celex 32002L0116).

svarar således den svenska definitionen av personbilar. De fordon som har typgodkänts som fordon av kategori M1 enligt EG:s regler om typgodkännande registreras i vägtrafikregistret som personbilar.

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

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

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

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

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

Det bör anmärkas att språkversionerna av definitionen av husbil skiljer sig något åt, se nedan avsnitt 12.4.

12.4 Ändrad definition av husbilar

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

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

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

Skälen för regeringens förslag: Den i avsnitt 12.3 konstaterade skillnaden i hur husbilar definitionsmässigt behandlas i det svenska regelverket respektive i EG:s regelverk medför att identiska fordon kan registreras antingen som personbil eller som lastbil i vägtrafikregistret. Det är dock inte upp till den som registrerar fordonet att välja vilken typ av fordon husbilen skall registreras som. Avgörande för detta är i stället vilken typ av godkännande – EG-typgodkännande eller registreringsbesiktning – som åberopas till stöd för registreringen. Om bilen är EG-typgodkänd och detta godkännande åberopas till stöd för registreringen kommer bilen att i vägtrafikregistret registreras som personbil eftersom den klassats som fordon kategori M1 vid typgodkännandet. Om bilen däremot inte är EG-typgodkänd eller ett sådant typgodkännande inte åberopas till stöd för registreringen fastställs det vid en registreringsbesiktning vilket for-

donsslag bilen skall hänföras till i registret. Vid registreringsbesiktningen tillämpas det svenska regelverket och bilen hänförs då till fordonsslaget lastbil och registreras som sådan i vägtrafikregistret.

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

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

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

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

I fordonsskattesammanhang finns det för närvarande ett behov av att skilja mellan de personbilar som enligt den föreslagna definitionen är husbilar och övriga personbilar. Med anledning härav bör det införas två klasser av personbilar i lagen om vägtrafikregister. Personbilar klass I bör lämpligen innefatta den vanligaste typen av personbilar, dvs. de personbilar som är inrättade huvudsakligen för personbefordran, medan personbilar klass II bör utgöras av husbilarna. Detta konstrueras lagtekniskt bäst genom att personbilar klass II beskrivs som personbilar som är permanent försedda med karosserier som är inrättade som bostadsutrymmen

och utrustade med åtminstone fast monterade sittplatser, fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, fast monterad utrustning för matlagning och lagring samt bord, medan personbilar klass I beskrivs som personbilar som inte tillhör klass II. Som anförs i avsnitt 8.9 är det regeringens avsikt att lätta bussar, lätta lastbilar och personbilar klass II på sikt skall omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten.

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

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

Grundläggande bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning finns i 2 kap. fordonsförordningen (2002:925). Mer detaljerade bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning har Vägverket meddelat med stöd av bemyndigandet i 11 kap. 11 § första stycket 1 fordonsförordningen. Sådana detaljerade föreskrifter om bilars beskaffenhet och utrustning finns i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar. I korthet innebär dessa föreskrifter att de krav som ställs på lastbilar skiljer sig från dem som ställs på personbilar, vilket medför att en lastbil inte uppfyller de krav i fråga om beskaffenhet och utrustning som ställs på en personbil och vice versa.

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

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

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

12.5 Ändrad definition av efterfordon

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

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

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

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

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

13 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2006. Samtidigt upphävs fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt.

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

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Promemorians förslag: Överensstämmer i stort med regeringens.

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

Skälen för regeringens förslag: Tidpunkten för lagens ikraftträdande har valts med utgångspunkt i tidsåtgången för de praktiska åtgärderna

som är nödvändiga hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Skatteverket och Vägverket.

Antalet övergångsbestämmelser bör inskränkas till ett minimum. Detta gäller för såväl vägtrafikskattelagen som den särskilda lagen med bestämmelser om fordonsskatt. Vad gäller förfarandet och prövningen i sak har regeringen inte kunnat finna något behov av att föreslå en övergångsbestämmelse i syfte att låta fordonsskattelagen i sin helhet gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Genom att inte foga in en sådan övergångsbestämmelse kommer bland annat vägtrafikskattelagens förfaranderegler att bli omedelbart tillämpliga. En sådan ordning är inte förenad med några nackdelar för de skattskyldiga (bland annat eftersom tidsfrister osv. är oförändrade). Tvärtom torde det vara en fördel för förfarandet i stort att reglerna kan, direkt i utgångsläget, tillämpas på ett enhetligt vis. De övergångsbestämmelser som bedöms nödvändiga kommenteras nedan och i författningskommentaren.

I avsnitt 12.1 framgår det att de flesta husbilar som i dag är registrerade i vägtrafikregistret är registrerade som lastbilar. Av främst administrativa skäl är det rimligt att låta den äldre klassificeringen få fortsätta att gälla även sedan de förändrade definitionerna har trätt i kraft. En övergångsbestämmelse med detta innehåll bör tas in i lagen om ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Som framgår av avsnitt 12.4 är det högst tveksamt om det vore förenligt med EG-rätten att i Sverige vid registreringen klassificera EG-typgodkända fordon annorlunda än i enlighet med den klassificering som följer av EG:s typgodkännandedirektiv. Mot bakgrund härav saknas det anledning att som Aktiebolaget Svensk Bilprovning föreslår undersöka möjligheten till omklassificering till lätta lastbilar av de husbilar som i dag i enlighet med EG:s regler om typgodkännande registreras som personbilar.

14 Offentlig-finansiella och andra effekter

14.1 Offentlig-finansiella effekter

Förslaget om den koldioxidbaserade fordonskatten innebär att personbilar beskattas efter principerna:

- bensindrivna fordon: 360 kronor + 15 kronor per gram koldioxid över 100 gram/km¹
- dieseldrivna fordon: (360 kronor + 15 kronor per gram koldioxid över 100 gram/km²) x 3,5

Den nya fordonsskatten skall gälla för fordon av modellår 2006 eller senare. Den skall dessutom gälla för de äldre fordon som uppfyller minst miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. De offentlig-finansiella konsekvenserna av förändringarna i beskattningen av bensin-

¹ Koldioxidskattekomponenten föreslås tas ut fr.o.m. det 101 grammet.

² Koldioxidskattekomponenten föreslås tas ut fr.o.m. det 101 grammet.

drivna personbilar bedöms vara marginella. Förslaget innebär att fordonsskatteintäkterna totalt sett skall vara oförändrade för nya bensindrivna personbilar. Dock innebär förslaget att skatteintäkterna från nya dieseldrivna personbilar generellt sett minskar jämfört med dieseldrivna personbilar i det gamla viktbaserade systemet, när en ny dieseldriven personbil ersätter en äldre. Den varaktiga nettoeffekten¹, se tabellen nedan, är beräknad efter det att samtliga dieseldrivna personbilar i det viktbaserade systemet är ersatta av dieseldrivna personbilar i det föreslagna koldioxidbaserade systemet. Om däremot konsumenten väljer en dieseldriven personbil i stället för en bensindriven innebär det att intäkterna från fordonsskatten *ökar*, vilket inte redovisas i tabellen. Detta eftersom skatten blir högre för dieseldrivna personbilar vid en miljö- och bränslefaktor om 3,5. Dock minskar skatteintäkterna sammanlagt från drivmedel, eftersom dieselolja är lägre beskattad än bensin (då andelen dieselolja ökar och bensin minskar).

Det föreslås en enhetsskatt om 180 kronor för samtliga motorcyklar, vilket medför något ökade skatteintäkter.

Skatten för lätta släpvagnar med totalvikt av högst 750 kg föreslås slopas, medan skatten för lätta släpvagnar med totalvikt 751–2 000 kg höjs till en enhetsnivå om 360 kronor per släpvagn. Sammanlagt medför förändringarna av skatten på släpvagnar ökade skatteintäkter.

Förenklingar av skatteskalorna för tunga fordon genom bredare viktintervall föreslås, som medför minskade offentlig-finansiella intäkter.

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

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

	Fr.o.m. ¼ 2006	2007	2008	Var- aktig netto- effekt
Koldioxidbaserad fordonsskatt, dieseldrivna personbilar	-0,02	-0,04	-0,05	-0,19
Enhetsskatt för motorcyklar, 180 kr	0,01	0,01	0,01	0,01
Slopande av fordonsskatt för släpvagnar, totalvikt högst 750 kg	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01
Enhetsskatt för släpvagnar med totalvikt 751 – 2 000 kg, 360 kr	0,09	0,12	0,12	0,12
Bredare viktintervall för tunga fordon	-0,02	-0,03	-0,03	-0,03
Summa	0,05	0,05	0,04	-0,10

De administrativa kostnaderna för hantering av fordonsskatten förväntas påverkas marginellt. Ett visst programmeringsarbete kan förväntas i samband med förändringarna till koldioxidrelateringen för personbilar och av införandet av bredare viktintervall. De eventuellt tillkommande kostnaderna för Skatteverket och Vägverket finansieras inom befintlig

¹ Den varaktiga nettoeffekten är ett mått på den bestående effekten på det offentlig-finansiella saldodet efter det att anpassning skett i ekonomin till en ny jämvikt.

anslagsram. Mot detta skall vägas den administrativa förenkling som bland annat de bredare viktintervallen och förenklingen av skatteskalorna för motorcyklar och släpvagnar kan förväntas ge upphov till. För de nya lätta fordonen kommer förenklingen av skatteskalorna, med en gemensam skatteskala för alla på sikt, framför allt att på längre sikt bidra till en bättre överblick av systemet för fordonsskatteuttag. De administrativa kostnaderna för förändringar i det nya systemet (t.ex. ändrad miljöfaktor, koldioxidvärdering m.m.) bedöms vara mycket små.

Antalet inkomna mål till de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms inte öka i och med införandet av den koldioxidbaserade fordonsskatten. Avskaffandet av möjligheten till prövning alternativt överprövning av regeringen vid ansökan om befrielse eller nedsättning av fordonsskatten vid synnerliga skäl bedöms medföra ett fåtal antal inkomna mål till de allmänna förvaltningsdomstolarna. På grund av att endast ett fåtal sådana överklaganden förväntas (se avsnitt 11.5) och målens enkla beskaffenhet bedöms dock inte de nya reglerna medföra ökade kostnader för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

14.2 Miljökonsekvenser

Införandet av en koldioxiddifferentierad fordonsskatt bedöms ge små effekter initialt, både som en följd av att det inledningsvis ”endast” är cirka 800 000 personbilar som ingår i systemet (av totalt ca 4 miljoner). Den föreslagna koldioxidbaserade fordonsskatten fungerar som en kombination av information och ekonomiskt incitament för nybilsköpare. Den föreslagna koldioxidbaserade fordonsskatten bedöms få störst effekt på nybilsförsäljningen. Den befintliga personbilsparken bedöms påverkas marginellt. Den koldioxidbaserade fordonsskatten bedöms öka efterfrågan på fordon som kan drivas med alternativa drivmedel, eftersom dessa fordon generellt sett får en lägre fordonsskatt jämfört med motsvarande konventionella fordon.

14.3 Övriga konsekvenser

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

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

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

15 Författningskommentar

15.1 Inledning

I förslaget till den nya vägtrafikskattelagen samordnas den nuvarande lagstiftningen på vägtrafikskatteområdet. Detta innebär att fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt fogas in i ett nytt regelverk, *vägtrafikskattelagen*. Lagen ges självständiga förfaranderegler, som dock är uppbyggda efter förebild från andra skatteförfattningar. Beroende på att den nya koldioxidbaserade fordonsbeskattningen främst tar sikte på nya fordon, eller fordon som uppfyller en viss lägsta miljöklass, krävs tämligen omfattande övergångsbestämmelser för att hantera de äldre fordon som blir kvar i den gamla viktbeskattningen. Dessa övergångsregler föreslås placeras i en särskild lag, *lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt*. Denna lag är avsedd att tillämpas under en övergångstid. När en tillräckligt stor andel av den svenska bilparken beskattas enligt vägtrafikskattelagen kan det finnas anledning att upphäva den särskilda lagen, möjligen med införande av någon schablonregel för de fordon som trots allt ännu inte beskattas enligt de nya reglerna.

Eftersom bestämmelserna är nya till sin utformning anges de i sin föreslagna lydelse i anslutning till att de kommenteras. Flertalet bestämmelser har ändrats i redaktionella hänseenden, även om vissa bestämmelser lämnats oförändrade i sak. Normalt sett brukar sådana redaktionella ändringar anges i anslutning till att de relevanta bestämmelserna kommenteras. I förevarande fall är emellertid de redaktionella ändringarna av sådan omfattning att de, med något undantag, inte anmärks särskilt.

För att underlätta jämförelser återfinns i *bilaga 7* paragrafnycklar som visar närmast motsvarigheter i de nu gällande författningarna fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt till de olika paragraferna i förslaget till ny vägtrafikskattelag.

15.2 Förslaget till vägtrafikskattelag

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

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

För vissa personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar skall fordonsskatt i stället betalas till staten enligt lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

I första stycket anges lagens tillämpningsområde. De skatter som skall tas ut enligt lagen benämns vägtrafikskatter. Inledningsvis återfinns fordonsskatten och saluvagnsskatten i lagen. I andra stycket anges att vissa personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar beskattas enligt lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Beslutande myndigheter

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

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

Bestämmelsen motsvarar i sak vad som gäller i dag.

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

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

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

Definitioner och hänvisningar

3 § I denna lag avses med

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

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

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

I paragrafen definieras olika i lagen förekommande begrepp. Fordons- och viktbegreppen beskrivs ytterligare i avsnitt 8.10. Begreppet dieselolja definieras genom en hänvisning till lagen (1994:1776) om skatt på energi. Begreppet har betydelse eftersom det är skillnad i fordonsskatten mellan fordon som kan drivas med dieselolja och andra drivmedel. Begreppet räddningstjänst definieras genom en hänvisning till lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Begreppet återkommer sedan i 2 kap. 3 § såsom en förutsättning för att i vissa fall medge befrielse från fordonsskatt. I *andra stycket* anges att fordon- och viktbegreppen och begreppet bärighetsklass har samma betydelse som lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 § Med skatteår avses

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

2. i fråga om saluvagnsskatt, kalenderåret.

Med skatteperiod avses fyra kalendermånader i rad.

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

I *andra stycket* definieras begreppet ”skatteperiod”, vilket begrepp tillämpas endast vid uttaget av fordonsskatt.

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

I fordonsskattelagen används begreppet årsmodell för att avgöra hur gammalt ett fordon är vid tillämpningen av bestämmelsen om skattefrihet

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

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

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

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

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

7 § Det som sägs i 4–8 kap. om vägtrafikskatt, med undantag av bestämmelserna i 6 kap. 1 §, gäller även ränta och dröjsmålsavgift.

Paragrafen gör lagens bestämmelser om skatt tillämpliga även på uttaget av ränta och dröjsmålsavgift. Det behöver därför i det enskilda fallet inte råda någon tveksamhet om en viss regel är tillämplig eller inte, även om

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

den aktuella regeln till sin ordalydelse skulle avse endast vägtrafikskatt. Undantag görs dock från bestämmelsen i 6 kap. 1 § om användningsförbud på grund av obetald skatt som inte avser annat än skatten (jfr prop. 1987/88:159 s. 46).

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

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

2 kap. Fordonsskatt

Skatteplikt

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

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

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

Undantag från skatteplikt

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

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

Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller

- 1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,*
- 2. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II enligt 17 §,*

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

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

5. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram.

I paragrafen, som är indelad i två stycken, anges de situationer då undantag från skatteplikt föreligger. I *första stycket* återfinns de s.k. veteranfordonen, dvs. fordon som är trettio år eller äldre och som är skattebefriade på den grunden. I dag återfinns dessa regler i 9 § första stycket fordonsskattelagen. Uttrycket ”årsmodell” har bytts ut mot uttrycket ”modellår” av de skäl som redovisas ovan under kommentaren till 1 kap. 5 §. Första stycket *punkten 2* kompletteras med ett krav på att en personbil eller buss inte används i yrkesmässig trafik. Skälen redovisas i avsnitt 8.15.

I *andra stycket* redovisas övriga situationer då fordon inte är skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen. I *punkten 1* framgår att fordon som beskattas enligt lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt inte skall beskattas enligt vägtrafikskattelagen. Det rör sig om andra personbilar än de som nämns i 2 kap. 7 § samt lätta bussar och lätta lastbilar. Genom *punkten 2* åstadkoms skattefrihet för den kategori fordon som tidigare kallades jordbrukstraktorer, eller som i skattehänseende var att anse som jordbrukstraktorer, och som nu skall benämnas traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som tillhör skatteklass II. I *punkten 3* återfinns den skattefrihet för släpvagnar som tidigare motsatsvis kom till uttryck genom andra stycket i 6 § fordonsskattelagen. I *punkten 4* anges den skattefrihet som gäller för påhängsvagnar i vissa fall och som i dag återfinns i 9 § andra stycket fordonsskattelagen. Genom *punkten 5* åstadkoms skattefrihet för lätta släpvagnar, dvs. släpvagnar med en skattevikt om högst 750 kg. Skälen för detta undantag från skatteplikten redovisas i avsnitt 8.13.

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

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

allt väsentligt. En skillnad gentemot vad som gäller i dag är dock att en definition av begreppet räddningstjänst förs in i lagens 1 kap. 3 § (se kommentar ovan).

Skattskyldighet

4 § Skattskyldig är ägaren av fordonet.

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

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

I *andra stycket* förklaras vem som är att anse som ägare till ett visst fordon. Bestämmelsen kommenteras utförligt i avsnitt 10.1. Dagens lydelse av bestämmelsen inkluderar ett stycke som tar upp frågan om solidariskt ansvar för skatten vid delat ägarskap. Såsom tas upp i regeringens proposition Trängselskatt (2003/04:145, s. 48 ff.) är dock denna reglering onödig, eftersom det civilrättsliga ägandet inte har någon betydelse vid bestämmandet av skattskyldigheten, då denna grundar sig på uppgiften om ägare i vägtrafikregistret, vari endast *en* ägare kan anges till ett fordon. Bestämmelsen om solidariskt ansvar slopas därför även i vägtrafikskattelagen. Motsvarande resonemang kan föras beträffande den nu gällande regleringen i fråga om ett fordon som innehas på grund av kreditköp m.m.

Skattens storlek

Skatteår och skatteperiod

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

För en skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för ett helt år.

Bestämmelsen anger om fordonsskatten skall betalas vid ett, eller vid flera tillfällen under året. Skatteåret är indelat i skatteperioder. Dessa begrepp definieras i 1 kap. 4 §. Om fordonsskatten överstiger 3 600 kronor för ett helt år delas skatten således upp på tre skatteperioder. Beloppet är detsamma som i fordonsskattelagen. Skälen anges i avsnitt 11.9.

Motorcyklar

6 § För motorcyklar tas fordonsskatten ut med 180 kronor för ett skatteår.

I paragrafen anges fordonsskattens storlek för motorcyklar. Skatten är en enhetsskatt som tas ut med 50 procent av det fiskala grundbeloppet för övriga lätta fordon, dvs. med 180 kronor per år. Någon skillnad i beskattningen görs inte med avseende på motorcyklarnas cylindervolym eller på något annat sätt. Fordonsbeskattningen av motorcyklar redovisas i avsnitt 8.12.

Personbilar

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

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2006 eller senare, eller

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

Paragrafen, som är helt ny, anger grunderna för koldioxidbeskattningen av personbilar klass I. Paragrafen omfattar personbilar som är av modellår 2006 eller yngre samt även äldre fordon om de uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid. I bestämmelsen anges avgränsningen av vilka fordon som skall inkluderas i den koldioxidbaserade fordonsskatten.

8 § Grundbeloppet uppgår till 360 kronor för ett skatteår.

I bestämmelsen anges storleken på grundbeloppet.

9 § Koldioxidbeloppet uppgår för ett skatteår till 15 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram.

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

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

I första stycket anges storleken på koldioxidbeloppet. Uppgift om utsläpp vid blandad körning skall användas. I andra stycket finns en nedsättning av koldioxidbeloppet för fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol. I avsnitt 8.6 redogörs för beskattningen av fordon som kan drivas med alternativa drivmedel. I tredje stycket definieras vad som avses med ett fordons specifika koldioxidutsläpp. Den uppgift som skall användas för beskattningen är den uppgift som förs in i vägtrafikregistret och som framgår av respektive fordons typgodkännandedokumentation. Koldioxiduppgift för blandad körning skall användas. Om uppgiften i visst fall saknas får den bestämmas efter särskild utredning eller skälig grund (4 kap. 10 §). Om det finns uppgift om koldioxidutsläpp vid drift med alternativa drivmedel skall denna uppgift användas.

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

I bestämmelsen anges storleken på den miljö- och bränslefaktor som den framräknade fordonsskatten skall multipliceras med, för att få fram fordonsskatten för fordon som kan drivas med dieselolja. Miljö- och bränslefaktorn redovisas utförligt i avsnitt 8.7.

11 § För personbilar som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 2 till denna lag skall fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår räknat överstiger 384 kronor.

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

Bestämmelsen motsvarar 14 § fordonsskattelagen och är oförändrad i sak. I bestämmelsen återfinns det s.k. glesbygdsavdraget.

