

Lagrådsremiss

Skatt på trafikförsäkringspremie m.m.

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 1 mars 2007

Anders Borg

Rolf Bohlin
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Lagrådsremissen behandlar ett förslag till en lag om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. Genom skatten kommer fordonsägarna att bära statens kostnader för bl.a. sjukpenning och sjukersättning för de befintliga trafikskadorna. Skatten är utformad för att styra mot ökad trafiksäkerhet. Den föreslagna skatten är en del i finansieringen av de omfattande skattelättnader som föreslagits i budgetpropositionen för 2007 och som har till syfte att varaktigt öka sysselsättningen i landet.

Förslaget innebär att skatt skall betalas på premie för trafikförsäkring och på trafikförsäkringsavgift. Skattskyldig för skatten är de försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring. När det gäller skatt på trafikförsäkringsavgifter är Trafikförsäkringsföreningen skattskyldig. Skatt tas ut med 32 procent av den intjänade premien för trafikförsäkring och med 22 procent av den mottagna trafikförsäkringsavgiften.

I lagrådsremissen föreslås även en justering i inkomstskattelagen (1999:1229) av värdet på bilförmån till följd av den nya lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. Vidare föreslås vissa ändringar i försäkringsrörelselagen (1982:713) och skattebetalningslagen (1997:483).

Lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. föreslås gälla från och med den 1 juli 2007. Skatt på trafikförsäkringspremie och trafikförsäkringsavgift skall tas ut på premie respektive avgift som avser tid efter ikraftträdandet. Även ändringarna i övriga lagar föreslås träda i kraft den 1 juli 2007. Vad avser inkomstskattelagen tillämpas det nya värdet av bilförmån första gången vid 2009 års taxering.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om skatt på trafikförsäkringspremie m.m....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713).....	7
2.3	Förslag till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483).....	9
2.4	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	14
3	Ärendet och dess beredning.....	15
4	Bakgrund.....	16
4.1	EG:s direktiv om motorfordonsförsäkring och skadeförsäkring.....	16
4.2	Trafikförsäkring.....	17
4.2.1	Försäkringsplikt.....	17
4.2.2	Vem som får meddela trafikförsäkring.....	18
4.2.3	Skyldighet att meddela försäkring.....	18
4.2.4	Premiesättning.....	18
4.3	Trafikförsäkringsavgift.....	19
4.3.1	Trafikförsäkringsföreningen.....	19
4.3.2	Beräkning av trafikförsäkringsavgift.....	20
4.4	Ersättning för trafikskador.....	20
4.4.1	Trafikskadeersättning.....	20
4.4.2	Ersättning genom socialförsäkringen.....	21
4.5	Skatt på försäkringspremie.....	21
4.5.1	Andra svenska skatter på försäkringspremier.....	21
4.5.2	Skatt på trafikförsäkringen i andra länder.....	22
5	Överväganden och förslag.....	24
5.1	En reform av trafikförsäkringen.....	24
5.2	Trafikförsäkringsskatt.....	25
5.3	Lagens tillämpningsområde.....	30
5.4	Skattskyldighet.....	33
5.5	Skattens storlek.....	39
5.6	Beskattningsunderlag och skattskyldighetens inträde.....	42
5.7	Avdrag.....	46
5.8	Beskattningsförfarandet m.m.....	47
5.9	Ikraftträdande.....	49
6	Offentligfinansiella och andra effekter.....	51
7	Författningskommentar.....	52
7.1	Förslaget till lag om skatt på trafikförsäkringspremie m.m.....	52
7.2	Förslaget till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713).....	55
7.3	Förslaget till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483).....	55
7.4	Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	56

Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Skatt på trafikförsäkringspremie m.m.....	57
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	58
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser beträffande promemorian Skatt på trafikförsäkringspremie m.m.....	68

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om skatt på trafikförsäkringspremie m.m.,
2. lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713),
3. lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483), och
4. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om skatt på trafikförsäkringspremie m.m.

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens tillämpningsområde

1 § Skatt skall betalas till staten enligt denna lag på premie för trafikförsäkring som avser risk belägen inom landet samt på trafikförsäkringsavgift.

Definitioner

2 § I denna lag avses med

trafikförsäkring: försäkring enligt trafikskadelagen (1975:1410),

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

risk belägen inom landet: risk belägen i Sverige enligt 1 kap. 9 a § försäkringsrörelselagen (1982:713) eller 1 kap. 7 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.

Skattskyldighet

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

En utländsk försäkringsgivare som inte bedriver sin verksamhet här i landet från en sekundäretablering enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige, skall utse en skatterepresentant som skall företräda försäkringsgivaren på det sätt som framgår av 23 kap. 3 d § första stycket skattebetalningslagen (1997:483). Skatterepresentanten skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person.