Övriga skattepliktiga fordon

12 § För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 1 till denna lag:

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

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

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

Skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod

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

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten

upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

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

Bestämmelserna i paragrafen ger regler för hur fordonsskatten skall beräknas när skatteplikten omfattar endast del av ett skatteår eller en skatteperiod. När skatteplikt föreligger för del av ett skatteår eller en skatteperiod beräknas skatt enligt *första stycket* för de kalendermånader under vilka skatteplikt till någon del föreligger. Om fordonsskatten för ett år uppgår till minst 4 800 kronor beräknas skatten enligt *andra stycket* per dag. Beloppet motsvarar nuvarande belopp i fordonsskattelagen (se avsnitt 11.9). Vid avställningar som är kortare än 15 dagar används denna senare möjlighet bara om avställningen gjorts i samband med ett ägarbyte. Av *tredje stycket* framgår att fordonsskatten för en kalendermånad utgör en tolfedel och för en dag 1/360 av skatten för ett helt år.

Skattens storlek när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras

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

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

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

Bestämmelser om krav på registreringsbesiktning finns i 6 kap. 10 § fordonsförordningen (2002:925) och bestämmelser om krav på anmälan om ändring av ett fordon finns i 10 kap. 13 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Särskilt om beskattningen av traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar

Indelning i skatteklasser

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

Paragrafen anger att vissa fordon (traktorer, vissa motorredskap samt tunga terrängvagnar) delas in i två klasser, skatteklass I och skatteklass II. Indelningen är ny men anknyter till nu gällande ordning med klass I och klass II. De i bestämmelsen tidigare förekommande begreppen ”trafiktraktorer” och ”jordbrukstraktorer” har dock slopats.

16 § *Till skatteklass I hör*

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

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

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

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

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

Av 2 kap. 2 § andra stycket punkten 2 kan utläsas att traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II är undantagna från skatteplikt. I förevarande bestämmelse har samlats de situationer då dessa fordon skall anses höra till skatteklass I och följaktligen skall beskattas. I *punkten 1* anges som huvudregel att traktorer med en tjänstevikt över 2 ton som används för transport på andra vägar än enskilda hör till skatteklass I. Vissa undantag härifrån ges i 2 kap. 17 §. Med väg som inte är enskild avses allmän väg, gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsl. I *punkten 2* återfinns motsvarande reglering beträffande motorredskap. De tunga terrängvagnar som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 17 § 1 eller 2 a, b eller d är enligt *punkten 3* att hänföra till skatteklass I. I *punkten 4* anges att bilar som är ombyggda till traktorer eller till motorredskap *klass II* skall höra till *skatteklass I*. Motorredskap *klass II* är ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen; se härom 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I *punkten 5* anges att s.k. terminaltraktorer hör till skatteklass I. I 2 kap. 17 § anges vilka användningsområden som medför skattefrihet för tunga terrängvagnar.

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

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

2. används endast för transporter som är begränsade till

a) transport av endast traktorn med förare,

b) godstransport vid passage över en väg,

c) transport av gods som är lastat på traktorn,

d) transport vid färd till eller från en arbetsplats, ett försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

Till skatteklass II hör också

1. traktorer och tunga terrängvagnar som inte hör till skatteklass I och

2. motorredskap som, utan att höra till skatteklass I enligt 16 § 4, har en tjänstevikt som inte överstiger 2 ton.

I bestämmelsen samlas de situationer då de aktuella fordonen anses tillhöra skatteklass II och sålunda inte skall beskattas. Enligt huvudregeln i 2 kap. 16 § skall en traktor anses tillhöra skatteklass I om förutsättningarna i 2 kap. 16 § punkten 1 är uppfyllda. Förevarande bestämmelse anger ett flertal undantag från denna huvudregel. I *första stycket punkten 1* anges således att en traktor som uteslutande, eller nästan uteslutande, används inom jord-, skogsbruks- eller yrkesmässig fiskeverksamhet är att hänföra till skatteklass II. Av tidigare förarbeten (prop. 1986/87:50 s. 18 och 28) kan utläsas att andra transporter får utföras i endast ringa omfattning och att 10 procent av den totala körtiden bör kunna ses som ringa omfattning, dvs. så gott som uteslutande. I *första stycket punkten 2* anges att en traktor som utför endast transporter som är begränsade på vissa angivna sätt skall höra till skatteklass II. I *andra stycket punkten 1* anges att också andra traktorer, eller tunga terrängvagnar som inte hör till skatteklass I hör till skatteklass II. Detta innebär att det måste finnas legalt stöd för att hänföra en traktor eller tung terrängvagn till skatteklass I och därigenom beskatta denna. Om sådant stöd saknas är fordonet att hänföra till skatteklass II och således skattefritt. Genom *andra stycket punkten 2* medges skattefrihet för motorredskap med en tjänstevikt som inte överstiger 2 ton.

Skattens storlek i vissa fall

18 § Om en traktor som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt att den hör till skatteklass I, skall fordonsskatten tas ut på det sätt som framgår av C 1 i bilaga 1 till denna lag. Motsvarande gäller i fråga om en tung terrängvagn som hör till skatteklass II, skatten skall då tas ut på det sätt som framgår av C 3 i bilaga 1 till denna lag.

Fordonsskatten enligt första stycket skall vid varje tillfälle betalas för en tidsperiod på 15 dagar. För den tid fordonsskatt betalas får traktorn

eller den tunga terrängvagnen användas som om den hör till skatteklass I.

Bestämmelsen reglerar hur traktorer och tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II skall beskattas när de tillfälligt används på ett sådant sätt att de hör till skatteklass I. Enligt *första stycket* skall skatten i dessa fall tas ut på motsvarande sätt som om fordonet tillhörde skatteklass I. Uppgift om tillfällig användning skall anmälas till Vägverket innan användningen börjar, se 10 kap. 13 § punkten 11 i förordningen om vägtrafikregister (2001:650).

Av *andra stycket* framgår att fordonsskatten vid varje tillfälle skall betalas för en tidsperiod om 15 dagar och att fordonet under den tiden får användas som om det hör till skatteklass I. Som riktmärke gäller enligt Riksskatteverkets rekommendationer m.m. om beskattning av traktorer m.m. (RSV SV 1995:1) att tillfällig användning kan medges högst tre gånger per år. I förhållande till dagens lydelse har bestämmelsen kompletterats med att den tillfälliga användningen skall vara tillämplig även beträffande tunga terrängvagnar.

19 § *Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 1 till denna lag.*

Vissa motorredskap tillhör varken skatteklass I eller skatteklass II. De motorredskap det handlar om är sådana som väger mer än 2 ton och som utför transporter som anges i 17 §, företrädesvis om s.k. mobilkranar. Enligt bestämmelsen skall motorredskap som inte är att hänföra till vare sig skatteklass I eller skatteklass II beskattas enligt C 2 i lagens bilaga 1.

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i vissa fall

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

1. uteslutande skall användas på sådana öar som saknar bro- eller färjeförbindelser och helt eller nästan helt saknar vägar som bekostas av allmänna medel, eller

2. varaktigt har förts ut ur Sverige.

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

Enligt bestämmelsens *första stycke* finns en möjlighet för en skattskyldig att ansöka om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i två särskilda fall. Dessa fall har intill utgången av år 2003 angetts i 21 § fordonsskatteförordningen, såsom varande två fall där synnerliga skäl föreligger, enligt en hänvisning till 88 § fordonsskattelagen. Av skäl hänförliga till skatteverksreformen har bestämmelserna ändrats redaktionellt, men kvarstår i sak.

Av *andra stycket* framgår att nedsättning eller befrielse får avse även skatt som betalats efter det att fordonet registrerats i ett annat land eller för tid under vilken skatt eller avgift för trafik med eller innehav av fordonet utgått även i ett annat land än Sverige. Syftet bakom denna reglering är att undvika dubbelbeskattning av fordonet.

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

Enligt bestämmelsens nuvarande lydelse i 88 § fordonsskattelagen ankommer det på regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt. Enligt förslaget skall dock Skatteverket framdeles göra denna prövning. Skälen redovisas i avsnitt 11.5. Enligt bestämmelsens nuvarande lydelse finns även en möjlighet att hänföra en traktor som hör till klass I (skatteklass I) till klass II (skatteklass II). Denna möjlighet tas nu bort eftersom den inte fyller någon praktisk funktion.

22 § Ett beslut enligt 20 eller 21 § får förenas med särskilda villkor och skall även avse ränta och dröjsmålsavgift på sådan skatt som omfattas av nedsättning eller befrielse.

Bestämmelsen motsvarar nu gällande regler.

3 kap. Saluvagnsskatt

Skatteplikt

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

Saluvagnsskatten behandlas i avsnitt 8.1. Till skillnad mot bestämmelsens lydelse enligt lagen (1976:339) om saluvagnsskatt skall traktorer och motorredskap inte längre vara skattepliktiga för saluvagnsskatt. Motsvarande gäller för släpvagnar med en skattevikt som inte överstiger 750 kg. Som förutsättning för skatteplikt gäller att saluvagnslicens meddelats med stöd av de förutsättningar som anges i 18–19 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Skattskyldighet

2 § Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen har meddelats.

Liksom i dag är det innehavaren av saluvagnslicensen som är skattskyldig för saluvagnsskatt. En saluvagnslicens kan återkallas t.ex. om saluvagnsskatten inte har betalats, se 20 § 2 lagen om vägtrafikregister.

Skattens storlek

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

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

De nuvarande skattenivåerna i lagen (1976:339) om saluvagnsskatt bibehålls. Eftersom traktorer och motorredskap inte längre skall vara skattepliktiga för saluvagnsskatt återfinns inte några skattesatser för dessa fordon. Skattesatsen för släpvagnar avser släpvagnar med en skattevikt överstigande 750 kg, jfr 1 §.

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

Bestämmelsen är oförändrad i förhållande till lagen om saluvagnsskatt och anger hur skatten skall beräknas om skatteplikt föreligger endast under en del av ett skatteår eller en del av en kalendermånad.

4 kap. Beskattningsbeslut

Beslut om vägtrafikskatt

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

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

Första stycket i paragrafen anger formen för de grundläggande besluten om vägtrafikskatt (fordonsskatt och saluvagnsskatt) och motsvarar 36 § första stycket fordonsskattelagen (tillämplig för saluvagnsskatten genom 6 § lagen om saluvagnsskatt) och att dessa beslut skall fattas genom s.k. automatiserad behandling. Av 1 kap. 2 § följer att Vägverket i samma ordning beslutar om dröjsmålsavgift. Det nu gällande uttrycket "automatisk databehandling" byts således ut mot det modernare uttrycket "automatiserad behandling", vilket är teknikoberoende och används bland annat i personuppgiftslagen (1998:204) och andra modernare författningar, se avsnitt 11.2. Det är enligt 1 kap. 2 § Vägverket som har att svara för dessa beslut. Att så är fallet framgår i dag av ett bemyndigande i 36 § tredje stycket fordonsskattelagen och av 5 § fordonsskatteförordningen.

Andra stycket anger under vilka förutsättningar Vägverket skall rätta eventuellt felaktiga beslut. De fel som kan behöva rättas är exempelvis programmerings- eller systemfel som ger upphov till ett större antal

felaktiga debiteringar och där rättelse enklast kan ske av den myndighet som har att svara för dessa funktioner, se propositionen 1987/88:159 s. 54. Bestämmelsen återfinns i dag i 45 § andra stycket fordonsskattelagen.

Beslut som kan omprövas

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

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

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

Den här bestämmelsen och övriga förfarandebestämmelser kommenteras i avsnitt 11. Bestämmelsen som sådan är ny och har utformats efter förebild från vad som gäller på det övriga skatteområdet i allmänhet och från 21 kap. 1 § skattebetalningslagen i synnerhet. I *första stycket* klargörs förutsättningarna för när Skatteverket skall ompröva ett beslut. Den gamla ordningen med slutliga beslut osv., som en gång infördes i fordonsskattelagen efter förebild från lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter slopas, vilket innebär att förfarandet renodlas. Av *andra stycket* framgår att en obligatorisk omprövningsskyldighet föreligger för det fall den skattskyldige överklagar ett beslut. Denna skyldighet framgår av bestämmelserna i 6 kap. 6 § första stycket taxeringslagen (1990:324) till vilka 7 kap. 4 § hänvisar. *Tredje stycket* ger Skatteverket möjlighet att, under samma former som vid omprövning, besluta i en fråga i vilken något beslut ännu inte fattats. Det rör sig alltså inte om någon egentlig omprövning, utan endast om ett beslut fattat i samma ordning som ett omprövningsbeslut.

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

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

Paragrafen har utformats efter förebild från 21 kap. 3 § skattebetalningslagen. *Första stycket* innebär att en fråga som prövats i domstol och därigenom vunnit negativ rättskraft inte därefter kan omprövas; s.k. res judicata föreligger. I *andra stycket* återfinns ett undantag från huvudregeln i första stycket enligt vilket omprövning kan ske för det fall Regeringsrätten har ändrat rättstillämpningen i den aktuella frågan. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra omprövning på begäran av en skattskyldig av en fråga som tidigare prövats av domstol genom lagakraftvunnet beslut, om beslutet avviker från rättstillämpningen i ett regeringsrättsavgörande som meddelats därefter,

jfr motiven till taxeringslagen (prop. 1989/90:74 s. 403 ff.). Beträffande de tidsmässiga förutsättningarna för omprövning med stöd av paragrafen gäller 4 kap. 4 och 5 §§.

Omprövning på initiativ av den skattskyldige

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

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

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

Bestämmelsen anger när en begäran om omprövning skall göras hos Skatteverket. Bestämmelsen har utformats efter förebild från 21 kap. 4 och 6 §§ skattebetalningslagen. Eftersom vägtrafikskattelagen skiljer sig från övriga skatteområdet avviker bestämmelsen något från motsvarande bestämmelser i skattebetalningslagen. I *första stycket* anges således att en begäran om omprövning som huvudregel skall ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden gått till ända. Även om förfarandet ändras i förhållande till vad som nu gäller anknyter tiden för omprövning till den nu gällande treårsfristen för att enligt 38 § första stycket fordonsskattelagen begära ett s.k. slutligt beslut.

I *andra stycket* finns ett undantag från huvudregeln för de fall då den skattskyldige inte inom två månader före treårsfristens utgång har fått kännedom om ett beslut till hans eller hennes nackdel. Den skattskyldige har möjlighet att komma in med en begäran om omprövning inom 60 dagar från den dag han eller hon fick kännedom om beslutet. Någon motsvarande regel finns inte beträffande överklagande.

I *tredje stycket* anges tiden för omprövning i det särskilda fallet att den skattskyldige vill begära omprövning av ett beslut på den grunden att fordonet före den tidpunkt som är avgörande för skattskyldigheten har gått över till en ny ägare. I sådant fall skall framställningen göras senast 60 dagar efter den dag då skatten senast skulle ha betalats. Om den skattskyldige har fått ett krav på skatten först sedan den skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen. I förhållande till bestämmelsens lydelse i 39 § fordonsskattelagen har tiden utsträckts från 30 dagar till 60 dagar. Ändringen föreslås efter samråd med Skatteverket.

Om en begäran om ändring av skatten på denna grund kommer in senare än inom 60 dagar skall Skatteverket inte ta upp den till prövning.

Omprövning på initiativ av Skatteverket

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

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

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

I bestämmelsen anges tillämpliga tidsfrister för de fall som omprövning sker på initiativ av Skatteverket. Bestämmelsen motsvarar 21 kap. 8 och 9 §§ skattebetalningslagen. Enligt *första stycket* gäller därvid en motsvarande tid som för den skattskyldige, dvs. omprövning skall ske senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut. Som förutsättning härför gäller emellertid att det skall vara fråga om ett omprövningsbeslut som är till fördel för den skattskyldige. Vad beträffar frågan om ett omprövningsbeslut är till fördel eller nackdel för den skattskyldige uttalas i propositionen 1989/90:74, s. 308 att samtliga omprövningsbeslut som leder till högre skatt för den skattskyldige får anses vara till den skattskyldiges nackdel. Omvänt torde då gälla att beslut som leder till lägre skatt är till fördel för den skattskyldige.

I *andra stycket* utsträcks den i första stycket angivna fristen såtillvida att ett omprövningsbeslut får meddelas även efter treårsfristen, dock under förutsättning att det av material som är tillgängligt för Skatteverket framgår att ett beskattningsbeslut är felaktigt. Detta innebär således att fristen i första stycket är av begränsad betydelse, eftersom varje beslut som är felaktigt – och som omprövas till den skattskyldiges fördel – får rättas med stöd av andra stycket.

I *tredje stycket* regleras Skatteverkets möjligheter att meddela omprövningsbeslut till nackdel för den skattskyldige genom att ett sådant omprövningsbeslut inte får meddelas senare än under andra året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret har gått ut. För att kunna meddela ett beslut efter denna tid krävs att förutsättningar för efterbeskattning föreligger.

Efterbeskattning

Förutsättningar för efterbeskattning

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

Bestämmelsen har endast funktionen att inleda avsnittet om efterbeskattning och hänvisa till tillämpliga bestämmelser. Bestämmelsen motsvarar 21 kap. 10 § skattebetalningslagen.

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

1. har använt ett fordon i strid mot vad som är föreskrivet om registrering eller avställning av fordon,

2. inte har lämnat föreskriven anmälan till Vägverket om ändrad användning av fordonet,

3. har lämnat någon oriktig uppgift i en anmälan eller i en ansökan till Vägverket eller Skatteverket eller annars under förfarandet till ledning för beskattningen,

4. inte har registreringsbesiktigt fordonet i föreskriven ordning efter en sådan ändring som avses i 2 kap. 14 § eller

5. har lämnat någon oriktig uppgift i ett mål vid domstol om betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt.

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

Bestämmelsen motsvarar 21 kap. 11 § skattebetalningslagen. Bestämmelsen har modifierats något till vägtrafikskattelagens konstruktion. I bestämmelsens första stycke anges under vilka förutsättningar som efterbeskattning får ske. Någon ändring i sak är inte avsedd i förhållande till fordonsskattelagen. Vissa redaktionella ändringar har dock gjorts. I fordonsskattelagen finns ett stycke enligt vilket reglerna om beräkning av skatt efter skälig grund gjordes tillämpliga beträffande efterbeskattning. Stycket behövs inte längre eftersom reglerna om beräkning av skatt efter skälig grund placerats sist i 4 kap. och är generellt tillämpliga.

Andra stycket är nytt och har infogats efter förebild från andra skatteförfattningar. Stycket omfattar således en definition av uttrycket ”oriktig uppgift”. I dessa andra författningar, t.ex. skattebetalningslagen, återfinns definitionen i anslutning till reglerna om skattetillegg. Eftersom dessa regler föreslås tas bort är det beträffande vägtrafikskattelagen lämpligare att infoga definitionen i anslutning till den bestämmelse där uttrycket används.

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

Bestämmelsen är oförändrad i sak. Beträffande frågan om vad som avses med att ett belopp är att anse som ringa saknas vägledning i tidigare förarbeten. Ett belopp bör emellertid kunna anses som ringa om det är lägre än 1 000 kronor. Beloppet bör dock anses som ringa bara om det är lägre än fordonsskatten för ett skatteår för fordonet. Motsvarande bestämmelse finns i 21 kap. 13 § skattebetalningslagen.

Tidsfrister för efterbeskattning

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

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

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

Även denna bestämmelse är oförändrad i förhållande till vad som nu gäller. Om den skattskyldige har avlidit får, enligt 21 kap. 17 § skattebetalningslagen, beslut om efterbeskattning inte meddelas efter utgången av det andra året efter det kalenderår under vilket bouppteckning efter den skattskyldige har lämnats in för registrering. I 21 kap. 18 § skattebetalningslagen finns regler om förlängning av fristen för efterbeskattning när den skattskyldige delgivits misstanke för brott som avser skatt, åtal väckts för sådant brott eller preskriptionstiden förlängts genom beslut enligt 14 a § skattebrottslagen (1971:69).

Gemensam bestämmelse om beskattningsbeslut

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

Bestämmelsen behandlar förutsättningarna för s.k. skönsbeskattning och är tillämplig beträffande samtliga de skattebeslut som kan fattas med stöd av 4 kap. Bestämmelsens direkta tillämpningsområde kan sägas utvidgas något i förhållande till fordonsskattelagen, eftersom den ersätter den nuvarande regeln i 36 § fordonsskattelagen, med bemyndigande för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela

föreskrifter för bestämmande av skatten i de fall som uppgifter saknas i vägtrafikregistret. I stället skall alltså förevarande, något vidare, bestämmelse utgöra den legala grunden för skatteuttag i de fallen. Det utesluter naturligtvis inte att Skatteverket utfärdar allmänna råd beträffande tillämpningen i vissa avseenden, om sådant behov uppkommer.

5 kap. Betalning av vägtrafikskatt

Hur vägtrafikskatten skall betalas

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

Bestämmelsen kommenteras utförligt i avsnitt 10.2. Av paragrafen framgår när skatten skall anses vara betald. Motsvarande reglering finns i 16 kap. 2–3 §§ skattebetalningslagen och tillämpas bland annat beträffande betalning av punktskatt. Detta senare framgår av 1 kap. 1 § skattebetalningslagen. Bestämmelsens nya formulering innebär att ett större betalningsansvar läggs på den skattskyldige än i dag. Denne måste göra inbetalningen i sådan tid och på sådant sätt att betalningen hinner bokföras på det särskilda kontot före betalningsfristens utgång. Motsvarande regler gäller beträffande trängselskatten (se prop. 2003/04:145 s. 61 f.). De nya reglerna för när skatten anses betald får betydelse bland annat för reglerna om användningsförbud i 6 kap.

Vem som skall betala och betalningstider

Fordonsskatt

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

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

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

Bestämmelsen är oförändrad i förhållande till fordonsskattelagen. Utöver att ange när fordonsskatten skall betalas innehåller bestämmelsen utförliga regler om vem som skall betala skatten. Vid den ordinarie debiteringen är det den som är ägare till ett fordon vid betalningsmånadens ingång som är skyldig att betala fordonsskatten. Äganderättsförändringar efter denna tidpunkt beaktas inte. Rör det sig om en höjning av fordonsskatten på grund av ändrad beskaffenhet eller ändrad användning knyts

bedömningen till registreringsbesiktningen respektive den tidpunkt då användningen ändrades. I rättsfallet RÅ79 1:39 har en skattskyldig som sålt sitt fordon betalningsmånadens första dag ansetts som ägare till fordonet vid betalningsmånadens ingång.

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

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

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

Även denna bestämmelse är oförändrad i förhållande till fordonsskattelagen. Första stycket avser den ordinarie betalning, dvs. när ett fordon är skattepliktigt vid betalningsmånadens ingång.

Om ett fordon blir skattepliktigt under en betalningsmånad skall enligt andra stycket skatten betalas senast tre veckor efter det att skatteplikten inträdde. Om denna skattebetalning avser högst en kalendermånad skall fordonsskatt för närmast följande skatteår eller skatteperiod, enligt tredje stycket, betalas samtidigt.

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

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

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

Bestämmelsen anger när fordonsskatten skall betalas i de fall som skatten enligt 2 kap. 14 § skall tas ut med ett högre belopp på grund av att fordonets beskaffenhet eller användning har ändrats.

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

Om en traktor som hör till skatteklass II tillfälligt skall användas på sådant sätt att den hör till skatteklass I, skall fordonsskatten enligt 2 kap. 18 § betalas inom tre veckor efter det att användningen anmälles.

Tillkommande skatt på grund av skattehöjningar bör i så stor utsträckning som möjligt debiteras i samband med ordinarie debiteringar. I den mån detta inte är praktiskt möjligt med hänsyn till ikraftträdandetidpunkt m.m. får en särskild debitering göras. I första stycket anges att skatten i sådana fall skall betalas inom trettio dagar efter skattehöjningen.

I *andra stycket* framgår att fordonsskatt, när en skattebefriad traktor tillfälligt används för beskattade ändamål, skall betalas inom tre veckor efter det att användningen anmäldes.

Saluvagnsskatt

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

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

Dessa bestämmelser återfinns i dag i 2 och 3 §§ förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m. För att undvika att dela upp bestämmelserna om betalningstid över flera författningar placeras de nu i stället i lagen i direkt anslutning till motsvarande bestämmelser på fordonsskatteområdet.

Gemensam bestämmelse om betalningstider

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

Bestämmelsen avser såväl fordonsskatt som saluvagnsskatt och tar sikte på de fall när skatt har fastställts genom omprövning. Bestämmelsen motsvarar 16 kap. 6 § andra stycket skattebetalningslagen.

Anstånd med betalning av skatt

Anstånd vid omprövning eller överklagande

8 § *Skatteverket får bevilja anstånd med betalning av vägtrafikskatt om*

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

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

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

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

Bestämmelsen har moderniserats efter förebild från 17 kap. 2 § skattebetalningslagen. Paragrafens tidigare utformning baserades på motsvarande regler i den numera upphävda lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter. I *första stycket* anges de förutsättningar som skall gälla för att anstånd skall kunna beviljas. *Andra stycket* har förtydligats såtillvida att ordet kostnadsränta lagts till för att göra hänvisningen till skattebetalningslagen mer begriplig. Av *tredje*

stycket framgår att anståndstiden får bestämmas till längst tre månader efter den dag då beslut fattades med anledning av begäran om befrielse eller omprövning eller med anledning av överklagandet. Tiden överensstämmer med vad som gäller enligt skattebetalningslagen.

Anstånd i övriga fall

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

Paragrafen är avsedd att täcka de undantagssituationer som enligt gällande reglering uttryckligen anges i fordonsskattelagen. Bestämmelsen har omformats efter förebild från 17 kap. 7 § skattebetalningslagen. Beträffande bestämmelsens tillämpning anförde departementschefen i förarbetena till fordonsskattelagen att bestämmelsen borde tillämpas restriktivt och att anstånd inte borde komma i fråga annat än i enstaka mycket speciella fall (prop. 1987/89:159 s. 42). Genom rekvisitet ”synnerliga skäl” tydliggörs paragrafens begränsade tillämpningsområde. Såsom nämnts i kommentaren till den föregående bestämmelsen har anståndsbestämmelserna i fordonsskattelagen sin grund i motsvarande reglering i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter. Som en del av bestämmelsen gäller i dag att anstånd endast kan sökas för skatt som ännu inte hade förfallit till betalning. Genom paragrafens nu föreslagna lydelse bortfaller det kravet. Motsvarande skedde beträffande punktskatterna i samband med att dessa skatter insortrades under skattebetalningslagens regler. I praktiken innebär denna ändring för Skatteverkets vidkommande att i vissa fall ett beslut om anstånd måste meddelas i stället för ett beslut om avvisning.

Gemensamma bestämmelser om anstånd

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

Av bestämmelsen framgår till vilken instans den skattskyldige skall vända sig med en ansökan om anstånd.

11 § Om den skattskyldiges ekonomiska förhållanden har förändrats väsentligt sedan anstånd beviljats eller om det finns andra särskilda skäl, får beslutet om anstånd omprövas.

I paragrafen återfinns bestämmelser som ger Skatteverket möjlighet att ompröva ett anståndsbeslut om den skattskyldiges ekonomiska förhållanden har förändrats väsentligt. Om särskilda skäl föreligger ges Skatteverket dessutom en möjlighet att mera allsidigt ompröva ett anståndsbeslut utifrån andra aspekter än den skattskyldiges ekonomiska förhållanden. Motsvarande bestämmelse finns i fordonsskattelagen.

Återbetalning samt betalning av tillkommande skatt i vissa fall

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

Om skatten i det fall som avses i 2 kap. 14 § sänks, återbetalas den överskjutande skatten till den som var skattskyldig när registreringsbesiktning med anledning av ändringen skedde eller, om sänkningen beror av ändrad användning, när användningen ändrades.

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

I paragrafen har i *första och tredje styckena* samlats bestämmelser om återbetalning av fordonsskatt respektive saluvagnsskatt för de fall då skatteplikten för dessa skatteslag upphör. I *andra stycket* regleras de fall av återbetalning av fordonsskatt som föranleds av att ett fordons beskaffenhet eller användningssätt ändras.

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

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

Syftet med bestämmelsen är att minska behovet av övergångsbestämmelser i de fall fordonsskattesatserna ändras (se prop. 1987/88:159 s. 49). Således reglerar *första stycket* hur skatten skall betalas i sådana fall. Tillkommande skatt skall enligt 5 kap. 5 § betalas senast en månad efter det att skatteändringen trätt i kraft. Av *andra stycket* framgår vem som skall betala, eller återfå den skatt som beräknats med stöd av *första stycket*.

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

Fordonsskatt enligt beslut som anges i 13 § och som understiger 200 kronor behöver inte betalas och återbetalas inte heller.

I *första stycket* regleras den situation att den skatt som skall återbetalas enligt 12 och 13 §§ inte har betalats. Den utestående skatten skall då sättas ned. Bestämmelsen motsvarar 66 § fordonsskattelagen. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Syftet med bestämmelsen i *andra stycket* är att minska antalet debiteringar och återbetalningar av små belopp som kan uppkomma genom tillämpning av 5 kap. 13 §. Motsvarande bestämmelse finns i 19 § fordonsskattelagen. Beloppet har höjts till 200 kronor.

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

Skatten återbetalas

1. helt, om fordonet har transporterats på järnväg sammanlagt minst 120 dygn under skatteåret, och

2. med hälften, om fordonet har transporterats på järnväg under minst 60 dygn men mindre än 120 dygn.

Bestämmelsen behandlar kombitrafik och är oförändrad i sak. Ett flertal redaktionella ändringar har gjorts. Den viktigaste förändringen består i att den nu gällande 70 a § fordonsskattelagen har delats upp på denna och nästföljande paragraf. Kombitrafik kommenteras utförligare författningskommentaren till 16 §.

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

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

Med kombinerade transporter (kombitrafik) avses normalt att lastbil eller släpvagn transporteras på järnväg. I direktiv 92/106/EEG¹ om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (kombitrafikdirektivet) finns bestämmelser som avser att underlätta sådana kombinerade transporter. Enligt direktivets artikel 6 skall medlemsstaterna återbetala eller sätta ned fordonsskatten när lastbilar, dragbilar, släpvagnar eller påhängsvagnar transporteras på järnväg i kombitransport. Den vanligaste typen av fordon som transporteras på järnväg är påhängsvagnar.

I Sverige är påhängsvagnar skattefria eftersom fordonsskatten ligger på dragbilen. Sverige har implementerat direktivets tvingande genom en bestämmelse i 70 a § fordonsskattelagen som medger återbetalning för dessa fall. Regeln kvarstår men omformuleras något.

17 § Om vägtrafikskatt har återbetalats med ett för högt belopp till följd av att en oriktig uppgift har lämnats av den skattskyldige, skall denne betala tillbaka mellanskillnaden.

I fråga om åtgärder för att ta ut vad som skall återbetalas gäller bestämmelserna om beskattningsbeslut i tillämpliga delar.

¹ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38, Celex 31992L0106).

Bestämmelsen motsvarar 76 § fordonsskattelagen och är oförändrad i sak. Med begreppet ”oriktig uppgift” i *första stycket* avses den betydelse som begreppet har enligt 4 kap. 7 § andra stycket. I *andra stycket* görs en redaktionell ändring.

Dröjsmålsavgift

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

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

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

De nuvarande reglerna om dröjsmålsavgift återfinns i 61–63 §§ fordonsskattelagen. De nu gällande bestämmelserna föreslås emellertid kortas ned och samlas i en paragraf, mot tidigare tre. Med begreppet varje fordon framgår att dröjsmålsavgift skall betalas för varje separat fordon om en skattskyldig innehar flera fordon. Bestämmelsen i 63 § fordonsskattelagen om befrielse från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift slopas eftersom den är överflödig, eftersom detta framgår redan av 6 § lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift till vilken *tredje stycket* hänvisar. Att bestämmelserna om skattebeslut enligt lagen även gäller beslut om sådan befrielse framgår av 1 kap. 8 §. Beträffande den närmare tillämpningen av reglerna om dröjsmålsavgift kan hänvisas till Riksskatteverkets rekommendationer m.m. om dröjsmålsavgift (RSV SV 1995:4).

6 kap. Effekter av att skatt inte har betalats

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

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

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

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

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

Bestämmelsen är oförändrad i sak i likhet med övriga bestämmelser i 6 kap. Genomgående gäller emellertid att de tidigare använda uttrycken ”brukar” och ”brukandeförbud” ersatts med uttrycken ”använder” och ”användningsförbud”. En andra mening har i förtydligande syfte lagts till i *första stycket*. I *andra stycket* redovisas de undantagssituationer då ett

fordon får användas trots att fordonsskatt inte har betalats. *Andra stycket punkterna 1 och 2* infördes genom vägtrafikskatteförordningen (1973:601) och var ett resultat av en allmän bedömning av hur omfattande användningsförbudet borde vara (se SOU 1972:42 s. 219). Andra stycket *punkten 3* motiveras av anståndsreglerna i 5 kap. 8–11. Användningsförbud inträder om ett medgivet anstånd löper ut utan att skatten har betalats (se prop. 1987/88:159 s. 57).

I *tredje stycket* finns en dispensmöjlighet från reglerna om användningsförbud. Således kan Skatteverket medge att ett visst fordon får användas även om förutsättningar för användningsförbud föreligger. Som förutsättning härför gäller att särskilda skäl skall anses föreligga. I förarbetena till fordonsskattelagen uttalades beträffande denna bestämmelse att den dittillsvarande restriktiva tillämpningen borde bestå (se prop. 1987/88:159 s. 57). Mot bakgrund av syftet med reglerna om användningsförbud saknas anledning att frångå dessa uttalanden. Vad gäller frågan om när särskilda skäl skall anses föreligga redovisar Riksskatteverket (nu Skatteverket) i verkets Handledning för fordonsskatt 1998 ett antal situationer där sådana särskilda skäl kan anses föreligga (s. 85).

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

Fordon som sålts vid exekutiv försäljning får användas av den nye ägaren, trots att fordonsskatt som tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Undantaget gäller även om bilen säljs vidare av den som förvärvat den vid den exekutiva försäljningen. Om gäldenären åter blir ägare till bilen skall användningsförbudet träda i kraft igen (jfr Riksskatteverkets (nu Skatteverkets) Handledning för fordonsskatt 1998, s. 84 f.). Motsvarande ordning skall gälla även för fordon som tillhör ett konkursbo.

Användning av fordon trots att skatt inte har betalats

Omhändertagande av registreringskyltar

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

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

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

Syftet med bestämmelsen är att träffa de fall där användningsförbudet kan antas ha överträtts avsiktligt. Därvid bör den skattskyldige inom den tidsram som anges i *första stycket* ha hunnit få såväl ett inbetalningskort avseende fordonsskatten som en påminnelse om att betala. Han eller hon torde därför inte vara ovetande om att fordonet inte får användas. Genom *andra stycket* görs bestämmelsen tillämplig även för avställda fordon. Flyttning av fordonet enligt *tredje stycket* bör enligt förarbetena till bestämmelsen bland annat medges om fordonet annars skulle utgöra en trafikfara (se prop. 1981/82:225 s. 56). Fordonet bör också få flyttas om det är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om färden avbröts direkt, t.ex. levande djur och kylvaror.

Ansvarsbestämmelser

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

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

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

Bestämmelsen motsvarar 79 § fordonsskattelagen och är oförändrad i sak. I *första stycket* ges straffbestämmelser för den som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder, eller låter använda, ett fordon som blivit avskyltat på den grunden att det använts i strid med ett användningsförbud. Liksom föregående bestämmelse skall även denna bestämmelse tillämpas på avställda fordon. Detta framgår av *andra stycket*. I *tredje stycket* ges en straffbestämmelse för den som använder, eller låter använda, ett fordon i strid med ett användningsförbud, utan att fordonet dessförinnan blivit avskyltat. Till skillnad mot första stycket gäller här endast penningböter som påföljd. Även för tillämpning av denna straffbestämmelse krävs att uppsåt eller oaktsamhet förelegat.

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

Bestämmelsen motsvarar 80 § fordonsskattelagen och är i huvudsak oförändrad i sak. I förtydligande syfte har den nuvarande bestämmelsen kompletterats på så sätt att det uttryckligen anges att det krävs uppsåt i förhållande till att fordonet används utan ägarens lov. Genom bestämmelsen föreskrivs att den som uppsåtligen använder någon annans fordon utan lov kan drabbas av samma rättsverkningar som ägaren enligt 6 kap. 4 §. Hänvisningen till 4 § innebär bland annat att det på mot-

svarande sätt krävs uppsåt eller oaktsamhet i förhållande till att fordonet har användningsförbud. Motsvarande gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den som ägaren har utsett.

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

Bestämmelsen motsvarar 81 § fordonsskattelagen och är oförändrad i sak. Enligt paragrafen kan även föraren dömas om han eller hon känt till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs i vissa särskilt angivna sammanhang. Bestämmelsen skiljer sig från 5 § på så sätt att ägarens lov saknar betydelse och att det krävs att föraren har uppsåt i förhållande till att fordonet har användningsförbud.

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

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

Bestämmelsen motsvarar 82 § fordonsskattelagen och är oförändrad i sak.

7 kap. Överklagande

Överklagbara beslut

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

Beslut om skatterevision och föreläggande vid vite får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I bestämmelsens första stycke anges att Skatteverkets beslut enligt lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol om inte annat följer av

andra bestämmelser. Av bestämmelsen följer t.ex. att ansvarsbestämmelserna i 6 kap. 4–7 §§ överklagas till allmän domstol.

Detta är en generell överklaganderegulering som ersätter den nuvarande formen *överklagande i allmän ordning* som återfinns i 84 och 84 a §§ fordonsskattelagen. Skälen framgår i avsnitt 11.4. Liknande bestämmelse återfinns i 22 kap. 1 § skattebetalningslagen. Av första stycket *andra meningen* framgår att ett beslut om vägtrafikskatt som har fattats av Vägverket enligt 4 kap. 1 § får överklagas först när beslutet har omprövats av Skatteverket enligt 4 kap. 2 §. Om ett sådant beslut ändå överklagas skall överklagandet inte avvisas. Överklagandet skall i stället anses utgöra en begäran om omprövning. Bestämmelsen kommenteras i avsnitt 11.3 och 11.4.

Av *andra stycket* framgår det att beslut om skatterevisión och föreläggande vid vite inte får överklagas. Motsvarande bestämmelse finns i 22 kap. 2 § skattebetalningslagen.

Av *tredje stycket* framgår att det krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Det generella kravet på prövningstillstånd infördes beträffande fordonsskatten den 1 januari 2004 i samband med skatteverksreformen (se prop. 2002/03:99).

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

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

Den 1 januari 2004 återinfördes funktionen med ett allmänt ombud inom skatteförvaltningen. Detta var en följd av att Riksskatteverket och de tio skattemyndigheterna slogs ihop till en enda myndighet, Skatteverket (se prop. 2002/03:99). Detta har inneburit att reglerna i fordonsskattelagen kompletterats med regler om allmänt ombud. Dessa regler förs i huvudsak över till vägtrafikskattelagen, men kompletteras i förtydligande syfte efter förebild från skattebetalningslagen. I *första stycket* klargörs således vem som skall vara den skattskyldiges motpart när denne överklagar ett beslut. Som huvudregel gäller att Skatteverket är den skattskyldiges motpart. För det fall att även det allmänna ombudet överklagar ett beslut skall dock bestämmelserna i 2 § lagen (2003:643) om allmänt ombud hos Skatteverket tillämpas. Enligt nämnda bestämmelser skall i ett sådant fall det allmänna talan i allmän förvaltningsdomstol föras av det allmänna ombudet. Första stycket motsvarar 22 kap 1 § andra stycket skattebetalningslagen. Av *andra stycket* framgår att det allmänna ombudet också får föra talan till den skattskyldiges förmån.

Den skattskyldiges överklagande

3 § Den skattskyldiges överklagande skall, om inte något annat följer av andra stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden

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

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

Bestämmelsen anvisar inom vilken tid ett överklagande skall ske. I första stycket anges således att den skattskyldiges överklagande skall ha kommit in inom samma tid som gäller för begäran av omprövning enligt 4 kap. 4 §. För att ge den skattskyldige möjlighet att hinna överklaga beslut som fattats mot slutet av fristens utgång gäller en särskild regel för dessa beslut, nämligen att den skattskyldige då har tre veckor på sig att överklaga från dagen för delgivning. Motsvarande gäller för beslut om efterbeskattnings, som ju, enligt 4 kap. 9 §, kan fattas upp till sex år efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut.

I andra stycket ges regler om tid för överklagande i de fall som någon överklagar i anslutning till någon annans överklagande.

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

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

Paragrafen fyller ut bestämmelserna om överklagande med taxeringslagens bestämmelser om bland annat Skatteverkets skyldighet till rättidsprövning samt obligatorisk omprövning. Bestämmelserna i taxeringslagen, till vilka paragrafen hänvisar, har i huvudsak utformats efter motsvarande bestämmelser i förvaltningslagen (1986:223), men avpassats efter skatteområdet. En av de mer väsentliga skillnaderna är att Skatteverkets omprövningsskyldighet inbegriper såväl beslutets laglighet som dess riktighet i övrigt, jämfört med den mer begränsade omprövningsskyldighet som följer av 27 § förvaltningslagen.

I första stycket finns hänvisningar till vilka bestämmelser i taxeringslagen som gäller vid omprövning av vägverkets automatiserade beslut. I andra stycket framgår vilka bestämmelser i taxeringslagen som gäller vid överklagande av Skatteverkets omprövningsbeslut. Anledningen till att det hänvisas till olika bestämmelser i taxeringslagen vid begäran om omprövning respektive överklagande är att Vägverkets automatiserade beslut om vägtrafikskatt kan överklagas först när det har omprövats av Skatteverket enligt 4 kap 2 §. Överklagandebestämmelsen återfinns i 7 kap. 1 § och kommenteras i avsnitt 11.4.

Det allmänna ombudets överklagande

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

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

Bestämmelsen anger det allmänna ombudets tidsfrist för överklagande. I *första stycket* anges således att tidsfristerna för överklagande motsvarar de som gäller för omprövning på initiativ av Skatteverket enligt 4 kap. För sent fattade beslut inom denna frist gäller emellertid en överklagandetid om tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades. Enligt 6 a § första stycket förvaltningsprocesslagen (1971:291) skall den enskilde överklaga inom tre veckor. Motsvarande tidsfrist gäller enligt *andra stycket* för det allmänna ombudets överklagande av beslut om efterbeskattning om det begärs ändring till den skattskyldiges nackdel.