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

Beskattningsunderlag och skattskyldighetens inträde

5 § Underlaget för beskattning av trafikförsäkringspremie utgörs av den intjänade premien för en trafikförsäkring för en kalendermånad. I beskattningsunderlaget ingår inte skatt enligt denna lag.

Skattskyldigheten inträder vid utgången av den kalendermånad för vilken premien har tjänats in.

6 § Underlaget för beskattning av trafikförsäkringsavgift utgörs av mottagen trafikförsäkringsavgift.

Skattskyldigheten inträder när trafikförsäkringsavgiften tas emot.

Skattens storlek

7 § Skatten på trafikförsäkringspremien utgör 32 procent av beskattningsunderlaget.

Skatten på trafikförsäkringsavgiften utgör 22 procent av beskattningsunderlaget.

Avdrag

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

Förfarandet

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

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

2.2 Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 25 § försäkringsrörelselagen (1982:713) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

25§¹

Solvensmarginalen enligt 1 kap. 8 a § andra stycket skall för skadeförsäkringsrörelse bestämmas med utgångspunkt i premieindex eller skadeindex. Vid beräkningen skall premie-, ersättnings-, avsättnings- och regressbelopp som avser försäkringsklasserna i 2 kap. 3 a § första stycket klasserna 11–13 ökas med 50 procent.

Premieindex grundas på det högsta av

1. ett belopp som uppgår till under det föregående räkenskapsåret förfallna premier brutto för direkt försäkring och mottagen återförsäkring med avdrag för dels däri ingående skatter och avgifter, dels premier för under samma tid annullerade försäkringsavtal, eller

2. bruttovärdet av de intjänade premierna.

2. bruttovärdet av de intjänade premierna *med avdrag för skatter och avgifter.*

Premieindex utgörs av arton procent av det högsta beloppet enligt andra stycket, till den del beloppet motsvarar högst femtio miljoner euro eller det högre belopp, grundat på förändringar i det europeiska konsumentprisindexet, som Europeiska gemenskapernas kommission årligen tillkännager, och sexton procent av återstoden.

Skadeindex grundas på ett belopp bestående av

1. genomsnittet av utbetalda ersättningar brutto eller kostnader för utförd assistans i direkt försäkring och mottagen återförsäkring för vart och ett av de tre föregående räkenskapsåren med avdrag för erhållna regressbelopp under samma tid, samt

2. en tredjedel av avsättningen för oreglerade skador brutto i direkt försäkring och mottagen återförsäkring vid det föregående räkenskapsårets utgång minskad med en tredjedel av avsättningen för oreglerade skador brutto i direkt försäkring och mottagen återförsäkring vid början av den treårsperiod som slutade med det föregående räkenskapsårets utgång.

Skadeindex utgörs av tjugosex procent av detta belopp till den del beloppet motsvarar högst trettiofem miljoner euro eller det högre belopp, grundat på förändringar i det europeiska konsumentprisindexet, som Europeiska gemenskapernas kommission årligen tillkännager, och tjugotre procent av återstoden.

¹ Senaste lydelse 2003:510.

Om försäkringsrörelsen huvudsakligen omfattar kreditförsäkring eller försäkring som omfattar risker till följd av storm, hagel eller frost, skall dock beräkningen enligt fjärde stycket beräknas på grundval av de sju föregående räkenskapsåren.

Solvensmarginalen utgör det högsta av premieindex eller skadeindex, multiplicerat med en kvot som för de tre närmast föregående räkenskapsåren motsvarar förhållandet mellan, å ena sidan, summan av utbetalda ersättningar och förändringen i avsättningen för oreglerade skador efter avdrag för återförsäkrares andel samt, å andra sidan, summan av utbetalda ersättningar och förändringen i avsättningen för oreglerade skador utan avdrag för återförsäkrares andel. Kvoten får dock inte understiga 0,5.

Om försäkringsbolagets verksamhet inte har pågått så länge som förutsätts enligt bestämmelserna om skadeindex i tredje och femte styckena, skall solvensmarginalen beräknas med utgångspunkt i premieindex.

Om den beräknade solvensmarginalen för ett försäkringsbolag är lägre än föregående års solvensmarginal, skall solvensmarginalen i stället bestämmas till solvensmarginalen för föregående år multiplicerad med förhållandet mellan de tekniska avsättningarna för oreglerade skador vid utgången av det närmast föregående räkenskapsåret och de tekniska avsättningarna för oreglerade skador i början av det närmast föregående räkenskapsåret. Vid beräkningarna skall återförsäkring inte ingå i de tekniska avsättningarna. Kvoten får inte överstiga ett.