Förfarandet vid överklagande

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

Paragrafen fyller ut bestämmelserna om överklagande med taxeringslagens bestämmelser om fullföljdsförbud mot länsrättens beslut avseende Skatteverkets beslut att avvisa en begäran om omprövning såsom för sent inkommen, tidsfrister för s.k. anslutningsbesvär samt en möjlighet för såväl Skatteverket som det allmänna ombudet att föra talan till den skattskyldiges förmån. I 22 kap 13 § skattebetalningslagen återfinns motsvarande hänvisningar till taxeringslagen.

8 kap. Övriga bestämmelser

Avrundning

1 § Belopp som avser skatt eller underlag för beräkning av skatt enligt denna lag skall avrundas till närmaste lägre hela krontal.

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

Paragrafen innehåller en avrundningsregel. Den gäller, på grund av 1 kap. 8 § vägtrafikskattelagen inte endast skatt utan också dröjsmålsavgifter och ränta. Motsvarande bestämmelse återfinns i 23 kap. 1 § skattebetalningslagen, men i en mer ålderdomlig språkdräkt. I *andra stycket* finns en avrundningsbestämmelse enligt vilken skattebelopp under 50 kronor inte behöver betalas in till staten och inte heller återbetalas. Beloppet har höjts från 25 kronor till 50 kronor.

Bestämmelsen motsvarar 57 § andra stycket fordonsskattelagen och berörs i avsnitt 11.8.

Avräkning

2 § *Vid återbetalning av vägtrafikskatt skall räknas av*

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

2. dröjningsavgift som belöper på sådan skatt som avses i 1, och

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

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

Bestämmelsen reglerar hur avräkning kan ske i vissa situationer och motsvarar 66 § andra stycket fordonsskattelagen.

Verkställighet

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

Paragrafen ersätter två bestämmelser i fordonsskattelagen (66 § tredje stycket och 85 §) med i huvudsak samma tillämpningsområde. Bestämmelsen gäller, liksom övriga paragrafer som avser vägtrafikskatt, genom 1 kap. 8 § vägtrafikskattelagen inte endast skatt, utan även dröjningsavgifter och ränta. Bestämmelsen innebär att en begäran om omprövning, eller ett överklagande, inte medför att den skattskyldige kan hålla inne skatten. Motsvarande bestämmelse återfinns i 23 kap. 7 § skattebetalningslagen. Om den skattskyldige önskar skjuta upp betalningen har han eller hon i stället att söka anstånd i enlighet med bestämmelserna i 5 kap. 8–11 vägtrafikskattelagen.

4 § *Om vägtrafikskatten eller dröjningsavgift inte betalas i rätt tid, skall de lämnas för indrivning. Sådan får dock inte begäras för ett belopp som omfattas av anstånd. Regeringen får föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp.*

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

Bestämmelsen motsvarar i stort gällande reglering i 66 § första stycket fordonsskattelagen. I första stycket har det lagts till att även dröjningsavgiften skall lämnas för indrivning om den inte betalas inom rätt tid.

Övergångsbestämmelserna

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

Tidpunkten för lagens ikraftträdande och övergångsbestämmelserna kommenteras i avsnitt 13. Eftersom lagen ersätter fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt upphävs dessa i samband med ikraftträdandet.

2. Debiteras under tiden den 1 januari– den 31 mars 2006 fordonsskatt som hänför sig till tiden efter ikraftträdandet, skall fordonsskatten för tiden efter ikraftträdandet beräknas enligt de nya skattesatserna i denna lag.

Fordonsskatten debiteras i förskott för skatteår och skatteperiod. Skattedebiteringar som görs före ikraftträdandet kommer att till större och mindre del avse tid efter ikraftträdandet. För att så långt som möjligt minska behovet av extra debiteringar av tillkommande skatt skall de nya skattesatserna tillämpas från den 1 januari 2006, till den del skatten hänför sig till tiden efter ikraftträdandet. Liknande övergångsbestämmelser återfinns i tidigare författningar vid ändringar av fordonsskatten, se bland annat lagarna (1984:255), (1987:213) och (1988:108) med ändringar i vägtrafikskattelagen (1973:601).

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

Övergångsbestämmelsen syftar till att minska antalet tilläggsdebiteringar och återbetalningar med anledning av att fordonsskattelagen ersätts med den nya vägtrafikskattelagen. Tilläggsdebiteringar och återbetalningar vid framtida ändringar i lagen regleras i 5 kap. 14 §.

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

I 14 a och c §§ fordonsskattelagen finns regler om skattelättnad för vissa personbilar samt lätta lastbilar och bussar. För att säkerställa att de fordon som vid ikraftträdandet av den nya lagen omfattas av de särskilda skattelättnaderna också skall kunna utnyttja dessa bestämmelser fullt ut i enlighet med sitt innehåll, behövs en övergångsbestämmelse (se avsnitt 8.8).

Vid utformningen av övergångsbestämmelsen har beaktats att den föreslagna lagen om vägtrafikskatt inte omfattar fordon av nu aktuellt slag som delats in i miljöklasser enligt den äldre bilavgaslagen (1986:1386). Sådana fordon skall i stället beskattas enligt den föreslagna lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Beträffande 14 a och

c §§ i fordonsskattelagen konstateras att de bestämmelserna, genom ändringar och övergångsbestämmelser, äger tillämpning såväl i fråga om fordon enligt det äldre systemet i bilavgaslagen som enligt det nuvarande systemet i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Av detta följer att övergångsbestämmelser behövs såväl i förhållande till den nya lagen om vägtrafikskatt som till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Den eftersträlvade effekten är således att de aktuella fordonen även i den nya lagstiftningen skall beskattas med iakttagande av 14 a och c §§, oavsett om det enskilda fordonet är skattepliktigt enligt vägtrafikskattelagen eller enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. För det ändamålet är övergångsbestämmelsen för 14 a och c §§ densamma i båda lagarna.

5. De äldre bestämmelserna i 46 och 47 §§ fordonsskattelagen om skattetillägg gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

I bestämmelsen återfinns övergångsregler med anledning av att skattetillägget slopas. De äldre bestämmelserna i fordonsskattelagen om skattetillägg skall tillämpas för förhållanden som hänför sig till tiden före vägtrafikskattelagens ikraftträdande.

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

I bestämmelsen finns övergångsregler med anledning av att brukandeförbudet enligt fordonsskattelagen byts ut mot motsvarande användningsförbud i vägtrafikskattelagen. Övergångsbestämmelsen innebär att ett fordon som är belagt med brukandeförbud enligt fordonsskattelagen blir belagt med ett användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen.

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

Bestämmelsen innebär att de bestämmelser i vägtrafikskattelagen som motsvarar upphävda bestämmelser blir tillämpliga även om följändring inte har skett. Bestämmelsen är en s.k. trolleribestämmelse som normalt bör undvikas. Huvudregeln är följändringar görs i varje författning som berörs av en reform. I förevarande fall görs emellertid genomgripande ändringar som bland annat medför upphävandet av flera författningar, till vilka ett stort antal andra författningar hänvisar. Det kan därför inte utslutas att någon följändring återstår på något håll i den samlade lagstiftningen. Det finns därför i detta fall ett behov av en sådan bestämmelse. Därutöver kan anmärkas att det finns hänvisningar till fordonsskattelagens bestämmelser i såväl lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden som i förordningen (1997:1157) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna. Dessa författningar bygger på internationella överenskommel-

ser och kan inte ensidigt ändras. Även dessa förhållanden ger stöd för den nu föreslagna bestämmelsen.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (0000:000)

(Bilagan ej med här, se författningsförslaget i lagrådsremissens inledning.)

Eftersom fordonsskatten för personbilar klass I i fortsättningen skall vara koldioxidbaserad och reglerna härför anges direkt i lagen återfinns inte längre dessa skattesatser i bilagan. Fordonsskatten för personbilar klass II återfinns i lagen (0000:0000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Skattesatser för resterande skattepliktiga fordon återfinns i bilagan.

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (0000:000)

(Bilagan ej med här, se författningsförslaget i lagrådsremissens inledning.)

I bilagan anges vilka kommuner som omfattas av det s.k. glesbygdsavdraget.

15.3 Förslaget till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Allmänt

Den nya vägtrafikskattelagen skall, vad beträffar personbilar klass I, tillämpas på fordon som uppfyller en viss lägsta miljöklass. Lätta bussar och lätta lastbilar omfattas inte heller av den nya vägtrafikskattelagen. Detta innebär att en hel del lätta fordon även fortsättningsvis skall beskattas efter i huvudsak äldre regler. Mot bakgrund av den svenska fordonsparkens långsamma förnyelsetakt kan det antas att dessa äldre regler måste tillämpas under en förhållandevis lång tid. Syftet med denna lag är att undvika att betunga den nya vägtrafikskattelagen alltför mycket med övergångsbestämmelser och att i stället ha en mer permanent lagteknisk lösning för de äldre fordonen.

Lagen hänvisar i stora stycken till vägtrafikskattelagen vad beträffar förfaranderegler osv. och skiljer sig åt från den lagen endast vad beträffar formerna för fordonsskatteuttaget och tillämpliga skattesatser.

Inledande bestämmelser

1 § Fordonsskatt skall betalas till staten enligt denna lag för vissa personbilar samt för lätta bussar och lätta lastbilar.

I bestämmelsen klargörs lagens tillämpningsområde, nämligen att fordonsskatt skall tas ut enligt lagen för vissa angivna fordon. Det rör sig om de fordon som inte fogas in i den koldioxidbaserade fordonsbeskattningen, dvs. vissa äldre personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar.

2 § Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5, 7 och 8 §§ samt 2 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (0000:000). För personbilar klass I gäller även 2 kap. 11 § vägtrafikskattelagen.

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

Första stycket gör vissa av bestämmelserna i vägtrafikskattelagen tillämpliga även beträffande denna lag. Det rör sig om bestämmelser om beslutande myndigheter samt definitioner och hänvisningar till andra lagar. För personbilar klass I hemmahörande i vissa kommuner gäller även nedsättningen i fordonsskatten.

I *andra stycket* klargörs att personbilar klass I skall beskattas efter tjänstevikt. Detta anges i dag i fordonsskattelagen (1988:327) men föreslås nu slopas i vägtrafikskattelagen, eftersom de där avsedda fordonen skall beskattas efter koldioxidutsläpp. Eftersom bestämmelsen således inte införs i den nya vägtrafikskattelagen måste den vara med här.

Skatteplikt

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

1. personbilar klass I som

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

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

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

Av bestämmelsen framgår vilka fordon som är skattepliktiga enligt lagen. I likhet med vad som gäller enligt 2 kap. 1 § vägtrafikskattelagen föreligger inte heller enligt denna lag skatteplikt för ett fordon som är tillfälligt registrerat. I *punkten 1 a* anges därvid att personbil klass I skall vara av modellår 2005 eller äldre för att vara skattepliktiga enligt lagen. Därtill gäller enligt *punkten 1 b* att de inte heller skall uppfylla miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Om båda dessa förutsättningar är uppfyllda är de skattepliktiga för fordonsskatt enligt lagen. Av *punkten 2* framgår att personbil klass II, lätta bussar och lätta lastbilar är skattepliktiga enligt lagen.

Undantag från skatteplikt

4 § Veteranfordon som avses i 2 kap. 2 § första stycket 2 vägtrafikskattelagen (0000:000) är inte skattepliktiga.

Genom bestämmelsen gäller samma undantag från skatteplikten för veteranfordon enligt denna lag som enligt vägtrafikskattelagen.

Skattskyldighet

5 § Skattskyldig för ett visst fordon är den som anses som ägare av fordonet enligt 2 kap. 4 § andra stycket vägtrafikskattelagen (0000:000).

Genom bestämmelsen görs skattskyldighetsbegreppet i vägtrafikskattelagen tillämpligt på denna lag.

Skattens storlek

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

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

När det gäller skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod samt för de fall när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras tillämpas bestämmelserna i 2 kap. 13 och 14 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).

Första stycket motsvarar 2 kap. 5 § första stycket vägtrafikskattelagen. Därutöver hänvisas i *andra stycket* till bilagan till lagen för tillämpliga skattesatser. Av *andra stycket* framgår vidare att skatten för en skatteperiod uppgår till en tredjedel av skatten för ett helt år. Genom *tredje stycket* görs bestämmelserna i 2 kap. 13–14 §§ vägtrafikskattelagen, om skattens storlek i vissa särskilt angivna fall, tillämpliga

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt

7 § I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20–22 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).

Genom bestämmelsen görs vägtrafikskattelagens regler om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt tillämpliga.

Övriga bestämmelser

8 § I fråga om fordonsskatt enligt denna lag gäller bestämmelserna i vägtrafikskattelagen (0000:000) om

- 1. beskattningsbeslut i 4 kap.,*
- 2. betalning av vägtrafikskatt i 5 kap.,*
- 3. effekter av att skatt inte har betalats i 6 kap.,*

4. överklagande i 7 kap. samt
5. avrundning, avräkning och verkställighet i 8 kap.

Bestämmelsen gör vägtrafikskattelagens förfarande- m.fl. regler tillämpliga även vad gäller den fordonsskatt som skall tas ut med stöd av den nu aktuella lagen. Detta innebär att förfarandet, inklusive beslutsfattande och överklagande, blir enhetligt för hela fordonsskatteområdet, även om fordonsskatteuttaget i sig sker utifrån olika kriterier (vikt respektive koldioxidutsläpp).

Övergångsbestämmelserna

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

Tidpunkten för lagens ikraftträdande har samordnats med motsvarande tidpunkt för vägtrafikskattelagen. I avsnitt 13 kommenteras ikraftträdandet och övergångsbestämmelserna.

2. Debiteras under tiden den 1 januari–31 mars 2006 fordonsskatt som hänför sig till tiden efter ikraftträdandet, skall fordonsskatten för tiden efter ikraftträdandet beräknas enligt de nya skattesatserna i denna lag.

Fordonsskatten debiteras i förskott för skatteår och skatteperiod. Skattedebiteringar som görs före ikraftträdandet kommer att till större och mindre del avse tid efter ikraftträdandet. För att så långt som möjligt minska behovet av extra debiteringar av tillkommande skatt tillämpas de nya skattesatserna från den 1 januari 2006, till den del skatt som hänför sig till tiden efter ikraftträdandet. Övergångsbestämmelsen kommenteras utförligare i punkten 2 av övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen.

3. Om fordonsskatten på grund av denna lag skall tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tid efter ikraftträdandet enligt fordonsskattelagen (1988:327), behöver inte tillkommande belopp betalas in om det understiger 200 kronor. Överskjutande belopp understigande 200 kronor återbetalas inte heller.

Övergångsbestämmelsen syftar till att minska antalet tilläggsdebiteringar och återbetalningar med anledning av att fordonsskattelagen ersätts med den nya vägtrafikskattelagen. Övergångsbestämmelsen kommenteras utförligare i punkten 3 till övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen.

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

Genom denna bestämmelse säkerställs att de skattelättnader som gäller enligt fordonsskattelagen kommer de skattskyldiga till godo även om

fordonsskattelagen nu upphävs. Behovet av övergångsbestämmelsen m.m. kommenteras i anslutning till punkten 4 av övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen.

5. De äldre bestämmelserna i 46 och 47 §§ fordonsskattelagen om skattetillägg gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

I bestämmelsen återfinns övergångsregler med anledning av att skattetillägget slopas. En likadan bestämmelse återfinns i punkten 5 av övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen och kommenteras där.

6. Brukandeförbud som har inträtt med stöd av 64 § fordonsskattelagen skall gälla som användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (0000:000).

I bestämmelsen finns övergångsregler med anledning av att brukandeförbudet enligt fordonsskattelagen byts ut mot motsvarande användningsförbud i vägtrafikskattelagen. Motsvarande övergångsbestämmelse återfinns i punkten 6 av övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen och kommenteras där.

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

Bestämmelsen är en s.k. trolleribestämmelse. En liknande bestämmelse återfinns i punkten 7 av övergångsbestämmelserna till vägtrafikskattelagen och kommenteras utförligt där.

Bilaga till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (0000:000)

(bilagan ej med här, se författningsförslaget i lagrådsremissens inledning)

I bilagan återfinns tillämpliga skattesatser för de fordon som skall beskattas med stöd av lagen. I avsnitt 12 föreslår regeringen att definitionen av personbil i 2 § lagen (2001:559) ändras så att den även omfattar husbilar. Vidare föreslås att personbilar definitionsmässigt delas in i personbilar klass I och personbilar klass II, där personbil klass II utgör husbil och personbil klass I övriga personbilar. Skatteskalorna i bilagan tar hänsyn till de föreslagna ändringarna. Personbil klass II skall beskattas som lätta lastbilar.

15.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

7 §

I *andra stycket* ersätts orden ”brukar” och ”brukaren” med de enklare orden ”använder” och ”användaren”.

9 §

Hänvisningarna till fordonsskattelagen (1988:327) i *första stycket* ersätts med hänvisningar till motsvarande regler i vägtrafikskattelagen. Hänvisningen till 10 § andra stycket fordonsskattelagen om solidariskt ansvar ersätts dock inte, eftersom stycket utgår i paragrafens nya lydelse (jfr kommentaren till 2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen). Hänvisningen till bemyndigandebestämmelsen i 56 § fordonsskattelagen ersätts inte heller, eftersom motsvarande bestämmelse saknas i vägtrafikskattelagen (se kommentaren till 10 § nedan). I *andra stycket* görs två redaktionella ändringar.

10 §

Bestämmelsen är ny och ersätter bemyndigandet som tidigare fanns genom hänvisningen till 56 § fordonsskattelagen i 9 § lagen om överlastavgift.

15.5 Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

4 kap.

1 §

Hänvisningen i *första stycket 1 b)* ersätts med hänvisningar till vägtrafikskattelagen och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Utöver att hänvisa till två lagar ges bestämmelsen ett något utökat tillämpningsområde, eftersom inte endast fordonsskatten utan även saluvagnsskatten omfattas av den nya vägtrafikskattelagen. Såvitt regeringen kan bedöma är detta emellertid inte av någon större praktisk betydelse.

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

2 §

Hänvisningarna i *första stycket punkterna 4 och 5* ersätts med hänvisningar till vägtrafikskattelagen och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

15.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet

1 §

Hänvisningen i *första stycket 2* ersätts med hänvisningar till vägtrafikskattelagen och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Utöver att hänvisa till två lagar ges bestämmelsen ett något utökat tillämpningsområde, eftersom inte endast fordonsskatten utan även saluvagnsskatten omfattas av den nya vägtrafikskattelagen. Detta bör emellertid inte vara av någon större praktisk betydelse (jämför motsvarande förslag till lag om ändring i konkurslagen i avsnitt 15.4 ovan).

15.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

10 kap.

5 §

Andra stycket kompletteras med att den särskilda avgiften för lätta lastbilar och lätta bussar är 10 000 kronor. Orsaken till att dessa kategorier fordon, tillsammans med personbilar, anges här är att de på sikt samtliga skall beskattas efter deras respektive koldioxidutsläpp och alltså inte efter deras skattevikt, varför avgiftsskalan i andra stycket, som utgår ifrån skattevikt, inte kommer att kunna tillämpas på dessa fordon. Hänvisningen i *tredje stycket* ersätts med hänvisningar till vägtrafikskattelagen.

15.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt

3 §

Hänvisningen i *första stycket 13 c)* ersätts med hänvisningar till 2 kap. 2 § första stycket vägtrafikskattelagen och till 4 § lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. I bestämmelsen anges att de fordon som på grund av sin ålder inte är skattepliktiga för fordonsskatt inte heller skall tas upp som tillgång vid beräkning av den skattepliktiga förmögenheten.

15.10 Förslaget till ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

2 a §

Se författningskommentaren till 1 kap. 5 § vägtrafikskattelagen.

6 §

Se författningskommentaren till 2 kap 2 § vägtrafikskattelagen.

7 §

Se författningskommentaren till 2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen.

12 §

Hänvisningarna i *första stycket* till reglerna om beskattningsbeslut, omprövning och skattetillägg i fordonsskattelagen (1988:327) ersätts med motsvarande hänvisningar till vägtrafikskattelagen. Såsom redovisas i avsnitt 11.6 slopas sanktionsformen skattetillägg inom fordonsskattningen. Skattetillägget slopas därför även i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Andra meningen i *andra stycket* tas därför bort.

15 §

Paragrafen moderniseras i likhet med motsvarande bestämmelse inom fordonsskattningen (jfr avsnitt 10.2 och författningskommentaren till 5 kap. 1 § vägtrafikskattelagen).

17 a §

I paragrafen görs den språkliga förändringen att uttrycket ”automatisk databehandling” byts ut mot det enklare och mer tidsanpassade uttrycket ”automatiserad behandling” (jfr avsnitt 11.2 och kommentaren till 4 kap. 1 § vägtrafikskattelagen).

23 §

Den 1 februari 2003 (samtidigt som Nicefördraget trädde i kraft) bytte Europeiska *gemenskapernas* officiella tidning namn till Europeiska *unionens* officiella tidning. Paragrafen ändras i enlighet härmed.

Rubriken närmast före 25 §

Rubriken får ny lydelse för att uppnå överensstämmelse dels med terminologin i den på rubriken följande 25 §, dels med terminologin i vägtrafikskattelagen.

25 §

Infogandet av ett nytt *andra stycke* är en konsekvens av att bestämmelsen om när vägavgiften skall anses betald i 15 § föreslås ändrad. För att ett lastfordon skall få köra i omedelbar anslutning till att vägavgift betalats, t.ex. i bank, måste man av praktiska skäl – just vad beträffar användningsförbud enligt bestämmelsen – bortse från det i 15 § uppställda kravet att betalningen skall vara bokförd på Skatteverkets konto. Något användningsförbud skall således inte inträda under förutsättning att ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats. Detta således oavsett om betalningen har hunnit bokföras eller inte.

27 §

I *första och andra styckena* föreslås redaktionella ändringar. Någon ändring i sak är inte avsedd.

35 §

Hänvisningen i *första stycket* till reglerna om överklagande i fordonsskattelagen ersätts med en hänvisning till motsvarande regler i vägtrafikskattelagen. Ändringarna i *andra stycket* är redaktionella.

15.11 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

6 kap.

7 §

Hänvisningen i *första stycket 3* ersätts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i vägtrafikskattelagen respektive lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Tillägget av orden ”motsvarande förbud” har tillkommit på grund av att i lagen (2001:558) om vägtrafikregister termen ”brukandeförbud” används till skillnad mot vägtrafikskattelagens ”användningsförbud”.

15.12 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

9 kap.

8 §

Bestämmelsen hänvisar till 60 § fordonsskattelagen (1988:327) och anger att en utgift som avses i nämnda lagrum inte får dras av vid inkomstbeskattningen. Det rör sig därvid om sådan kostnadsränta som tas ut när den skattskyldige fått anstånd med betalning av skatten. Hänvisningen ersätts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i vägtrafikskattelagen och lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

15.13 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

12 §

Hänvisningen i *punkten 2 b)* har bytts ut mot en hänvisning till vägtrafikskattelagen. I *punkten 4* byts begreppet ”trafiktraktorer” ut mot begreppet ”traktorer klass I”. Ändringen föranleds av att begreppen jordbrukstraktor och trafiktraktor utmönstras. Skälen härför redovisas i avsnitt 8.14.

13 §

I *första stycket punkten 2* byts begreppet ”jordbrukstraktor enligt fordonsskattelagen (1988:327)” ut mot begreppet ”traktor klass II”. Jämför kommentaren till 12 § ovan.

17 §

Hänvisningen i *punkten 4* byts ut mot hänvisningar till vägtrafikskattelagen och till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Ordet ”brukandeförbud” byts ut mot ordet ”användningsförbud”.

15.14 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

2 §

Definitionerna *lätt buss* och *tung buss* förs in i paragrafen. Definitionen av tung buss finns även i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Definitionen av lätt buss är däremot ny. Begreppen har betydelse eftersom det är skillnad i beskattning mellan lätta och tunga bussar.

Definitionen *bärighetsklass* förs in i paragrafen. Syftet är att komma bort från den nuvarande hänvisningen till en författning av lägre dignitet i 1 § andra stycket fordonsskattelagen till 4 kap. 11 § trafikförordningen (1988:1276). Begreppet bärighetsklass har betydelse för definitionen av skattevikt i 1 kap. 7 §.

Definitionerna av begreppen *jordbrukstraktor* och *trafiktraktor* slopas. I stället förs två nya definitioner, *traktor klass I* och *traktor klass II*, in i paragrafen. Med begreppet *traktor klass I* avses en traktor som enligt vägtrafikskattelagen hör till skatteklass I och med begreppet *traktor klass II* en traktor som enligt vägtrafikskattelagen hör till skatteklass II. Beskattningen av traktorer behandlas i avsnitt 8.14.

Genom tillägget i definitionen av *personbil* har husbilar uttryckligen hänförs till det fordonsslaget. Härigenom har det svenska regelverket anpassats till den definition av husbil som finns i bilaga II i rådets direktiv 70/156/EEG, i dess lydelse enligt kommissionens direktiv 2001/116/EG. I direktivet benämns emellertid den aktuella fordonstypen campingbil. Den utrustning som skall finnas i en bil för att den skall klassas som husbil måste såvitt avser sittplatserna, sovplatserna och utrustningen för matlagning och lagring vara fast monterad i karosseriet. Bordet som nämns i punkt 2 d behöver dock inte vara fast monterat. Denna reglering är i enlighet med definitionen av campingbil i det nämnda direktivet.

Fordonsslaget personbil har delats upp i de två underkategorierna *personbil klass I* och *personbil klass II*. Den vanligaste typen av personbil, dvs. en bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran, har benämnts klass I och beskrivits negativt såsom en personbil som inte tillhör klass II. Personbil klass II är däremot positivt beskriven som en husbil, dvs. en personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone fast monterade sittplatser, fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, fast monterad utrustning för matlagning och lagring, och bord. Skälen till ändringen återfinns i avsnitt 12.4.

Det bör anmärkas att ändringen av definitionen av personbil inte innebär att kraven i fråga om körkortsinnehav för att få köra de aktuella fordonen ändras. Även med den nya definitionen krävs det enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) normalt körkort med behörigheten B för att köra en husbil med en totalvikt av högst 3,5 ton och körkort med behörigheten C för att köra en husbil med totalvikt över 3,5 ton.

I definitionen av *efterfordon* har orden ”eller ett terrängsläp” i slutet av definitionen tagits bort. Skälet för ändringen framgår av avsnitt 12.5.

15.15 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om
trängselskatt

17 §

Hänvisningen till 60 och 60 a §§ fordonsskattelagen (1988:327) byts ut mot hänvisningar till 17 kap. 2 § och 2 a §§ skattebetalningslagen (1997:483). Anledning är att bestämmelser om skattetillägg inte förs in i vägtrafikskattelagen. Någon ändring i sak är alltså inte avsedd.

Sammanfattning av betänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63) vad gäller fordonsskatten och saluvagnsskatten

Utredningens direktiv vad gäller fordonsskatten och saluvagnsskatten m.m.

Utredaren skall enligt de givna direktiven se över vägtrafikbeskattningens utformning och därvid framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet.

Uttaget av fordonsskatt skall ses över. Möjligheten att införa ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp skall övervägas. Beskattningen av dieselolja för privatbilism, yrkesmässig trafik och arbetsmaskiner skall utredas. De författningar som reglerar uttaget av fordonsskatt skall ses över i syfte att förenkla regelverken och anpassa dem till EG-rättens terminologi.

De delar av uppdraget som särskilt påverkar åkerinäringens konkurrenssituation skulle med förtur redovisas i ett delbetänkande. Det samma gällde frågan om skattelättnader för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp samt slutsatser avseende införandet av en trafik- och miljöskattekomponent i drivmedelsbeskattningen. Även överynen av arbetsmaskinerna skulle behandlas med förtur.

En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för lätta motorfordon – koldioxidrelaterad fordonsskatt

Den reformerade fordonsskattemodellen

Utredningen föreslår i syfte att öka miljöstyrningen för lätta motorfordon (personbilar samt lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3,5 ton) en *varsam* omläggning av fordonsskatten till att vara baserad på koldioxidutsläpp i stället för vikt. Detta skall gälla för bensin- respektive dieseldrivna fordon samt även för de fordon som kan drivas med alternativa drivmedel.

Fordonsskatten föreslås differentieras efter respektive fordons specifika utsläpp av koldioxid per körd kilometer. Utredningen föreslår att följande tre komponenter skall ingå i den nya fordonsskattemodellen.

- En fiskal komponent,
- en koldioxidskattekomponent, och
- en miljö- och bränslefaktor för fordon som kan drivas med dieselolja.

Den fiskala komponenten tas ut med 360 kronor per fordon. *Koldioxidskattekomponenten* tas ut med 12 kronor per gram utsläpp av koldioxid per kilometer, överstigande 100 gram. *Miljö- och bränslefaktorn* skall tillämpas för fordon som kan drivas med dieselolja. Härmed avses att

kompensera dels för att dieselfordon generellt sett har högre utsläpp av kväveoxider och partiklar, dels har lindrigare avgaskrav än bensindrivna fordon, dels också att dieseloljan är lägre beskattad än bensinen. Faktorn tillämpas genom att summan av den fiskala komponenten och koldioxid-skattekomponenten multipliceras med 3,5.

Syftet bakom utredningens förslag, att basera fordonsskatten på fordonens koldioxidutsläpp i stället för vikt, är således att öka miljöstyrningen i fordonsskatten, samtidigt som de intäkter skatten ger bibehålls. Genom sin utformning anser utredningen att förslaget väl svarar mot kravet på att vara långsiktigt stabilt, på samma gång som det genom sin funktion premierar bränseleffektivare fordon. Detta senare bedöms vara av ökande betydelse i takt med att de klimatpolitiska målen skall uppfyllas. Förslagets utformning medför även att basen för fortsatt skatteväxling breddas, vilket, mot bakgrund av den av riksdagen tidigare beslutade skatteväxlingen, får anses vara värdefullt.

Vilka fordon skall omfattas? – hanteringen av äldre fordon

Den nya fordonsskatten skall gälla för fordon av modellår 2006 eller senare. Den skall dessutom gälla för de äldre fordon som uppfyller minst miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. De äldre fordon som inte uppfyller något av de ovan nämnda kriterierna skall i huvudsak beskattas efter nuvarande regler.

Utredningen föreslår dock att en viss ytterligare miljöstyrning införs i beskattningen för bensindrivna fordon av modellår 1988 eller äldre genom att dessa ges en 30 procent högre beskattning än i dag. För de dieseldrivna fordonen skall gälla att fordon av modellår 1989 – 2005 skall ha en fordonsskatt som uppgår till 90 procent av dagens skatt. Syftet bakom denna sänkning är att i någon mån kompensera dessa fordonsägare för den höjda dieselskatten. Fordon äldre än modellår 1989 skall ha kvar dagens skatt. Det kommer därför, genom dieselskattehöjningen, att bli dyrare att köra äldre dieselfordon och det kommer dessutom, genom den uteblivna fordonsskattesänkningen för dessa fordon, att vara dyrare att äga ett äldre än ett nyare dieselfordon.

Utredningen har valt 1989 som skiljeår för de äldsta fordonen, eftersom det då kom avgaskrav för nya bensindrivna personbilar som innebar att de var *tvungna* att förses med katalysator och utrustning som minskade avdunstningen av bränsle. År 1989 kom också avgaskrav för dieseldrivna personbilar.

Särskilt om lätta bussar och lätta lastbilar

Bussar och lastbilar med totalvikten högst 3,5 ton har lägre fordonsskatt än personbilar. Detta förhållande är otillfredsställande. Alla dessa fordon bör beskattas enhetligt i den nya koldioxidrelaterade fordonsskattemodellen såsom föreslås ovan. Skatten på lätta bussar och lätta lastbilar skall därför *på sikt* höjas till personbilsnivå. Eftersom vägtrafikregistret ännu inte innehåller uppgifter om dessa fordons utsläpp av koldioxid måste de dock under en övergångstid (t.o.m. den 31 december 2007) beskattas enligt den viktrelaterade fordonsskatteskalen. Intill dess före-

slås att fordonsskatten för lätta bussar och lätta lastbilar i en första etapp höjs genom ett procentuellt påslag om 40 procent.

Höjningen av skatteuttaget för lätta bussar och lätta lastbilar motiveras såväl av administrativa skäl som av rättviseskäl. Härtill kommer att det även finns miljöskäl för att anpassa skattenivån så att skatteuttaget för lätta bussar och lätta lastbilar åtminstone inte är lägre än för personbilar. En likställd beskattning kan förmodas minska omregistreringarna från personbil till lätt lastbil av rent skattemässiga skäl.

En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga motorfordon

Utredningen föreslår i syfte dels att förbättra åkerinäringens konkurrenssituation, dels att öka miljöstyrningen för tunga motorfordon en särskild fordonsskatteskala, som är differentierad efter de miljöklasser som finns.

De flesta tunga fordon som uppfyller högre miljökrav får en sänkt skatt till i princip EG:s minimiskattenivåer. Differentieringen genomförs på så sätt att tunga fordon (över 3,5 ton), som åtminstone uppfyller de senaste obligatoriska avgaskrav som gäller för nya fordon, får en lägre skatt än tunga fordon som uppfyller en äldre miljöklass. I den första etappen motsvaras de högre miljökraven av miljöklass 2000 (eller senare). För att få lägre fordonsskatt i den andra etappen krävs miljöklass 2005 (eller senare) och under den tredje etappen miljöklass 2008 (eller senare). Genom denna konstruktion byggs det in en långsiktig styrning som uppmuntrar användningen av renare fordon.

Förslaget bedöms öka användningen av miljövänliga fordon genom att incitamenten att bruka redan existerande rena fordon och att tidigare-lägga köp av nya fordon med bättre miljöklass förstärks. Förslaget gör det också mer lönsamt att välja ett fordon med en högre miljöklass än vad som är obligatoriskt, eftersom skatterabatten då åtnjuts under flera år. Fordonsskattens betydelse för åkerinäringens internationella konkurrenskraft är visserligen inte så stor. Förslaget bedöms ändå underlätta konkurrensen genom att det harmoniserar den svenska fordonsskatten för tunga fordon som uppfyller högre miljökrav till i princip EG:s miniminivåer.

Den föreslagna miljöstyrningen lindrar också, för de renare fordonen, effekterna av höjningen av dieselskatten med 50 öre per liter.

Förslaget innebär dessutom en förenkling av skatteskalorna genom att bredare viktintervall, i linje med EG:s minimiskattesatser, föreslås. Även detta betyder att en del fordon får en sänkt skatt jämfört med i dag.

Den sänkta fordonsskatten för tunga fordon finansieras inom ramen för utredningens övriga förslag om bland annat höjd dieselskatt och höjd fordonsskatt för lätta bussar och lätta lastbilar.

Tunga fordon med luftfjädring

De beslutade minimiskattesatserna för uttag av fordonsskatt för tunga godsfordon (direktivet 1999/62/EG) är differentierade genom betydligt lägre skatt för fordon som har drivaxlar med luftfjädring eller annan likvärdig fjädring än för andra fordon. I några europeiska länder tas i fordonsskattningen hänsyn till förekomsten av luftfjädring, i andra inte.

Generellt sett kan det konstateras att luftfjädring är positiv från slitagesynpunkt. Viss osäkerhet råder dock om sambandet mellan luftfjädringen och vägslitage. För att differentiera fordonsskatteskalen för tunga godsfordon efter förekomsten av luftfjädring skulle krävas mera detaljerad kunskap om luftfjädringens betydelse för minskat vägslitage. Mot denna bakgrund föreslås inte någon skattedifferentiering med hänsyn till sådan fjädring.

Lagteknisk översyn

Ny vägtrafikskattelag m.m.

Utredningen föreslår att reglerna för fordonsskatt och saluvagnsskatt samlas i en för dessa skatteslag gemensam *vägtrafikskattelag*. Lagen är uppbyggd enligt en modern struktur i syfte att göra författningen mer lättillgänglig både för den enskilde och för de myndigheter som har att tillämpa den.

Utöver den rent tekniska författningsöversynen föreslår utredningen även förbättringar och moderniseringar av förfarandet för vägtrafikskatteuttaget. Som ett led häri har utredningen försökt att anpassa förfarandereglererna i huvudsak efter vad som gäller för övriga skatteslag.

Utredningen tar vidare upp frågan om ett infogande av vägtrafikskatterna i skattekontosystemet samt frågan om ett särskilt vägtrafikskattekonto bör införas. Utredningens sammanfattande bedömning av dessa kontoformer är att det ännu inte föreligger förutsättningar för att föreslå något sådant system. När ett kilometer-skattesystem införs kommer dock behovet av och fördelarna med ett vägtrafikskattekonto att vara större än med dagens vägtrafikskatter.

Särskilt om saluvagnsskatten

Med stöd av en saluvagnslicens är det tillåtet att bruka fordon som är avställda eller som inte finns med i vägtrafikregistret. Detta är av stor betydelse för exempelvis bilförsäljare. Innehav av saluvagnslicens är skattepliktigt (*saluvagnsskatt*).

Utredningen har övervägt att slopa saluvagnsskatten men funnit att det finns skäl som gör att den bör finnas kvar. Den är t.ex. i dag den enda fungerande rutin som ligger till grund för att återkalla saluvagnslicenser som inte används. Vissa förändringar av skatten föreslås emellertid. Skatteplikten för lätta släpvagnar, motorredskap och traktorer slopas. Skattesatserna för övriga saluvagnsskattepliktiga fordon fördubblas i princip. Reglerna för saluvagnsskatten placeras i den nya vägtrafikskattelagen.

Övriga frågor relaterade till den lagtekniska översynen

Utredningen framhåller att det finns anledning att göra en mer genomgripande översyn av beskattningen av traktorer och av s.k. veteranfordon än vad utredningen har haft möjlighet till inom ramen för det nu avslutade uppdraget.

Utredningens lagförslag

1 Förslag till vägtrafikskattelag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens tillämpningsområde

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

Lagen gäller inte fordon som omfattas av lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Beslutande myndigheter

2 § Grundläggande beslut om vägtrafikskatt fattas av Vägverket enligt 4 kap. 1 §. Verket beslutar också om dröjsmålsavgift. Övriga beslut enligt denna lag fattas av Skatteverket.

Vägverket skall även sköta uppbörden av skatt, avgifter och ränta enligt denna lag.

Definitioner och hänvisningar till andra lagar

3 § I denna lag har nedan angivna begrepp följande betydelse.

1. Bussar delas in i lätta bussar och tunga bussar. Därvid avses med

a) lätta bussar sådana bussar som har en totalvikt av högst 3,5 ton, och med

b) tunga bussar sådana bussar som har en totalvikt över 3,5 ton.

Övriga fordonsbegrepp samt viktbegreppen har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

2. Med bärighetsklass avses indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt.

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

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

4 § Med skatteår avses

1. i fråga om fordonsskatt, tolv på varandra följande kalendermånader, och

2. i fråga om saluvagnsskatt, kalenderåret.

Med skatteperiod avses fyra på varandra följande kalendermånader.

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

båda uppgifterna saknas i registret avses med modellår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

6 § Med ett fordons specifika koldioxidutsläpp avses den uppgift om ett fordons utsläpp av koldioxid som framgår av vägtrafikregistret.

7 § Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatten för vissa fordon skall beräknas. Skattevikten är för

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

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

8 § Vad som sägs i 4–8 kap. om vägtrafikskatt, med undantag för 6 kap. 1 §, gäller även särskild avgift, ränta och dröjsmålsavgift.

9 § Bestämmelserna i 10 kap. 27 §, 14 kap. samt 23 kap. 2 § skattebetalningslagen (1997:483) om föreläggande, utredning i skatteärenden och vite skall tillämpas vid kontroll av skatt enligt denna lag.

10 § Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar delas in i skatteklasser på det sätt som framgår av 2 kap. 12–14 §§.

2 kap. Fordonsskatt

Skatteplikt

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

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

Undantag från skatteplikt

2 § Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan modellåret enligt uppgift i vägtrafikregistret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga, nämligen

1. motorcyklar,
2. personbilar och bussar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490), eller
3. lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Skattepliktiga är inte heller

1. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass 2 enligt 14 §,
2. släpvagnar som dras endast av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass 2 eller av motorredskap som inte hör till skatteklass 1,
3. påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton om de dras uteslutande av bilar som kan drivas med dieselolja eller av sådana traktorer som avses i 13 § 5,
4. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram, eller
5. fordon som enligt 3 § har medgivits befrielse från skatteplikt.

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

Skattskyldighet

4 § Skattskyldig för ett visst fordon är ägaren av fordonet.

Som ägare av ett fordon anses

1. den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare, eller
2. den som bör vara antecknad som ägare, om denne är någon annan än den som avses i 1.

Närmare bestämmelser om vem som skall betala skatten finns i 5 kap. 2 §.

Skattens storlek

5 § Fordonsskatten skall betalas för varje fordon för ett skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 7 200 kronor för ett helt år, för en skatteperiod.

För en skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för ett helt år.

Motorcyklar

6 § För motorcyklar tas fordonsskatten ut med 360 kronor för ett skatteår.

Personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar

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

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2006 eller senare, eller

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

Grundbeloppet uppgår för ett skatteår till 360 kronor. Koldioxidbeloppet beror av fordonets specifika koldioxidutsläpp och uppgår för ett skatteår till 12 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer utöver 100 gram.

För fordon som kan drivas med dieselolja skall det enligt andra stycket beräknade skattebeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5.

8 § För andra personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar än de som avses i 7 § framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilagan till lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Övriga skattepliktiga fordon

9 § För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 1 till denna lag.

1. Sådana tunga bussar och tunga lastbilar som inte uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

2. Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar.

3. Släpvagnar.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 15–17 §§.

Skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod

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

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 10 000 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut för dag beträffande den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas

skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

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

Skattens storlek när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras

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

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

Särskilt om beskattningen av traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar

Indelning i skatteklasser

12 § Traktorer, vissa motorredskap samt tunga terrängvagnar delas i skattehänseende in i två klasser, skatteklass 1 och skatteklass 2.

13 § Till skatteklass 1 hör

1. en traktor som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport på andra vägar än enskilda, om inte något annat följer av bestämmelserna i 14 §,

2. ett motorredskap som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 14 §,

3. en tung terrängvagn som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 14 § första stycket 1, 2 a, b eller 2 d,

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

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

14 § Till skatteklass 2 hör en sådan traktor som avses i 13 § 1, om traktorn

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

2. används endast för transporter som är begränsade till

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

Till skatteklass 2 hör också

1. en traktor eller en tung terrängvagn som inte hör till skatteklass 1, och
2. ett motorredskap som, utan att höra till skatteklass 1 enligt 13 § 4, har en tjänstevikt som inte överstiger 2 ton.