Finansinspektionen får medge att statistiska metoder används för bestämmande av andelen premier, ersättningar, avsättningar och regressbelopp avseende försäkringsklasserna i 2 kap. 3 a § första stycket 11–13.

Om återförsäkringsavtalen har försämrats i betydande utsträckning sedan föregående räkenskapsår eller om avtalen leder till en endast obetydlig risköverföring, får Finansinspektionen i ett enskilt fall besluta att det avdrag som gjorts på grund av avgiven återförsäkring skall minskas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om beräkning av kostnader för utförd assistans och om annan beräkning av solvensmarginalen för sjukränta.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007.

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

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

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 23 kap. 3 d §, samt närmast före 23 kap. 3 d § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

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

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

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

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

13. lagen (1999:673) om skatt på avfall,

14. lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, och

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

¹ Senaste lydelse 2002:400.

4 §²

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

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

Med skatt likställs

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

Med skattskyldig likställs

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

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

² Senaste lydelse 2004:1345.

10. den som i egenskap av ombud för en generalrepresentation eller skatte- representant för en utländsk försäkringsgivare är betalnings- skyldig för skatt enligt 23 kap. 3 c eller 3 d §.

3 kap.

1 §³

Skatteverket skall registrera

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

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

3. den som är grupphuvudman,

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

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

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

7. den som är skattskyldig enligt

a) lagen (1972:820) om skatt på spel,

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

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

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

e) lagen (1991:1482) om lotteriskatt,

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

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

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

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

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

k) lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkrafts- reaktorer.

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

k) lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkrafts- reaktorer, *eller*

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

Om skatt skall betalas enligt 23 kap. 3 c eller 3 d § av ett ombud för en general- representation eller av en skatte-

³ Senaste lydelse 2006:591.

representant för en utländsk försäkringsgivare, skall ombudet respektive representanten registreras i stället för försäkringsgivaren.

5 §⁴

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

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

Skatteverket får besluta att en person skall ha fler än ett skattekonto. För en gruppövudman skall det upprättas ett särskilt skattekonto för registrering av mervärdesskattegruppens mervärdesskatt. *Ett särskilt skattekonto skall upprättas även för ett sådant ombud eller en sådan skatterepresentant som skall svara för betalning av skatt enligt 23 kap. 3 c eller 3 d §§.*

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

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

10 kap.

30 a §⁵

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

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

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

⁴ Senaste lydelse 2003:747.

⁵ Senaste lydelse 2003:664.

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

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

23 kap.

Skatterepresentant för utländsk försäkringsgivare m.m.

3 d §

Om en utländsk försäkringsgivare inte bedriver sin verksamhet här i landet från en sekundäretablering enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige, skall den skatterepresentant som avses i 3 § andra stycket lagen (2007:000) om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. svara för redovisning och betalning av skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. och i övrigt företräda försäkringsgivaren i frågor som rör sådan skatt.

Om försäkringsgivaren i stället bedriver verksamhet i Sverige genom generalrepresentation, gäller 3 c §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007.

3 Ärendet och dess beredning

I budgetpropositionen för 2007 presenterade regeringen sin avsikt att överföra ansvaret för de trafikrelaterade kostnaderna för sjukpenning, sjukersättning och aktivitetsersättning från socialförsäkringssystemet till trafikförsäkringen (prop. 2006/07:1 bl.a. i volym 1, avsnitt 5.7.1, och i volym 6, utgiftsområde 10, s. 39).

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

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

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

Även kostnaderna för de befintliga trafikskadorna bör dock enligt regeringens mening belasta fordonsägarna. Därför aviserade regeringen i budgetpropositionen för 2007 att en skatt skall införas för att finansiera kostnaden för befintliga skador samt skador som uppkommer under den tid som en överföring till trafikförsäkringen utreds. En sådan skatt bör utformas så att den medför en ekonomisk styreffekt mot förbättrad trafiksäkerhet.

Mot bakgrund härav har en promemoria tagits fram inom Finansdepartementet. I promemorian föreslås att en ny lag om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. införs. Promemorian har remissbehandlats. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (dnr Fi2006/7141).

4 Bakgrund

4.1 EG:s direktiv om motorfordonsförsäkring och skadeförsäkring

Motorfordonsförsäkring

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

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

Skadeförsäkring

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

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

¹ EGT L 103, 2.5.1972, s.1 (Celex 31972L0166).

² EGT L 8, 11.1.1984, s.17 (Celex 31984L0005).

³ EGT L 129, 19.5.1990, s. 33 (Celex 31990L0232).

⁴ EGT L 181, 20.7.2000, s. 65 (Celex 32000L0026).

⁵ EUT L 149, 11.06.2005, s. 14 (Celex 32005L0014).

⁶ EGT L 228, 16.8.1973, s. 3 (Celex 31973L0239).