Skattens storlek i vissa fall

15 § Om en traktor som hör till skatteklass 2 tillfälligt skall användas på sådant sätt att den hör till skatteklass 1, skall fordonsskatten tas ut på det sätt som framgår av C 1 i bilaga 1 till denna lag. Motsvarande gäller i fråga om en tung terrängvagn som hör till skatteklass 2, varvid skatten skall tas ut på det sätt som framgår av C 3 i bilaga 1 till denna lag.

Fordonsskatten enligt första stycket skall vid varje tillfälle betalas för en tidsperiod om 15 dagar. För den tid fordonsskatt har betalats får traktorn eller den tunga terrängvagnen användas som om den hör till skatteklass 1.

16 § Ett motorredskap som inte hör till skatteklass 1 eller skatteklass 2 beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 1 till denna lag.

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i vissa fall

17 § Skatteverket får efter ansökan medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i fråga om fordon som

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

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

18 § Skatteverket får självmant eller efter ansökan även i övrigt, om det finns synnerliga skäl, medge nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt.

19 § Ett medgivande enligt 17 eller 18 § får förenas med särskilda villkor och får avse även särskild avgift, ränta och dröjsmålsavgift som belöper på sådan skatt som omfattas av befrielse eller nedsättning.

3 kap. Saluvagnsskatt

Skatteplikt

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

Skattskyldighet

2 § Skattskyldig är den för vilken saluvagnslicensen gäller.

Skattens storlek

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

1. 360 kronor för motorcyklar,
2. 1 500 kronor för bilar, och
3. 420 kronor för släpvagnar.

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

4 kap. Beskattningsbeslut

Grundläggande beslut om vägtrafikskatt

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

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

Beslut som kan omprövas

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

Att omprövning skall ske även när den skattskyldige överklagar ett beslut följer av 7 kap. 5 §.

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

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

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

Omprövning på initiativ av den skattskyldige

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

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

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

Omprövning på initiativ av Skatteverket

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

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

Ett omprövningsbeslut som är till nackdel för den skattskyldige får inte meddelas senare än under andra året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret har gått ut, utom i de fall som avses i 7 §.

Efterbeskattning

Förutsättningar för efterbeskattning

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

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

1. har använt ett fordon i strid mot vad som är föreskrivet om registrering och avställning av fordon,
2. inte har lämnat föreskriven anmälan till registreringsmyndigheten,

3. har lämnat någon oriktig uppgift i en anmälan eller en ansökan till registreringsmyndigheten eller Skatteverket eller annars under förfarandet till ledning för beskattningen,

4. inte har registreringsbesiktigat fordonet i föreskriven ordning efter en sådan ändring som avses i 2 kap. 11 §, eller

5. har lämnat någon oriktig uppgift i ett mål vid domstol om betalning eller återbetalning av vägtrafikskatt.

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

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

Tidsfrister för efterbeskattning

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

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

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

Gemensam bestämmelse om beskattningsbeslut

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

5 kap. Särskild avgift

1 § En särskild avgift skall tas ut av den skattskyldige om det i samband med ett omprövningsbeslut av fordonsskatt föreligger någon sådan grund för efterbeskattning som avses i 4 kap. 7 §.

Avgiften skall tas ut för varje fordon och för varje tillfälle som någon sådan grund föreligger.

2 § Avgiften uppgår för motorcyklar, personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar till 1 000 kronor.

För annat skattepliktigt fordon beräknas avgiften på följande sätt.

Skattevikt, kilogram	Avgift, kronor
0– 3 500	1 000
3 501–10 000	2 000
10 001–15 000	3 000
15 001–20 000	4 000
20 001–	5 000

Om avgift skall tas ut av den som tidigare under de senaste 12 månaderna har påförts avgift enligt 1 §, skall beloppet bestämmas till en och en halv gånger det som följer av första eller andra stycket.

3 § Om det finns särskilda skäl, skall Skatteverket medge nedsättning av eller befrielse från avgiften.

6 kap. Betalning av vägtrafikskatt

Hur vägtrafikskatten skall betalas

1 § Skatten skall betalas genom att sättas in på ett särskilt konto. Betalningen anses ha skett den dag då den har bokförts på kontot.

Vem som skall betala, betalningstider

Fordonsskatt

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

När ett fordon blir skattepliktigt skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när skatteplikten inträdde. Om en sådan ändring som avses i 2 kap. 11 § sker, skall fordonsskatten betalas av den som var skattskyldig när registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett eller, i fråga om ändrad användning av fordonet, när användningen ändrades.

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

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

Om fordonet har blivit skattepliktigt efter ingången av uppbörds månaden, skall fordonsskatten betalas senast tre veckor efter det att skatteplikten inträdde.

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

4 § Om skatten enligt 2 kap. 11 § skall tas ut med ett högre belopp än tidigare, skall skatten betalas

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

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

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

Saluvagnsskatt

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

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

Gemensam bestämmelse om betalningstider

7 § Vägtrafikskatt som har fastställts enligt 4 kap. 2 eller 6 § skall betalas inom den tid som Skatteverket bestämmer.

Anstånd

Anstånd vid omprövning eller överklagande

8 § Skatteverket får bevilja anstånd med att betala vägtrafikskatt om

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

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

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

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

9 § Även om förutsättningarna i 8 § inte är uppfyllda skall Skatteverket efter ansökan av den skattskyldige bevilja anstånd med betalning av den särskilda avgiften, om den skattskyldige har begärt omprövning av eller

till länsrätten överklagat beslutet om särskild avgift eller beslutet i den fråga som har föranlett den särskilda avgiften. Detta gäller dock inte vid begäran om omprövning, om den skattskyldige tidigare har beviljats anstånd med betalningen av den särskilda avgiften enligt denna paragraf i avvaktan på Skatteverkets omprövning avseende samma fråga.

Anståndstiden skall bestämmas till dess att Skatteverket har meddelat beslut i omprövningsärendet eller längst tre månader efter dagen för detta beslut eller, vid överklagande till länsrätten, till dess att länsrätten har meddelat beslut med anledning av överklagandet eller längst tre månader efter dagen för detta beslut.

Anstånd i övriga fall

10 § Om det finns synnerliga skäl, får Skatteverket bevilja anstånd med inbetalning av vägtrafikskatt även i andra fall eller på annat sätt än som avses i 8 och 9 §§.

Gemensamma bestämmelser om anstånd

11 § En ansökan om anstånd med inbetalning av skatt skall ges in till Skatteverket.

12 § Om den skattskyldiges ekonomiska förhållanden har förändrats väsentligt sedan anstånd beviljats eller om det finns andra särskilda skäl, får beslutet om anstånd omprövas.

Återbetalning samt betalning av tillkommande skatt i vissa fall

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

Om skatten i fall som avses i 2 kap. 11 § sänks, återbetalas den överskjutande skatten till den som var skattskyldig när registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller, om sänkningen beror av ändrad användning, när användningen ändrades.

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

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

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

15 § Skattebelopp enligt 14 § som understiger 100 kronor behöver inte betalas och återbetalas inte heller.

16 § Om en lastbil eller en släpvagn har transporterats på järnväg inom Sverige får Skatteverket, efter ansökan, medge att hela eller halva den fordonsskatt som har betalats för fordonet för det skatteår då transporten har ägt rum återbetalas.

Skatten återbetalas

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

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

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

18 § Om vägtrafikskatt har återbetalats med ett för högt belopp till följd av att en oriktig uppgift har lämnats av den skattskyldige, skall denne betala tillbaka det för mycket erhållna.

I fråga om åtgärder för att ta ut vad som skall återbetalas gäller bestämmelserna om beskattningsbeslut i tillämpliga delar.

Dröjsmålsavgift

19 § En avgift (dröjsmålsavgift) skall tas ut om vägtrafikskatt inte betalas inom den tid och i den ordning som har bestämts enligt denna lag.

Om anstånd med betalning av skatten har medgetts enligt 8, 9 eller 10 §, skall dröjsmålsavgift tas ut endast på det skattebelopp som inte har betalats senast vid anståndstidens slut.

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

6 kap. Effekter av att skatt inte har betalats

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

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

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

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

Om det finns särskilda skäl, får Skatteverket medge att ett visst fordon får användas trots vad som sägs i första stycket.

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

Användning av fordon trots att skatt inte har betalats

Omhändertagande av registreringsskyltar

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

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

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

Ansvarsbestämmelser

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

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

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

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

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

7 § Ansvarsbestämmelserna för ägare eller användare av fordon skall i fråga om fordon som tillhör eller används av staten eller en kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att förebygga en förseelse och sker ändå en sådan på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas bestämmelserna om ansvar för ägare eller användare på den överordnade.

I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett oskiftat dödsbo eller ett konkursbo tillämpas de bestämmelser om ansvar som avses i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda boet.

I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett bolag, en förening, en stiftelse eller någon annan juridisk person tillämpas de bestämmelser om ansvar som avses i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen eller på den som Vägverket på begäran har godtagit som ansvarig företrädare för denne.

7 kap. Överklagande

Överklagbara beslut

1 § Beslut enligt denna lag får, utom i de fall som avses i andra stycket, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Ett beslut som har fattats med stöd av 4 kap. 1 § får dock inte överklagas av den skattskyldige innan beslutet har omprövats enligt 4 kap. 2 §. En skattskyldigs överklagande av ett sådant beslut innan beslutet har omprövats skall anses som en begäran om omprövning enligt nämnda paragraf.

Beslut i fråga om skatterevision och föreläggande vid vite får inte överklagas.

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

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

Den skattskyldiges överklagande

3 § Den skattskyldiges överklagande skall, om inte något annat följer av andra stycket, ha kommit in till Skatteverket senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut. Om beslutet har meddelats efter den 30 september tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden har gått ut och den skattskyldige har fått del av beslutet efter utgången av november samma år, eller om beslutet avser efterbeskattning, får överklagandet dock komma in inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

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

4 § Även om tiden för överklagande har gått ut, får ett beslut om särskild avgift överklagas så länge beslutet i den skattefråga som föranlett den särskilda avgiften inte har fått laga kraft.

5 § I övrigt gäller bestämmelserna i 6 kap. 5–7 taxeringslagen (1990:324) när en skattskyldig har överklagat Skatteverkets beslut.

Det allmänna ombudets överklagande

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

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

Överklagande av länsrättens och kammarrättens beslut

7 § Om den skattskyldige överklagar länsrättens eller kammarrättens beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då han eller hon fick del av beslutet.

Om länsrättens beslut överklagas av Skatteverket eller det allmänna ombudet, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades. Detsamma gäller om verket eller ombudet överklagar kammarrättens beslut.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

8 § I övrigt gäller bestämmelserna i 6 kap. 10, 14 och 17 §§ taxeringslagen (1990:324) vid överklagande av länsrättens och kammarrättens beslut.

Handläggning vid domstol

9 § Vid handläggningen i en länsrätt av ett mål om särskild avgift skall muntlig förhandling hållas, om den skattskyldige begär det. Muntlig förhandling behövs dock inte, om det finns anledning att anta att avgiften inte kommer att tas ut.

8 kap. Övriga bestämmelser

Avrundning

1 § Belopp som avser skatt eller underlag för beräkning av skatt enligt denna lag skall avrundas till närmast lägre hela krontal.

Nedsättning av skatt och avräkning

2 § Vägtrafikskatt som skulle ha betalats men inte har betalats får sättas ned genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

3 § Vid återbetalning av vägtrafikskatt skall räknas av

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

2. dröjsmålsavgift och särskild avgift som belöper på sådan skatt som avses i 1, och

3. sådana avgifter för registrering enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister som uppbärs i samband med uppbörd av vägtrafikskatt.

I fråga om avräkningen skall bestämmelserna i 4 kap. 1–5 §§ och 10 § samt i 8 kap. tillämpas på motsvarande sätt.

Verkställighet

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

5 § Om vägtrafikskatten inte betalas i rätt tid skall den lämnas för indrivning. Sådan får dock inte begäras för ett belopp som omfattas av anstånd. Indrivning behöver inte heller begäras för en fordran som understiger 100 kronor om indrivning inte krävs från allmän synpunkt. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005. Genom lagen upphävs

a) fordonsskattelagen (1988:327), och

b) lagen (1976:339) om saluvagnsskatt.

2. De äldre bestämmelserna i 14 a och c §§ fordonsskattelagen gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna.

3. Bilaga 2 till lagen skall för tiden till utgången av september 2006 tillämpas på sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2000 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

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

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Bussar			
1 Bussar som inte kan drivas med dieselolja	3 501 –	1 378	–
2 Bussar som kan drivas med dieselolja			
2.1 med två hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 761
	4 000 –	4 999	2 877
	5 000 –	5 999	3 108
	6 000 –	6 999	3 398
	7 000 –	7 999	3 662
	8 000 –	8 999	3 926
	9 000 –	9 999	4 190
	10 000 –	10 999	4 441
	11 000 –	11 999	5 277
	12 000 –	12 999	6 113
	13 000 –	13 999	6 933
	14 000 –	14 999	9 193
	15 000 –	15 999	13 833
	16 000 –	16 999	14 893
	17 000 –	17 999	19 493
	18 000 –	18 999	24 093
	19 000 –		28 693
2.2 med tre hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 547
	4 000 –	4 999	2 657
	5 000 –	5 999	2 877
	6 000 –	6 999	3 101
	7 000 –	7 999	3 310
	8 000 –	8 999	3 519
	9 000 –	9 999	3 728
	10 000 –	10 999	3 937
	11 000 –	11 999	4 146
	12 000 –	12 999	4 355
	13 000 –	13 999	4 586
	14 000 –	14 999	6 401
	15 000 –	15 999	8 216
	16 000 –	16 999	10 031

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	17 000 – 17 999	10 769	–	–
	18 000 – 18 999	12 397	–	–
	19 000 – 19 999	13 492	–	–
	20 000 – 20 999	15 583	–	–
	21 000 – 21 999	18 483	–	–
	22 000 – 22 999	21 382	–	–
	23 000 – 23 999	22 675	–	–
	24 000 – 24 999	25 701	–	–
	25 000 – 25 999	28 101	–	–
	26 000 – 26 999	30 501	–	–
	27 000 – 27 999	32 901	–	–
	28 000 – 28 999	35 301	–	–
	29 000 –	37 701	–	–
2.3 med fyra eller flera hjul- axlar	3 501 – 3 999	2 547	–	–
	4 000 – 4 999	2 657	–	–
	5 000 – 5 999	2 877	–	–
	6 000 – 6 999	3 101	–	–
	7 000 – 7 999	3 310	–	–
	8 000 – 8 999	3 519	–	–
	9 000 – 9 999	3 728	–	–
	10 000 – 10 999	3 937	–	–
	11 000 – 11 999	4 146	–	–
	12 000 – 12 999	4 355	–	–
	13 000 – 13 999	4 586	–	–
	14 000 – 14 999	5 686	–	–
	15 000 – 15 999	6 786	–	–
	16 000 – 16 999	7 886	–	–
	17 000 – 17 999	8 986	–	–
	18 000 – 18 999	10 086	–	–
	19 000 – 19 999	10 169	–	–
	20 000 – 20 999	11 169	–	–
	21 000 – 21 999	12 169	–	–
	22 000 – 22 999	13 169	–	–
	23 000 – 23 999	14 169	–	–
	24 000 – 24 999	15 185	–	–
	25 000 – 25 999	16 655	–	–
	26 000 – 26 999	18 125	–	–
	27 000 – 27 999	19 595	–	–
	28 000 – 28 999	21 065	–	–
	29 000 – 29 999	22 535	–	–
	30 000 – 30 999	24 005	–	–
	31 000 – 31 999	25 475	–	–
	32 000 –	26 945	–	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredel kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
B Lastbilar				
1 Lastbilar som inte kan drivas med diesellojja	3 501 –	1 378		–
2 Lastbilar som kan drivas med diesellojja				
2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar				
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	5 999	3 403	–
	6 000 –	6 999	3 769	–
	7 000 –	7 999	5 954	–
	8 000 –	8 999	7 073	–
	9 000 –	9 999	9 271	–
	10 000 –	10 999	9 742	–
	11 000 –	11 999	12 952	–
	12 000 –	12 999	14 701	–
	13 000 –	13 999	18 562	–
	14 000 –		19 511	–
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000 –	7 999	1 891	–
	8 000 –	8 999	2 283	–
	9 000 –	10 999	3 748	–
	11 000 –	12 999	5 203	–
	13 000 –	15 999	7 900	–
	16 000 –	16 999	8 278	–
	17 000 –	17 999	11 258	–
	18 000 –		14 238	–
2.2 med anordning för påhängsvagn med tre eller flera hjulaxlar				
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	4 999	2 936	–
	5 000 –	5 999	3 109	–
	6 000 –	6 999	3 878	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	7 000 – 7 999	9 299	–	–
	8 000 – 8 999	12 123	–	–
	9 000 – 9 999	12 992	–	–
	10 000 – 10 999	17 244	–	–
	11 000 – 11 999	18 124	–	–
	12 000 – 12 999	19 235	–	–
	13 000 – 13 999	20 346	–	–
	14 000 – 14 999	21 457	–	–
	15 000 – 21 999	22 017	–	–
	22 000 – 22 999	23 777	–	–
	23 000 – 23 999	25 932	–	–
	24 000 – 24 999	27 782	–	–
	25 000 – 25 999	29 632	–	–
	26 000 – 26 999	31 482	–	–
	27 000 – 27 999	33 332	–	–
	28 000 – 28 999	35 182	–	–
	29 000 – 29 999	37 032	–	–
	30 000 – 30 999	38 882	–	–
	31 000 –	40 732	–	–
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon				
	7 000 – 17 999	5 080	–	–
	18 000 – 19 999	7 027	–	–
	20 000 – 20 999	10 395	–	–
	21 000 – 21 999	11 083	–	–
	22 000 – 22 999	13 253	–	–
	23 000 – 23 999	15 408	–	–
	24 000 – 24 999	17 258	–	–
	25 000 – 25 999	19 108	–	–
	26 000 – 26 999	20 958	–	–
	27 000 – 27 999	22 808	–	–
	28 000 – 28 999	24 658	–	–
	29 000 – 29 999	26 508	–	–
	30 000 – 30 999	28 358	–	–
	31 000 – 31 999	30 208	–	–
	32 000 –	32 058	–	–
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar				
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga				
	3 501 – 8 999	2 662	–	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
fordon	9 000 – 9 999	2 802	–	–
	10 000 – 10 999	3 103	–	–
	11 000 – 11 999	4 181	–	–
	12 000 – 12 999	5 259	–	–
	13 000 – 13 999	5 761	–	–
	14 000 – 14 999	6 737	–	–
	15 000 – 15 999	8 487	–	–
	16 000 – 16 999	10 237	–	–
	17 000 –	11 984	–	–
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000 – 12 999	345	–	–
	13 000 – 13 999	800	–	–
	14 000 – 14 999	1 100	–	–
	15 000 – 15 999	2 307	–	–
	16 000 – 16 999	2 327	–	–
	17 000 – 17 999	2 376	–	–
	18 000 –	3 750	–	–
2.4 med annan draganord- ning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar				
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 11 999	2 455	–	–
	12 000 – 12 999	3 345	–	–
	13 000 – 13 999	4 192	–	–
	14 000 – 14 999	5 039	–	–
	15 000 – 15 999	5 886	–	–
	16 000 – 16 999	7 382	–	–
	17 000 – 17 999	8 071	–	–
	18 000 – 18 999	9 443	–	–
	19 000 – 19 999	11 163	–	–
	20 000 – 20 999	12 883	–	–
	21 000 – 21 999	14 603	–	–
	22 000 – 22 999	16 323	–	–
	23 000 – 23 999	18 043	–	–
	24 000 – 24 999	19 763	–	–
	25 000 – 25 999	21 483	–	–
	26 000 – 26 999	23 203	–	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	27 000 – 27 999	24 923	–	–
	28 000 – 28 999	26 643	–	–
	29 000 – 29 999	28 363	–	–
	30 000 – 30 999	30 083	–	–
	31 000 –	31 803	–	–
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	7 000 – 16 999	575	–	–
	17 000 – 18 999	1 000	–	–
	19 000 – 19 999	1 212	–	–
	20 000 – 20 999	2 359	–	–
	21 000 – 21 999	4 079	–	–
	22 000 – 22 999	5 799	–	–
	23 000 – 23 999	7 519	–	–
	24 000 – 24 999	9 239	–	–
	25 000 – 25 999	10 959	–	–
	26 000 – 26 999	12 679	–	–
	27 000 – 27 999	14 399	–	–
	28 000 – 28 999	16 119	–	–
	29 000 – 29 999	17 839	–	–
	30 000 – 30 999	19 559	–	–
	31 000 – 31 999	21 279	–	–
	32 000 –	22 999	–	–
2.5 utan draganordning med två hjulaxlar				
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	3 501 – 8 999	2 662	–	–
	9 000 – 9 999	2 802	–	–
	10 000 – 10 999	3 103	–	–
	11 000 – 11 999	4 181	–	–
	12 000 – 12 999	5 259	–	–
	13 000 – 13 999	5 761	–	–
	14 000 – 14 999	6 737	–	–
	15 000 – 15 999	8 487	–	–
	16 000 – 16 999	10 237	–	–
	17 000 –	11 984	–	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	12 000 – 12 999	347	–	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	13 000 – 13 999	962	–
	14 000 – 14 999	1 480	–
	15 000 – 15 999	3 066	–
	16 000 – 16 999	3 923	–
	17 000 – 17 999	5 670	–
	18 000 –	7 960	–
2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar			
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 11 999	2 455	–
	12 000 – 12 999	3 345	–
	13 000 – 13 999	4 192	–
	14 000 – 14 999	5 039	–
	15 000 – 15 999	5 886	–
	16 000 – 16 999	7 382	–
	17 000 – 17 999	8 071	–
	18 000 – 18 999	9 443	–
	19 000 – 19 999	11 163	–
	20 000 – 20 999	12 883	–
	21 000 – 21 999	14 603	–
	22 000 – 22 999	16 323	–
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	12 000 – 16 999	604	–
	17 000 – 17 999	1 757	–
	18 000 – 18 999	3 129	–
	19 000 – 19 999	4 849	–
	20 000 – 20 999	6 569	–
	21 000 – 21 999	8 289	–
	22 000 – 22 999	10 009	–
	23 000 – 23 999	11 729	–
	24 000 – 24 999	13 449	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	25 000 – 25 999	15 169	–	–
	26 000 –	16 889	–	–
2.7 utan draganordning med fyra eller flera hjulaxlar				
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	3 501 – 11 999	2 455	–	–
	12 000 – 12 999	3 345	–	–
	13 000 – 13 999	4 192	–	–
	14 000 – 14 999	5 039	–	–
	15 000 – 15 999	5 886	–	–
	16 000 – 16 999	7 382	–	–
	17 000 – 17 999	8 071	–	–
	18 000 – 18 999	9 443	–	–
	19 000 – 19 999	11 163	–	–
	20 000 – 20 999	12 883	–	–
	21 000 – 21 999	14 603	–	–
	22 000 – 22 999	16 323	–	–
	23 000 – 23 999	18 043	–	–
	24 000 – 24 999	19 763	–	–
	25 000 – 25 999	21 483	–	–
	26 000 – 26 999	23 203	–	–
	27 000 – 27 999	24 923	–	–
	28 000 – 28 999	26 643	–	–
	29 000 – 29 999	28 363	–	–
	30 000 – 30 999	30 083	–	–
	31 000 –	31 803	–	–
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	12 000 – 16 999	1 229	–	–
	17 000 – 18 999	1 242	–	–
	19 000 – 19 999	1 611	–	–
	20 000 – 20 999	2 359	–	–
	21 000 – 21 999	4 079	–	–
	22 000 – 22 999	5 799	–	–
	23 000 – 23 999	7 519	–	–
	24 000 – 24 999	9 239	–	–
	25 000 – 25 999	10 959	–	–
	26 000 – 26 999	12 679	–	–
	27 000 – 27 999	14 399	–	–
	28 000 – 28 999	16 119	–	–
	29 000 – 29 999	17 839	–	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	30 000 – 30 999	19 559	–
	31 000 – 31 999	21 279	–
	32 000 –	22 999	–

C Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar

1 Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I	0 – 1 300	370	0
	1 301 – 3 000	425	55
	3 001 – 7 000	1 360	95
	7 001 –	5 160	168
2 Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1	2 001 –	1 000	0
3 Tungta terrängvagnar som hör till skatteklass 1			
med två hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	35
	6 001 – 14 000	1 700	70
	14 001 –	7 300	200
med tre eller flera hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	30
	6 001 – 14 000	1 500	50
	14 001 – 18 000	5 500	130
	18 001 –	10 700	170

D Släpvagnar

1 Släpvagnar med skattevikt över 750 men högst 3 000 kilogram	751 – 2 000	360	0
	2 001 – 3 000	380	21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil ¹ som inte kan drivas med dieselolja			
med en hjulaxel	3 001 –	580	11
med två hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	9
	13 001 –	1 480	0
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	6
	13 001 –	1 180	0

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass 1 tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
3 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med diesellojla, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjulaxel	3 001 – 5 000	630	78
	5 001 – 8 000	2 190	107
	8 001 –	5 400	198
med två eller flera hjulaxlar	3 001 – 8 000	610	42
	8 001 – 11 000	2 710	76
	11 001 – 14 000	4 990	114
	14 001 –	8 410	160
3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001 – 8 000	320	36
	8 001 –	2 120	64
med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	310	23
	8 001 – 11 000	1 460	38
	11 001 – 14 000	2 600	58
	14 001 – 17 000	4 340	76
	17 001 –	6 620	84
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	300	14
	11 001 – 17 000	1 420	30
	17 001 – 25 000	3 220	50
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass 1 ¹			
med en hjulaxel	3 001 – 8 000	550	45
	8 001 –	2 800	120
med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med diesellojla, tas skatt ut enligt 3.

Bilaga 2

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

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen

Fordonsskatt (Indelningen i skatte kategorier för dessa fordon ansluter till den som finns i bilaga 1).

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
A Bussar			
2 Bussar som kan drivas med diesellojja			
2.1 med två hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 510	
	4 000 – 4 999	2 615	
	5 000 – 5 999	2 825	
	6 000 – 6 999	3 089	
	7 000 – 7 999	3 329	
	8 000 – 8 999	3 569	
	9 000 – 9 999	3 809	
	10 000 – 10 999	4 037	
	11 000 – 11 999	4 797	
	12 000 – 12 999	5 574	
	13 000 – 13 999	6 292	
	14 000 – 14 999	8 949	
	15 000 – 15 999	12 575	
	16 000 – 16 999	13 769	
	17 000 – 17 999	16 622	
	18 000 – 18 999	18 932	
	19 000 –	23 532	
	2.2 med tre hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 315
		4 000 – 4 999	2 415
5 000 – 5 999		2 615	
6 000 – 6 999		2 819	
7 000 – 7 999		3 009	
8 000 – 8 999		3 199	
9 000 – 9 999		3 389	
10 000 – 10 999		3 579	
11 000 – 11 999		3 769	
12 000 – 12 999		4 011	
13 000 – 13 999		4 221	
14 000 – 14 999		5 871	
15 000 – 15 999		7 521	
16 000 – 16 999		9 171	
17 000 – 17 999		10 146	
18 000 – 18 999		10 402	
19 000 – 19 999		10 444	
20 000 – 20 999	10 485		
21 000 – 21 999	12 462		
22 000 – 22 999	13 641		
23 000 – 23 999	14 471		
24 000 – 24 999	15 777		
25 000 – 25 999	16 457		
26 000 – 26 999	17 137		

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
	27 000 – 27 999	19 537
	28 000 – 28 999	21 937
	29 000 –	24 337
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 315
	4 000 – 4 999	2 415
	5 000 – 5 999	2 615
	6 000 – 6 999	2 819
	7 000 – 7 999	3 009
	8 000 – 8 999	3 199
	9 000 – 9 999	3 389
	10 000 – 10 999	3 579
	11 000 – 11 999	3 769
	12 000 – 12 999	4 010
	13 000 – 13 999	4 251
	14 000 – 14 999	4 492
	15 000 – 15 999	5 492
	16 000 – 16 999	6 492
	17 000 – 17 999	8 074
	18 000 – 18 999	9 074
	19 000 – 19 999	9 152
	20 000 – 20 999	10 052
	21 000 – 21 999	10 952
	22 000 – 22 999	11 852
	23 000 – 23 999	12 752
	24 000 – 24 999	13 667
	25 000 – 25 999	14 990
	26 000 – 26 999	16 313
	27 000 – 27 999	17 636
	28 000 – 28 999	18 959
	29 000 – 29 999	20 282
	30 000 – 30 999	21 605
	31 000 – 31 999	22 928
	32 000 –	24 251

B Lastbilar

2 Lastbilar som kan drivas med dieselolja

2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar

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

3 501 – 5 999	3 094
6 000 – 6 999	3 426
7 000 – 7 999	5 413
8 000 – 8 999	6 430
9 000 – 9 999	8 429
10 000 – 10 999	8 857
11 000 – 11 999	11 775
12 000 – 12 999	13 365
13 000 – 13 999	16 875
14 000 –	17 737

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	7 000 – 7 999	1 727
	8 000 – 8 999	2 084
	9 000 – 10 999	3 423
	11 000 – 12 999	4 751
	13 000 –	7 213
2.2 med anordning för påhängsvagn med tre eller flera hjulaxlar		
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 4 999	2 669
	5 000 – 5 999	2 826
	6 000 – 6 999	3 525
	7 000 – 7 999	8 453
	8 000 – 8 999	11 021
	9 000 – 9 999	11 811
	10 000 – 10 999	15 676
	11 000 – 11 999	16 476
	12 000 – 12 999	17 486
	13 000 – 13 999	18 496
	14 000 – 14 999	19 506
	15 000 –	20 015
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	7 000 – 17 999	4 638
	18 000 – 19 999	6 416
	20 000 –	9 491
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar		
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 8 999	2 420
	9 000 – 9 999	2 547
	10 000 – 10 999	2 821
	11 000 – 11 999	3 801
	12 000 – 12 999	4 781
	13 000 – 13 999	5 261
	14 000 – 14 999	5 937
	15 000 – 15 999	6 480
	16 000 – 16 999	8 210
	17 000 –	9 908
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	7 000 –	300

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
2.4 med annan draganordning än anordning för på påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar		
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 11 999	2 232
	12 000 – 12 999	3 041
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	7 000 –	500
2.5 utan draganordning med två hjulaxlar		
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 8 999	2 420
	9 000 – 9 999	2 547
	10 000 – 10 999	2 821
	11 000 – 11 999	3 801
	12 000 – 12 999	4 781
	13 000 – 13 999	5 261
	14 000 – 14 999	5 937
	15 000 – 15 999	6 480
	16 000 – 16 999	8 210
	17 000 –	9 908
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	12 000 – 12 999	317
	13 000 – 13 999	879
	14 000 – 14 999	1 236
	15 000 –	2 799
2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar		
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 11 999	2 232
	12 000 – 12 999	3 041
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon		
	12 000 – 16 999	552
	17 000 – 18 999	1 134
	19 000 – 20 999	1 471
	21 000 – 22 999	2 268
	23 000 –	3 525
2.7 utan draganordning med fyra eller flera hjulaxlar		
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon		
	3 501 – 11 999	2 232
	12 000 – 12 999	3 041
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon		
	12 000 – 16 999	552
	17 000 – 18 999	1 134
	19 000 – 22 999	1 471
	23 000 – 24 999	1 492
	25 000 – 26 999	2 329
	27 000 – 28 999	3 698
	29 000 – 29 999	5 486

2 Förslag till lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Fordonsskatt skall betalas till staten enligt denna lag för vissa personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar.

2 § Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5 och 8–9 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).

Med skattevikt avses för personbilar tjänstevikten samt för lätta bussar och lätta lastbilar totalvikten.

Skatteplikt

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

1. personbilar som

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

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

2. lätta bussar och lätta lastbilar.

Undantag från skatteplikt

4 § Fordon som avses i 2 kap. 2 § första stycket 2 eller 3 eller 2 kap. 2 § andra stycket 5 vägtrafikskattelagen (0000:000) är inte skattepliktiga.

Skattskyldighet

5 § Skattskyldig för ett visst fordon är den som anses som ägare av fordonet enligt 2 kap. 4 § andra stycket vägtrafikskattelagen (0000:000).

Skattens storlek

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

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

Beträffande skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod samt för de fall när ett fordons beskaffenhet eller användning ändras gäller bestämmelserna i 2 kap. 10–11 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).

Nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt

7 § I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt gäller bestämmelserna i 2 kap. 18–20 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000).

Övriga bestämmelser

8 § I övrigt gäller i fråga om fordonsskatt enligt denna lag följande bestämmelser i vägtrafikskattelagen (0000:000), nämligen om

- beskattningsbeslut i 4 kap.,
- betalning av vägtrafikskatt i 5 kap.,
- effekter av att skatt inte betalas eller betalas för sent i 6 kap.,
- överklagande i 7 kap., samt om
- avrundning, nedsättning av skatt och avräkning samt verkställighet i 8 kap.

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

2. De äldre bestämmelserna i 14 a och c §§ fordonsskattelagen (1988:327) gäller fortfarande beträffande sådana fordon som vid ikraftträdandet omfattas av bestämmelserna. Beträffande fordon som vid ikraftträdandet omfattas av 14 b § fordonsskattelagen i enlighet med övergångsbestämmelserna till lagen (2001:1129) om ändring i fordonsskattelagen gäller de äldre bestämmelserna i 14 b §.

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

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
A Personbilar				
1. Personbilar som inte kan drivas med dieselolja				
1.1 modellår 1989–2005	0 –	900	585	0
	901 –		734	149
1.2 modellår 1988 eller tidigare	0 –	900	761	0
	901 –		954	194
2. Personbilar som kan drivas med dieselolja				
2.1 modellår 1989–2005	0 –	900	2 021	0
	901 –		2 533	512
2.2 modellår 1988 eller tidigare	0 –	900	2 245	0
	901 –		2 814	569
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med dieselolja				
	0 –	1 600	546	0
	1 601 –	3 000	602	56
	3 001 –	3 500	1 377	0
2. Lätta bussar som kan drivas med dieselolja				
	0 –	1 600	1 008	0
	1 601 –	3 000	1 085	77
	3 001 –	3 500	2 163	0
C Lätta lastbilar				
1. Lätta lastbilar som inte kan drivas med dieselolja				
	0 –	1 600	546	0
	1 601 –	3 000	602	56
	3 001 –	3 500	1 377	0
2 Lätta lastbilar som kan drivas med dieselolja				
2.1 med anordning för påhängsvagn				
a) med två hjulaxlar	0 –	1 600	1 217	0
	1 601 –	3 000	1 301	84
	3 001 –	3 500	2 487	77
b) med tre eller flera hjulaxlar	0 –	1 600	1 217	0
	1 601 –	3 000	1 270	53
	3 001 –	3 500	2 024	97

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.2 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn				
a) med två hjulaxlar	0 –	1 600	1 008	0
	1 601 –	3 000	1 085	77
	3 001 –	3 500	2 168	0
b) med tre eller flera hjulaxlar	0 –	1 600	955	0
	1 601 –	3 000	1 023	69
	3 001 –	3 500	2 032	0
2.3 utan draganordning				
a) med två hjulaxlar	0 –	1 600	1 008	0
	1 601 –	3 000	1 085	77
	3 001 –	3 500	2 168	0
b) med tre eller flera hjulaxlar	0 –	1 600	955	0
	1 601 –	3 000	1 023	69
	3 001 –	3 500	2 032	0

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

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 7 och 9 §§ lagen (1972:435) om överlastavgift skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

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

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

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

Använder någon annans fordon utan lov, påförs *användaren* överlastavgiften.

Lydelse enligt prop. 2003/04:160

Föreslagen lydelse

9 §

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

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

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § första stycket, 5 kap. 19 § och 8 kap. 2–5 §§ vägtrafikskattelagen (0000:000) skall också gälla överlastavgift. Det som sägs där om Skatteverket gäller då länsstyrelsen.

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

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

¹ Senaste lydelse 1990:1197.

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

Bilaga 2

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

1 §¹

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

Återvinning får dock inte ske av

1. betalning av

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

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

b) skatt enligt *vägrafikskattelagen (0000:000) eller lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,*

c) tull och

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

¹ Senaste lydelse 2003:538.

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

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

Lydelse enligt prop. 2003/04:145 Föreslagen lydelse

2 §

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

1. lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. bilskrotningslagen (1975:343),
3. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
4. *lagen (1976:339) om salu-* 4. *vägtrafikskattelagen*
vagnsskatt, *(0000:000),*
5. *fordonskattelagen* 5. *lagen (0000:000) med sär-*
(1988:327), *skilda bestämmelser om fordons-*
skatt,
6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,
7. lagen (1994:419) om brottsofferfond,
8. skattebetalningslagen (1997:483),
9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, eller.
10. lagen (2004:000) om trängselskatt.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

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

- | | |
|---|--|
| 1. kupongskattelagen (1970:624), | 2. vägtrafikskattelagen (0000:000), eller lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, |
| 2. fordonsskattelagen (1988:327), | |
| 3. taxeringslagen (1990:324), | |
| 4. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlandsbosatta artister m.fl., och | |
| 5. skattebetalningslagen (1997:483). | |

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

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

¹ Senaste lydelse 2002:418.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 1 kap. 5 §, 2 kap. 1 § och 10 kap. 5 § skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 1 kap. 2 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 a §

Vad som i denna lag sägs om energiskatt skall i förekommande fall avse energiskatt med tillägg av, eller avdrag för, en miljöklasskomponent med det belopp som framgår av 2 kap. 1 § första stycket.

5 §¹

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och vägtrafikskattelagen (0000:000).

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §²

Energiskatt och koldioxidskatt skall, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 00 26, 2710 00 27, 2710 00 29 eller 2710 00 32	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	2 kr 68 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	4 kr 79 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 12 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	3 kr 23 öre per liter
	b) miljöklass 2	2 kr 71 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	4 kr 82 öre per liter
2. 2710 00 26, 2710 00 34	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 38 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	5 kr 49 öre per liter

¹ Senaste lydelse 2001:569.

² Senaste lydelse 2003:810.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
eller 2710 00 36				
3. 2710 00 51, 2710 00 55, 2710 00 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
eller 2710 00 74– 2710 00 78				
	a) har försetts med märkämen eller ger mindre än 85 volym- procent destillat vid 350°C,	732 kr per m ³	2 598 kr per m ³	3 330 kr per m ³
	b) inte har försetts med märkämen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig			
	miljöklass 1	733 kr per m ³	2 598 kr per m ³	3 331 kr per m ³
	miljöklass 2	975 kr per m ³	2 598 kr per m ³	3 573 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljö- klass	1 294 kr per m ³	2 598 kr per m ³	3 892 kr per m ³
4. ur 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	1 344 kr per 1 000 kg	1 344 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	143 kr per 1 000 kg	2 732 kr per 1 000 kg	2 875 kr per 1 000 kg
5. ur 2711 29 00	Metan som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 105 kr per 1 000 m ³	1 105 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	237 kr per 1 000 m ³	1 946 kr per 1 000 m ³	2 183 kr per 1 000 m ³
6. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 105 kr per 1 000 m ³	1 105 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	237 kr per 1 000 m ³	1 946 kr per 1 000 m ³	2 183 kr per 1 000 m ³
7. 2701, 2702 eller 2704	Kolbränslen	312 kr per 1 000 kg	2 260 kr per 1 000 kg	2 572 kr per 1 000 kg
8. 2713 11 00– 2713 12 00	Petroleumkoks	312 kr per 1 000 kg	2 260 kr per 1 000 kg	2 572 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § första stycket 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

För kalenderåret 2005 och efterföljande kalenderår skall de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om enligt 10 §.

Föreslagen lydelse

Energiskatt, med justering av en miljöklasskomponent, och koldioxid-skatt skall, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energi-skatt	Miljöklass-komponent	Koldioxid-skatt	Summa skatt
1. 2710 00 26, 2710 00 27, 2710 00 29 eller 2710 00 32	Bensin som upp- fyller krav för				
	a) miljöklass 1				
	– motorbensin	2 kr 68 öre per liter	0 kr per liter	2 kr 11 öre per liter	4 kr 79 öre per liter
	– alkylatbensin	2 kr 68 öre per liter	-1 kr 56 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	3 kr 23 öre per liter
	b) miljöklass 2	2 kr 68 öre per liter	0 kr 3 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	4 kr 82 öre per liter
2. 2710 00 26, 2710 00 34 eller 2710 00 36	Annan bensin än som avses under 1	2 kr 68 öre per liter	0 kr 70 öre per liter	2 kr 11 öre per liter	5 kr 49 öre per liter
3. 2710 00 51, 2710 00 55, 2710 00 69 eller 2710 00 74– 2710 00 78	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som				
	a) har försetts med märkämmen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	732 kr per m ³	–	2 598 kr per m ³	3 330 kr per m ³
	b) inte har försetts med märkämmen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig				
	miljöklass 1	1 233 kr per m ³	0 kr per m ³	2 598 kr per m ³	3 831 kr per m ³
	miljöklass 2	1 233 kr per m ³	242 kr per m ³	2 598 kr per m ³	4 073 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 252 kr per m ³	542 kr per m ³	2 598 kr per m ³	4 392 kr per m ³
4. ur 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för				

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			Summa skatt	
		Energi-skatt	Miljöklass-komponent	Koldioxid-skatt		
5. ur 2711 29 00	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luft- fartyg	0 kr per 1 000 kg	–	1 344 kr per 1 000 kg	1 344 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	143 kr per 1 000 kg	–	2 732 kr per 1 000 kg	2 875 kr per 1 000 kg	
	Metan som används för		–			
	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luft- fartyg	0 kr per 1 000 m ³	–	1 105 kr per 1 000 m ³	1 105 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	237 kr per 1 000 m ³	–	1 946 kr per 1 000 m ³	2 183 kr per 1 000 m ³	
	6. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för		–		
	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luft- fartyg	0 kr per 1 000 m ³	–	1 105 kr per 1 000 m ³	1 105 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	237 kr per 1 000 m ³	–	1 946 kr per 1 000 m ³	2 183 kr per 1 000 m ³	
	7. 2701, 2702 eller 2704	Kolbränslen	312 kr per 1 000 kg	–	2 260 kr per 1 000 kg	2 572 kr per 1 000 kg
	8. 2713 11 00– 2713 12 00	Petroleumkoks	312 kr per 1 000 kg	–	2 260 kr per 1 000 kg	2 572 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § första stycket 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

För kalenderåret 2005 och efterföljande kalenderår skall de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om enligt 10 §.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

5 §¹

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

Avgiften uppgår för personbil och båt till 1 000 kronor. Avgiften beräknas för lastbilar, bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i vägtrafikregistret på följande sätt.