⁷ EGT L 172, 4.7.1988, s. 1 (Celex 31988L0357).

⁸ EGT L 228, 11.8.1992, s. 1 (Celex 31992L0049).

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

4.2 Trafikförsäkring

4.2.1 Försäkringsplikt

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

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

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

Utländska fordon

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

4.2.2 Vem som får meddela trafikförsäkring

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

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

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

4.2.3 Skyldighet att meddela försäkring

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

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

4.2.4 Premiesättning

Skälighet

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

Tidigare bestämmelser om riskklassindelning

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

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

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

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

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

4.3 Trafikförsäkringsavgift

4.3.1 Trafikförsäkringsföreningen

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

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

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

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

4.3.2 Beräkning av trafikförsäkringsavgift

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

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

4.4 Ersättning för trafikskador

4.4.1 Trafikskadeersättning

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

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

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

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

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

4.4.2 Ersättning genom socialförsäkringen

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

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

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

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

4.5 Skatt på försäkringspremie

4.5.1 Andra svenska skatter på försäkringspremier

I Sverige finns i dag endast en skatt som tas ut på försäkringspremier, särskild premieskatt för grupplivförsäkring (Lag (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m.). Syftet med skatten är att åstadkomma en neutral skatte- och avgiftsmässig behandling av olika s.k. avtalsförsäkringar. Den särskilda premieskatten skall betalas av svenska försäkringsgivare och utländska försäkringsgivare vid verksamhet här i landet, på premie för grupplivförsäkring. Även staten, arbetsgivare och näringsidkare är i vissa fall skattskyldiga för belopp som, utan att försäkring tecknats, betalas ut i ersättning enligt avtal som motsvarar försäkringsavtal om grupplivförsäkring. Arbetsgivare och näringsidkare

är även i vissa fall skyldiga att betala skatt på premier för grupplivförsäkringar som meddelats i en utomlands bedriven försäkringsrörelse.

4.5.2 Skatt på trafikförsäkringen i andra länder

Finland

Trafikförsäkringen är i Finland primär i förhållande till andra lagstadgade ersättningssystem när det gäller personskador⁹. Trafikförsäkringen omfattar förare, passagerare etc. på samma sätt som i Sverige.

Trafikförsäkringens primära ställning innebär att den skadelidande inte får någon ersättning för inkomstförlust från Folkpensionsanstalten (motsvarande Försäkringskassan). Trafikförsäkringsgivarna är även primärt ansvariga för rehabiliteringen av de trafikskadade¹⁰. Sedan den 1 januari 2005 täcks även kostnaden för sjuk- och hälsovård vid trafikskador av trafikförsäkringen.

En premieskatt utgår på försäkringspremier som uppbärs med stöd av avtal om bl.a. trafikförsäkring. Skatten utgår med 22 procent av det till försäkringsgivaren inbetalda premiebeloppet utan skatt¹¹. Den som bedriver försäkringsrörelse i Finland är skyldig att betala skatten. Ett utländskt EES-försäkringsbolag som tillhandahåller försäkringstjänster i Finland genom gränsöverskridande handel skall för betalning av skatten ha en godkänd representant med hemort i Finland. Som förutsättning för godkännande kan länsskatteverket kräva att säkerhet ställs för skattebetalningen.

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

Norge

I Norge är trafikförsäkringens ställning gentemot övriga lagstadgade ersättningssystem densamma som i Sverige¹². Även föraren omfattas av skyddet i den egna försäkringen. Ersättningar från det allmänna och sjuklönen från arbetsgivaren avräknas från trafikskadeersättningen.

Motorfordonsägarna bidrar till att täcka det allmännas utgifter vid trafikskador. Tidigare skedde detta genom en särskild trafikskadeavgift (personskada) som ett tillägg till den ordinarie premien¹³. Trafikförsäkringsgivarna krävde in avgiften och betalade den vidare till Rikstrygdeverket (motsvarande Försäkringskassan). Avgiften uppgick till ett fast belopp som var 350 norska kronor för bilar och motorcyklar och 175 norska kronor för mopeder och traktorer. Från och med den 1 januari

⁹ Trafikförsäkringslag 26.6.1959/279.

¹⁰ Lag om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen, 27.3.1991/626.

¹¹ Lag om skatt på vissa försäkringspremier 20.12.1966/664.

¹² Lov 3 februari 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova).

¹³ Forskrift den 18 januari 1991 nr 27 om regler for forsikringsbasert refusjonsordning av trygdeutgifter ved trafikskade (personskade).

2004 ingår avgiften i stället i årsavgiften för fordonet (motsvarande den svenska fordonsskatten). Som grund för ändringen anfördes i förarbetena att resursmässiga hänsyn talade mot att ha två snarlika avgifter riktade mot samma avgiftsobjekt och samma avgiftsskyldiga¹⁴.

Danmark

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

De danska trafikförsäkringsgivarna är skyldiga att till staten betala en procentuell avgift av de totala premierna¹⁵. Avgiften skall kompensera staten för kostnader för sjukvård och invaliditetspension till personer som skadats i trafiken. Det anses rimligt att trafiken bidrar till att täcka dessa utgifter och genom att fastställa avgiften till en procentsats av premien så vill man uppnå att den som vid skadefri körning får de lägsta premierna också betalar minst i avgift. Ursprungligen var tanken att skadevållarens försäkringsbolag skulle betala sjukvården genom att sjukhusen i efterhand skulle fakturera försäkringsgivaren, men det ansågs vara alltför komplicerat att låta sjukhusen i varje enskilt skadefall beräkna kostnaderna för vården.

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

Andra länder inom EES

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

¹⁴ Budsjetten för 2004 – st.prp. nr. 1 (2003-2004) (kap. 5536, post 72).

¹⁵ Bekendtgørelse 2002-10-16 af lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v.

5 Överväganden och förslag

5.1 En reform av trafikförsäkringen

Samhällets kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning har ökat de senaste tio åren. För att bryta denna negativa trend har regeringen i budgetpropositionen för 2007 (prop. 2006/07:1) uttalat att den har för avsikt att föreslå att statens kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning/aktivitetsersättning skall överföras till trafikförsäkringen. En överföring av kostnaderna för trafikskador till trafikförsäkringen kräver en noggrann utredning och kommer därmed inte att kunna genomföras under 2007.

Ett antal remissinstanser har yttrat sig över avsikten att överföra kostnaden för trafikskadades sjukpenning, sjukersättning och aktivitetsersättning till trafikförsäkringen. *Svenskt Näringsliv* tillstyrker att ansvaret för ersättning av inkomstförlust till trafikskadade skall överföras från den allmänna försäkringen till trafikförsäkringen, under förutsättning att de nuvarande reglerna om ersättningsansvar och finansiering fortsätter att gälla för trafikskador som har inträffat före den tidpunkt då de nya reglerna träder i kraft. *Försäkringsförbundet*, *Trafikförsäkringsföreningen* och *FMK* stödjer regeringens avsikter att utvidga trafikförsäkringen.

Svenska Bussbranschens Riksförbund, *Svenska Taxiförbundet*, *Svenska Transportarbetarförbundet*, *Sveriges Motorcyklister*, *Motorförarnas Helnykterhetsförbund* och *Motormännens Riksförbund* anser inte att ansvaret för de trafikrelaterade kostnaderna för sjukpenning och sjuk/aktivitetsersättning skall överföras från socialförsäkringen till trafikförsäkringen. Dessa instanser menar bl.a. att hela socialförsäkrings-systemet måste ses över då det är mycket orättvist att trafikskadade, som enda grupp, lyfts ur dagens solidariska sjukförsäkring. Vidare anføres att den positiva trafiksäkerhetseffekt som beskrivs är tveksam och att systemet inte gör det lättare för samhället att förebygga och förhindra skador.

Ett antal remissinstanser är alltså negativa till en reform av trafikförsäkringen. Regeringens bedömning är dock att en reform av trafikförsäkringen kommer att medföra stora samhällsekonomiska vinster i form av ökad trafiksäkerhet, förbättrad rehabilitering och minskade skadekostnader. Regeringen kommer därför att tillsätta en utredning som skall utreda en överföring av ansvaret för vissa kostnader för trafikskador till trafikförsäkringen. Erfarenheter från Finland visar också att en trafikförsäkring som har det fulla ansvaret för skadekostnaderna också blir samhällsekonomiskt mer lönsam. Finska fordonsägare har ända sedan 1959 fått betala för de skadekostnader som uppstår i trafiken. Försäkringstagare med lågt riskbeteende har premierats, vilket har dämpat skadefrekvensen samtidigt som premierna har hållits nere och till och med är lägre för många finska normalbilister än vad motsvarande svenska premier är i dag.

5.2 Trafikförsäkringsskatt

Regeringens förslag: En skatt införs på trafikförsäkringar.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Konsumentverket* ställer sig bakom de förslag som läggs i promemorian.

Bil Sweden, FMK, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Maskinentreprenörerna, Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Motorhistoriska Riksförbundet, Motormännens Riksförbund, Näringslivets skattedelegation, Sveriges Motorcyklister, Stockholms Handelskammare, Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Försäkringsförbund, Sveriges snöskoterägares riksorganisation, Sveriges Åkeriföretag, Trafikförsäkringsföreningen, Volvo Personvagnar AB, Bilfront, Kungliga Automobilklubben och Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO) avstyrker att en skatt på trafikförsäkringar införs.