Avgiften uppgår för personbil, lätt lastbil och lätt buss samt båt till 1 000 kronor. Avgiften beräknas för tunga lastbilar, tunga bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i

¹ Senaste lydelse 2003:810.

vägtrafikregistret på följande sätt.

Skattevikt, kilogram	Avgift, kronor
0– 3 500	1 000
3 501–10 000	2 000
10 001–15 000	3 000
15 001–20 000	4 000
20 001–	5 000

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas enligt *fordonsskattelagen* (1988:327). Avgiften för annat motordrivet fordon än som avses i andra stycket uppgår till 1 000 kronor. Avgiften tas ut för varje tillfälle som bränsletank påträffas med oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 § eller 9 a §.

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

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas enligt *vägtrafikskattelagen* (0000:000). Avgiften för annat motordrivet fordon än som avses i andra stycket uppgår till 1 000 kronor. Avgiften tas ut för varje tillfälle som bränsletank påträffas med oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 § eller 9 a §.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

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

Härigenom föreskrivs att i 3 § första stycket 13 d) lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt¹ orden ”9 § första stycket fordonsskattelagen (1988:327)” skall bytas ut mot ”2 kap. 2 § första stycket vägtrafikskattelagen (0000:000) eller 4 § lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt”.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

¹ Senaste lydelse av 3 § 2000:1345.

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

Härigenom föreskrivs att 12, 15, 17 a, 23, 25 och 35 §§ samt rubriken närmast före 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

12 §¹

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

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

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

Föreslagen lydelse

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 4 och 5 kap. 7 § vägtrafikskattelagen (0000:000) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §

Vägavgiften betalas genom *insättning* på särskilt konto.

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2003:721.

17 a §¹

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

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

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

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

23 §²

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

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

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

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

Brukandeförbud

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

Användningsförbud

25 §

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

Första stycket skall inte tillämpas om ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats till en bank eller liknande betalningsförmedlare, oavsett om vägavgiften har hunnit bokföras eller inte på det sätt som föreskrivs i 15 § andra stycket.

¹ Senaste lydelse 2001:570.

² Senaste lydelse 2001:89.

Nuvarande lydelse

35 §

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

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

Beslut enligt 22 § får ej överklagas.

Föreslagen lydelse

I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 7 kap. och 8 kap. 4 § vägtrafikskattelagen (0000:000) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

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

Beslut enligt 22 § får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

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

Bilaga 2

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

7 §¹

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

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

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

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

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller motsvarande förbud enligt *vägtrafikskattelagen (0000:000) eller lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt*, eller

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

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

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

¹ Senaste lydelse 2003:638.

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

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att i 9 kap. 8 § inkomstskattelagen (1999:1229)¹ orden ”60 § fordonsskattelagen (1988:327)” skall bytas ut mot ”5 kap. 8 § vägtrafikskattelagen (0000:000) eller 8 § lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt”.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 §

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

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

2. Motorredskap klass II när de används

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

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

b) för transport av gods på en väg som inte är enskild i andra fall än som avses i 2 kap. 14 § *vägtrafikskattelagen* (0000:000).

3. Släpfordon som dras av bilar.

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

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

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

13 §¹

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

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

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2002:806.

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen i den utsträckning som behövs för att förrättningen skall kunna genomföras,

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning, att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1988:1604) eller att handlägga ett ärende,

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

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

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

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

17 §²

Ett avställt fordon får inte brukas annat än

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

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

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

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

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om *användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (0000:000)*, enligt 8 § lagen (0000:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, enligt 18 § bilskrottningslagen (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit

¹ Se prop. 2003/04:121.

² Senaste lydelse 2002:582.

skatte- eller avgiftspliktigt enligt
nämnda lagar, samt

5. med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

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

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

Nuvarande lydelse

2 §¹

Beteckning	Betydelse
Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.
Jordbrukstraktor	<i>En traktor som enligt fordons-skattelagen (1988:327) hör till klass II.</i>
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn.	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antalet personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Trafiktraktor	<i>En traktor som enligt fordons-skattelagen (1988:327) hör till klass I.</i>
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

¹ Senaste lydelse 2003:219.

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn.	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antalet personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.
<i>Traktor klass I</i>	<i>En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) hör till skatteklass 1.</i>
<i>Traktor klass II</i>	<i>En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (0000:000) hör till skatteklass 2.</i>
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

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

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 17 § lagen (2004:000) om trängselskatt skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2003/04:145 *Föreslagen lydelse*

17 §

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

Bestämmelserna i 6 kap. 8–9 § vägtrafikskattelagen (0000:000) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt denna lag. Med skatt avses även expeditionsavgift och med *särskild avgift* skall då i stället avses tilläggsavgift.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2005.

Förteckning över remissinstanserna beträffande betänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63)

Efter remiss har följande remissinstanser lämnat yttrande över utredningens förslag: AB Svensk Bilprovning, Banverket, BIL Sweden, Buss & Samhälle, Ekonomistyrningsverket, Föreningen för gruvor, mineraler och metallproducenter i Sverige (SveMin), Föreningen Gröna Bilister, Föreningen Sveriges Skogsindustrier, Företagarna, Glesbygdsverket, Green Cargo, Kammarrätten i Göteborg, Kammarrätten i Jönköping, Kommerskollegium, Konkursverket, Konsumentverket, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Landsorganisationen i Sverige (LO), Landstingsförbundet, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Länsrätten i Stockholms län, Länsrätten i Örebro län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Miljöfordon i Göteborg, Motorbranschens Riksförbund, Motorhistoriska Riksförbundet, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Motormännens Riksförbund, Nature Associates, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Riksåklagaren, Samhällsvetenskapliga fakulteten vid Umeå Universitet, Skatteverket, Statens Energimyndighet (STEM), Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA), Statens Jordbruksverk, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statskontoret, Svensk Energi, Svenska Biogasföreningen, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Handelskammarförbundet, Svenska Kommunförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum Institutet (SPI), Svenska Transportarbetareförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation, Sveriges Transportindustriförbund, Sveriges Åkeriföretag, Verket för Innovationssystem (VINNOVA), Volvo Personvagnar AB, Vägverket

Yttranden har också inkommit från: Mikael Larsson, Zinkgruvan Mining, Bilfront, Boliden Mineral AB, Svenska Kalkföreningen, LKAB, Svenska Gasföreningen, Kungliga Automobilklubben, Toyota Sweden AB, Gröna Näringens Riksorganisation, Handelskammaren i Västerbottens län, Landsföreningen Sveriges Maskinstationer, Länsbygderådet i Jämtlands län, Folkrorelserådet hela Sverige ska leva, Mellansvenska Handelskammaren, Skånetrafiken

Följande remissinstanser avstår från att yttra sig eller har inte svarat: Biltrafikens Arbetsgivarförbund, Bioalcohol Fuel Foundation, Blekinge Tekniska Högskola, Chalmers Tekniska högskola, FöretagarFörbundet, Handelshögskolan i Göteborg, Husvagnsbranschens Riksförbund, Industrins Utredningsinstitut, Institutet för tillväxtpolitiska studier, ITS Sweden AB, Konjunkturinstitutet, Kungliga Ingenjör- och vetenskapsakademien, LRF Skogsägarna, Maskinentreprenörerna, Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund, Näringslivets Nämnd för Regelgranskning, Scania AB, Svensk Handel, Svenska Taxiförbundet, Sweco AB, Volvo AB

Promemorians lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 § ¹	
Beteckning	Betydelse
Dolly	En släpkärra som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon <i>eller ett terrängsläp</i> .
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som <i>är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen</i> .
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på

¹ Senaste lydelse 2003:219.

Föreslagen lydelse

2 §¹

Beteckning	Betydelse
Dolly	En släpkärra som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och <ul style="list-style-type: none"> 1. är inrättad huvudsakligen för personbefordran, eller 2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone <ul style="list-style-type: none"> a. fast monterade sittplatser som kan göras om till sovplatser, b. fast monterad utrustning för matlagning och lagring, och c. bord. Personbilar delas in i klass I och klass II.

¹ Senaste lydelse 2003:219.

Personbil klass I

En personbil som inte tillhör klass II.

Personbil klass II

En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone
a. fast monterade sittplatser som kan göras om till sovplatser,
b. fast monterad utrustning för matlagning och lagring, och
c. bord.

Påhängsvagn

En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.

-
1. Denna lag träder i kraft den xx.
 2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som personbil eller lastbil gäller fortfarande.

Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Husbilar och efterfordon

Efter remiss av promemorians förslag har yttranden inkommit från Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Örebro län, Rikspolisstyrelsen, Vägverket, Skatteverket, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Bil Sweden, Motorbranschens riksförbund, Husvagnsbranschens riksförbund och Caravan Club of Sweden.

Släpvagnsbranschens riksförbund och Motorhome Club of Sweden har inte inkommit med remissyttranden.

Minimiskattesatser för tunga fordon enligt EG-rätten

Motorfordon

Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt i ton		Minimiskattesatser			
Inte mindre än	Mindre än	Drivaxel/axlar med luftfjädring eller likvärdig fjädring 1)	Andra system för fjädring av drivaxel/axlar		
		Minimiskattesats/år i euro	Minimiskattesats/år i svenska kronor 2)	Minimiskattesats/år i euro	Minimiskattesats/år i svenska kronor 2)
2 axlar					
12–	13	0	0	31	302
13–	14	31	302	86	837
14–	15	86	837	121	1 178
15–	18	121	1 178	274	2 667
3 axlar					
15–	17	31	302	54	526
17–	19	54	526	111	1 080
19–	21	111	1 080	144	1 402
21–	23	144	1 402	222	2 161
23–	26	222	2 161	345	3 358
4 axlar					
23–	25	144	1 402	146	1 421
25–	27	146	1 421	228	2 219
27–	29	228	2 219	362	3 523
29–	32	362	3 523	537	5 227

Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt i ton		Minimiskattesatser			
Inte mindre än	Mindre än	Drivaxel/axlar med luftfjädring eller likvärdig fjädring 1)		Andra system för fjädring av drivaxel/axlar	
		Minimiskattesats/år i euro	Minimiskattesats/år i svenska kronor 2)	Minimiskattesats/år i euro	Minimiskattesats/år i svenska kronor 2)
2+1 axlar					
12–	16	0	0	0	0
16–	18	0	0	14	136
18–	20	14	136	32	311
20–	22	32	311	75	730
22–	23	75	730	97	944
23–	25	97	944	175	1 703
25–	28	175	1 703	307	2 988
2+2 axlar					
23–	25	30	292	70	681
25–	26	70	681	115	1 119
26–	28	115	1 119	169	2 645
28–	29	169	1 645	204	1 986
29–	31	204	1 986	335	3 261
31–	33	335	3 261	465	4 526
33–	38	465	4 526	706	6 872
2+3 axlar					
36–	38	370	3 601	515	5 013
38–	40 ton	515	5 013	700	6 813
3+2 axlar					
36–	38	327	3 127	454	4 419
38–	40	454	4 419	628	6 112
40–	44	628	6 112	929	9 042
3+3 axlar					
36–	38	186	1 810	225	2 190
38–	40-+++	225	2 190	336	3 270
40–	44	336	3 270	535	5 207

1) Fjädring som anses likvärdig i enlighet med definitionen i bilaga II i till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensionen i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

2) Beloppen avser den svenska vägavgiften som fastställts för år 2002, se SFS 2001:798. Officiella växelkurser den 1 oktober 2001 (EGT 2001/C 278/01) har använts (1 euro = 9,7331 svenska kronor).

Paragrafnycklar

Vägtrafikskattelagen

Tabellen visar *närmaste* motsvarighet i de nu gällande författningarna – fordonsskattelagen (1988:327), FSL, och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt (LSV) – till de olika paragraferna i förslaget till ny vägtrafikskattelag (VTL).

Bestämmelse i VTL	Bestämmelse i FSL eller LSV
1 kap.	
1 § första stycket	1 § första stycket och 7 § FSL samt 1 § första stycket LSV
andra stycket	Stycket är nytt
2 § första stycket	36 § första stycket FSL, 6 § LSV samt 5 § första stycket FSF
andra stycket	5 § första stycket FSF
3 § 1	1 § andra stycket FSL
2	Punkten är ny, jfr dock 5 § FSL
3	1 § tredje stycket FSL
4	Punkten är ny
4 §	11 § första och andra styckena FSL
5 §	Paragrafen är ny
6 §	Paragrafen är ny
7 §	5 § FSL
8 §	2 § FSL
9 §	67 § FSL samt 6 § LSV
10 §	Paragrafen är ny
2 kap.	
1 §	6 § första stycket och 7 § FSL
2 §	6 § andra stycket och 9 § FSL
3 §	89 § FSL
4 § första stycket	10 § första stycket FSL
andra stycket	10 § tredje stycket FSL
tredje stycket	Stycket är nytt
5 §	12 § FSL
6–8 §§	Paragraferna är nya
9 §	14 § FSL
10 §	Paragrafen är ny
11 §	13 § FSL
12 §	15 § FSL
13 §	20 § FSL
14 §	21 §, 25 § andra stycket och 25 a första stycket FSL
15 §	22 §, 25 § första stycket och 25 a § andra stycket FSL

Bestämmelse i VTL	Bestämmelse i FSL eller LSV
16 §	23 § första stycket FSL
17 §	25 § tredje stycket FSL
18 §	20 § andra stycket och 25 § andra stycket FSL
19 §	88 § FSL
20 §	88 § FSL och 22 § FSF
3 kap.	
1 §	1 § första stycket LSV
2 §	2 § LSV
3 §	3 § första och andra styckena LSV
4 §	4 § LSV
4 kap.	
1 § första stycket	36 § FSL samt 6 § LSV
andra stycket	45 § andra stycket FSL samt 6 § LSV
2–5 §§	Paragraferna är nya, jfr 37–39 §§ FSL
6 §	Paragrafen är ny
7 § första stycket	42 § första stycket FSL samt LSV 6 §
andra stycket	Stycket är nytt
8 §	44 § FSL samt 6 § LSV
9 §	43 § FSL samt LSV 6 §
10 §	41 § FSL
5 kap.	
1 §	58 § FSL samt 6 § LSV
2 §	16 § FSL
3 § första och andra styckena	51 § första och andra styckena FSL
tredje stycket	51 § fjärde stycket FSL
4 §	51 § tredje stycket FSL
5 §	54 § FSL
6 § första stycket	3 § SVF
andra stycket	2 § första stycket och 3 § SVF
7 §	55 § FSL samt 6 § LSV
8 § första och andra styckena	60 § FSL
tredje stycket	Stycket är nytt
9 §	59 § första stycket FSL
10 §	Paragrafen är ny
11 §	59 § andra stycket FSL
12 § första och andra styckena	17 § FSL
tredje stycket	5 § LSV
13 §	18 § FSL

Bestämmelse i VTL	Bestämmelse i FSL eller LSV
14 §	19 § FSL
15–16 §§	70 a § FSL
17 §	76 § FSL
18 §	61–63 §§ FSL samt 6 § LSV

6 kap.

1 §	64 § FSL
2 §	65 § FSL
3 §	78 § FSL
4 §	79 § FSL
5 §	80 § FSL
6 §	81 § FSL
7 §	82 § FSL

7 kap. Kapitlet är nytt och ersätter bl.a. 84 och 84 a §§ FSL, jfr även 6 § LSV

8 kap.

1 §	57 § FSL och 6 § LSV
2 §	66 § andra stycket FSL och 6 § LSV
3 §	66 § tredje stycket och 85 § FSL samt 6 § LSV
4 §	66 § första stycket FSL, 12 § andra stycket FSF samt 6 § LSV

Fordonsskattelagen (1988:327)

Tabellen visar *närmaste* motsvarighet i förslaget till vägtrafikskattelag (VTL) till nu gällande bestämmelser i fordonsskattelagen (1988:327), FSL.

Bestämmelse i FSL	Bestämmelse i VTL
1 § första stycket	1 kap. 1 § första stycket
andra stycket	1 kap. 3 § punkten 1
tredje stycket	1 kap. 3 § punkten 3
2 §	1 kap. 8 §
3 §	Saknar motsvarighet
4 §	Saknar motsvarighet
5 §	1 kap. 7 §
6 § första stycket	2 kap. 1 §
andra stycket	2 kap. 2 § andra stycket punkten 2
7 §	1 kap. 1 § första stycket
8 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1992:1440)</i>
9 § första stycket	2 kap. 2 § första stycket
andra stycket	2 kap. 2 § andra stycket punkten 1 och 3
10 §	2 kap. 4 §
11 §	1 kap. 4 §
12 §	2 kap. 5 §
13 §	2 kap. 11 §
14 §	2 kap. 9 §
14 a §	Punkten 2 i övergångsbestämmelserna till VTL samt punkten 2 av övergångsbestämmelserna till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt
14 b §	Punkten 2 i övergångsbestämmelserna till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (<i>Paragrafen upphävd [SFS 2001:1129]. Den gäller dock fortfarande enligt övergångsbestämmelse.</i>)
14 c §	Punkten 2 i övergångsbestämmelserna till VTL samt punkten 2 av övergångsbestämmelserna till lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt
15 §	2 kap. 12 §
16 §	5 kap. 2 §
17 §	5 kap. 12 § första och andra styckena
18 §	5 kap. 13 §
19 §	5 kap. 14 §
20 §	2 kap. 13 §
21 §	2 kap. 14 §
22 §	2 kap. 15 §

Bestämmelse i FSL	Bestämmelse i VTL
23 §	2 kap. 16 §
24 §	Saknar motsvarighet.
25 § första stycket	2 kap. 15 § andra stycket
andra stycket	2 kap. 14 §
tredje stycket	2 kap. 16 §
25 a § första stycket	2 kap. 14 §
andra stycket	2 kap. 15 § andra stycket
26–35 §§	<i>Paragraferna upphävda (SFS 1992:1440)</i>
36 § första och andra styckena	4 kap. 1 § första stycket
tredje stycket	Saknar motsvarighet
37–39 §§	Saknar motsvarighet, jfr dock 4 kap 2–5 §§
40 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1992:1440)</i>
41 §	4 kap. 10 §
42 § första stycket	4 kap. 7 § första stycket
andra stycket	Saknar motsvarighet
43 §	4 kap. 9 §
44 §	4 kap. 8 §
45 § första stycket	Saknar motsvarighet
andra stycket	4 kap. 1 § andra stycket
46–47 §§	Saknar motsvarighet.
48–50 §§	<i>Paragraferna upphävda (SFS 1992:1440)</i>
51 § första och andra styckena	5 kap. 3 första och andra styckena
tredje stycket	5 kap. 4 §
fjärde stycket	5 kap. 3 § tredje stycket
52 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1992:1440)</i>
53 §	Saknar motsvarighet
54 §	5 kap. 5 §
55 §	5 kap. 7 §
56 §	Saknar motsvarighet
57 §	8 kap. 1 §
58 §	5 kap. 1 §
59 § första stycket	5 kap. 9 §
andra stycket	5 kap. 11 §
60 §	5 kap. 8 § första och andra styckena
60 a §	Saknar motsvarighet.
61–63 §§	5 kap. 18 §
64 §	6 kap. 1 §
65 §	6 kap. 2 §
66 § första stycket	8 kap. 4 §
andra stycket	5 kap. 14 § och 8 kap. 2 §
tredje stycket	8 kap. 3 §
67 §	1 kap. 9 §
68 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1998:191)</i>
69–70 §§	<i>Paragraferna upphävda (SFS</i>

Bestämmelse i FSL	Bestämmelse i VTL
	<i>2003:1196)</i>
70 a §	5 kap. 15–16 §§
71–73 §§	<i>Paragraferna upphävda (SFS 1992:1440)</i>
74 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 2003:1196)</i>
75 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1992:1440)</i>
76 §	6 kap. 17 §
77 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1992:1440)</i>
78 §	6 kap. 3 §
79 §	6 kap. 4 §
80 §	6 kap. 5 §
81 §	6 kap. 6 §
82 §	6 kap. 7 §
83 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1996:672)</i>
84–84 a §§	7 kap.
85 §	8 kap. 3 §
86–87 §§	Saknar motsvarighet
88 §	2 kap. 19–20 §§
89 §	2 kap. 3 §

Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt

Tabellen visar *närmaste* motsvarighet i förslaget till vägtrafikskattelag (VTL) till nu gällande bestämmelser i lagen (1976:339) om saluvagnsskatt (LSV).

Bestämmelse i LSV	Bestämmelse i VTL
1 § första stycket	1 kap. 1 § första stycket
andra stycket	1 kap. 2 § första stycket
2 §	3 kap. 2 §
3 § första och andra styckena	3 kap. 3 §
tredje stycket	8 kap. 1 §
4 §	3 kap. 4 §
5 §	5 kap. 13 § tredje stycket
6 §	1 kap. 2 § första stycket, 4–5 kap., 6 kap. 1 och 7 §§, 8 kap. samt 9 kap. 1 §
7 §	<i>Paragrafen upphävd (SFS 1995:1202)</i>