Övriga remissinstanser tar inte ställning till om en skatt bör införas.

Svenskt Näringsliv menar att regeringen förefaller ha för avsikt att ”ta betalt” två gånger för trafikskadorna. Regeringen har inte antytt någon avsikt att begränsa uttagsnivån på socialförsäkringsavgifterna till vad som motsvarar utgifterna i försäkringarna. Att överfinansiera något som betecknas som socialförsäkring så till den grad som nu sker, minskar tilltron till socialförsäkringen mycket kraftigt. *Stockholms Handelskammare* och *Näringslivets Skattedelegation* ansluter sig till vad *Svenskt Näringsliv* anför. *SACO* anser att det är viktigt att de försäkringsmässiga principerna i socialavgifterna upprätthålls. Socialavgifter bör inte användas för andra ändamål än finansiering av socialförsäkringssystemet. Befintliga trafikrelaterade skador bör antingen som i dag finansieras genom socialavgiftssystemet (och då minska successivt) eller genom ett införande av en skatt och då skall socialavgiftsuttaget sänkas i motsvarande omfattning. *Företagarna* invänder inte mot förslaget, men anser att förslaget skall kompletteras med sänkningar av arbetsgivaravgifter och egenavgifter. *Försäkringsförbundet* och *Trafikförsäkringsföreningen* menar att ett naturligt sätt att låta effekterna av ett utvidgat ansvar för trafikförsäkringen komma skattebetalarna till godo vore att successivt sänka arbetsgivaravgifterna i takt med att det allmännas kostnader för de befintliga skadorna avtar. Såvitt förbundet har förstått kommer dock inte arbetsgivaravgifterna att sänkas. Skatten skall därför ses som en allmän förstärkning av de offentliga finanserna. Förbundet ifrågasätter om det i en sådan situation inte är lämpligare att utnyttja befintliga system för finansiering, såsom fordonsskatten, i stället för att på oförsvarligt kort tid lägga fram ett förslag om en helt ny skatt. *Bil Sweden* anför att eftersom förslaget inte innehåller någon kompenserande sänkning av andra skatter/avgifter som redan i dag betalas in till statskassan för att finansiera vägtrafikens olyckskostnader, innebär premieskatten en dubbelbeskattning och en ren straffbeskattning av fordonsägarna. Skulle en premieskatt trots allt införas är det väsentligt att energiskatten på bensin resp. fordonsskatten på dieselbilar sänks. *Volvo Personvagnar AB* anför liknande synpunkter.

Kungliga Automobil Klubben menar att svenska bilister redan i dag betalar 50 miljarder mer i skatter än vad som går till vägar och olyckskostnader. *Motorförarnas Helnykterhetsförbund* menar att ytterligare kostnader inte skall övervältras på bilisterna. *Bilfront* menar att det är direkt ohederligt att påstå att detta är kostnader som inte redan har betalats av vägtrafiken.

Svenska Bussbranschens Riksförbund och *Svenska Lokaltrafikföreningen* anser att förslaget har utformats huvudsakligen som en retroaktiv skatt på redan inträffade trafikskador. Skatten kommer att träffa inte bara fordonsägare som i gången tid har skadats eller varit utsatta för risk att skadas i samband med fordonstrafik utan även åtskilliga fordonsägare som i dag är barn eller ännu inte är födda. Det är märkligt att framtida fordonsägare skall stå för kostnader för skador som de inte kunnat påverka alls. Till detta kommer att det inte är möjligt att skapa incitament för att undvika kostnader för dessa olyckor eftersom det är olyckor som redan inträffat. *Maskinentreprenörerna*, *Kungliga Automobilklubben*, *Bil Sweden* och *Svenskt Näringsliv* har anfört liknande synpunkter. *LRF* menar att det ur försäkringsmässig synvinkel är principiellt fel att nya fordonsägare måste vara med och finansiera kostnaden för trafikskador som uppkommit innan de själva utgjort en riskfaktor i trafiken.

Försäkringsförbundet och *Trafikförsäkringsföreningen* ifrågasätter delar av de styrningseffekter som beskattningsmodellen påstås medföra. Förbundet menar att det mycket väl kan finnas goda styrningseffekter mot ökad trafiksäkerhet även genom fordonsskatten. Till exempel kan fordonsskatten premiera trafiksäkra bilar med bra whiplashskydd på ett sätt som inte en premieskatt kan. Försäkringsförbundet håller med om att man kan uppnå ett förstärkt incitament genom en relativ höjning av trafikförsäkringspremien. *Motormännens Riksförbund* och *Sveriges Motorcyklister* är mycket tveksamma till att den föreslagna skatten påverkar trafiksäkerheten positivt. Att välja säkrare fordon är en ekonomisk fråga för den enskilde. Med tanke på att den föreslagna skatten hårdast drabbar yngre fordonsägare, vilka även är de mest olycksdrabbade, är risken att effekten blir den rakt motsatta. Av kostnadsskäl väljer de äldre, billigare och därmed trafikfarligare fordon. Som en direkt följd av ökade kostnader kommer troligen fler, och då i synnerhet ungdomar, att framföra fordon helt oförsäkrade. Risken för upptäckt är ganska liten. Många av de trafiksäkerhetshöjande effekter som förutspås har ingen reell substans, då aspekter som nämns i förslaget redan finns inbyggda i dagens system. Vidare har bonussystem där den enskilde kan sänka sin premie genom skadefria år, spelat ut sin roll eftersom försäkringsbolagen inte har någon rapporteringsskyldighet emellan sig när försäkringstagare byter bolag. Sveriges Motorcyklister tillägger att år 1976 kom en ny trafikskadelag, vilken innebar att premierna höjdes väsentligt, betydligt mer än nu föreslagna skatt. Dock finns inget som direkt tyder på att det resulterade i sänkta olyckstal. *FMK* ställer sig avvisande till förslaget om premieskatt och menar att införandet av en premieskatt kan på ett negativt sätt påverka både den allmänna attityden till och de faktiska förutsättningarna för en reformerad trafikförsäkring. Om en skatt skall införas förordar *FMK* att den i stället kopplas till fordonsskatten. En sådan ordning ter sig både rationellare,

enklare och effektivare. *Försäkringsjuridiska föreningen* menar att för att uppnå syftet med förslaget torde i stället redan befintliga skattesystem såsom fordonsskatten vara ett mer lämpligt styrverktyg. Detta särskilt mot bakgrund av möjligheten att skatteklassa fordonet utifrån krock- och nackskydd, tjänstevikt, miljöhänsyn med mera. *Vägverket* varken tillstyrker eller avstyrker skatteförslaget. *Vägverket* menar att det är osäkert vilken effekt på trafiksäkerheten som fås av en procentuell skatt som knyts till tecknade trafikförsäkringar baserat på bolagens nuvarande historiskt betingade system för differentiering av premierna. Det aviserade totalansvaret för trafikskador innebär att de totala kostnaderna för personskador och hur de kan förebyggas kommer att få ökad tyngd i premiesättningen vilket kan komma att påverka trafiksäkerheten positivt. En skatt på trafikförsäkringspremierna ökar fordonsägarnas kostnader för ett trafikförsäkringspliktigt fordon. Det innebär att tillgängligheten till arbetslivet och kommersiell och offentlig service i någon mån kommer att minska för ungdomar och yngre vuxna och för resurssvaga grupper, främst kvinnor.

Sveriges Transportindustriförbund anför att ytterligare kostnader för svenska åkare kan utgöra en konkurrensnackdel i förhållande till utländska åkare. *Sveriges Åkeriföretag* menar att skatten skall vara harmoniserad och gälla alla länder inom EU för att inte snedvrider konkurrensen ytterligare för de svenska åkeriföretagen. Lastbilen är ur ekonomisk synvinkel den största investeringen för ett åkeriföretag. Trafikförsäkringarna utgör en stor del i åkeriföretagens kostnader. *Försäkringsjuridiska föreningen* menar att för yrkestrafiken skulle en premieskatt slå oproportionerligt stort oaktat vilka trafiksäkerhetshöjande åtgärder näringsidkaren än vidtagit, exempelvis i form av säkra fordon och löpande utbildning av förare. *Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund* menar att en stor höjning av trafikförsäkringspremierna kan komma att påverka moped- och motorcykelbranschen mycket negativt. *RRF* anför att det svenska jordbrukets konkurrenskraft försämras genom införandet av skatten. Särskilt som skatten, förutom traktorer, även träffar andra fordon i lantbruket såsom lastmaskiner och lätta lastbilar. Boende på landsbygden har i större utsträckning än andra fler än ett fordon och kör dessutom i genomsnitt längre sträckor. Detta leder till att landsbygdsbefolkningen drabbas hårdare än den övriga befolkningen av den föreslagna skatten. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* och *Svenska Lokaltrafikföreningen* menar att bussen kommer att få betydligt större höjning av premierna än alla andra fordon, trots att det är relativt sett väldigt säkert att resa med kollektivtrafik. Om en skatt på trafikförsäkringspremier införs anser förbundet därför att busstrafiken skall kompenseras. I första hand skall compensation ges till bussföretagen genom att fordonsskatten för bussar sänks med 100 miljoner kr, vilket skulle innebära en halvering av vad staten får in i dag från fordonsskatten för bussar. En annan möjlig väg är att enligt dansk modell undanta eller införa lägre skatt på vissa fordonsslag. Lokaltrafikföreningen anför att om varken undantag eller compensation blir aktuellt kommer deras medlemmars ägare att hänvisa till den s.k. finansieringsprincipen. *Svenska Taxiförbundet* menar att den premiehöjning som blir följden om beskattningen genomförs slår oproportionerligt hårt mot näringen. Tillgänglig statistik visar att

taxifordon sällan är inblandade i trafikolyckor och än mer sällan är vållande till sådana. Till saken hör även att många olyckor uppstår på grund av att vägstandarden är undermålig. Ungefär hälften av taxinäringens intäkter kommer från avtalsbundna samhällsbetalda transporter. Inom dessa avtal kan priserna höjas först när avtalstiden har löpt ut, vilket innebär att taxiföretagens lönsamhet kommer att minska. *Sveriges Snöskoterägares Riksförbund* menar att möjligheterna att bedriva entreprenörsverksamhet med inriktning mot snöskoterturism i norr kommer att drastiskt försvåras. *Motorhistoriska Riksförbundet* menar att den föreslagna skatten på trafikförsäkringspremier utgör ett hot mot den fordonshistoriska hobbyns fortbestånd i Sverige. *Kungliga Automobilklubben* menar att den föreslagna skatten kommer att belasta motorhobbyn och motorsporten extra hårt eftersom motorhobbyn bygger på att man har flera fordon.

Skälen för regeringens förslag: Vid en framtida överföring av kostnaderna för trafikskadade till trafikförsäkringen bör beaktas att enligt försäkringsmässiga principer är det försäkringstagarnas egna premier som används för att ersätta dem som drabbas. Ur detta perspektiv bör statens utgifter för befintliga trafikskador (som således det försäkrade kollektivet inte betalt premier för) inte överföras till trafikförsäkringen. Kostnaden för de befintliga trafikskadorna bör dock belasta fordonsägarna. Även kostnaderna för de trafikskador som uppkommer under den tid som förutsättningarna för en överföring till trafikförsäkringen utreds bör belasta fordonsägarna. Regeringen har därför i budgetpropositionen för 2007 uttalat att en skatt bör tas ut för att finansiera kostnaden för de befintliga trafikskadorna och de framtida skador som uppkommer under utredningstiden. I förlängningen kan också skatten användas för att korrigera för den externa effekten som består i att människor inte beaktar den olycksrisk som de utsätter andra människor för och den kostnad som kan uppkomma vid olyckor. En sådan reform bedöms på sikt ge stora samhällsekonomiska vinster i form av bl.a. ökad trafiksäkerhet. Färre trafikskador ger minskade offentligfinansiella utgifter för sjukvård men också ökade offentligfinansiella intäkter, t.ex. i form av inkomstskatter och arbetsgivaravgifter. I dagsläget finns dock inga tillförlitliga uppgifter om de externa kostnader som är förknippade med trafikskador. Den utredning som skall utreda en överföring av vissa kostnader för trafikskador till trafikförsäkringen, skall därför också göra en uppskattning av de externa kostnader som är förknippade med trafikskador.

Regeringen föreslår alltså att en skatt införs som innebär att fordonsägarna bär kostnaderna för de befintliga trafikskadorna. Ett antal remissinstanser har anfört att dessa skador då kommer att finansieras både genom skatten och genom sjukförsäkringsavgiften. Ett införande av skatten borde därför, enligt dessa, medföra att arbetsgivaravgifterna sätts ned.

Sjukpenning och sjukersättning finansieras genom sjukförsäkringsavgiften. Sjukförsäkringsavgiften fastställs med utgångspunkt i de kostnader som sjukförsäkringen bedöms medföra och justeras regelbundet. Regeringen instämmer i att den föreslagna skatten kan ses som en delfinansiering av socialförsäkringen som i princip borde påverka socialförsäkringsavgiftens storlek. Intäkterna från skatten kan därför

tänkas påverka kalibreringen av sjukförsäkringsavgiften i framtiden. Regeringen avser dock inte att med anledning av detta sänka det samlade uttaget av arbetsgivaravgifter. Detta eftersom den föreslagna skatten är en del i finansieringen av de omfattande skattelättnader som föreslagits i budgetpropositionen för 2007 och som har som syfte att varaktigt öka sysselsättningen i landet. Det är inte heller aktuellt att sänka energiskatten på drivmedel eller fordonsskatten med anledning av skatten på trafikförsäkringspremier.

Vissa remissinstanser har framfört att den föreslagna skatten har utformats som en retroaktiv skatt. Det är viktigt att framhålla att den skatt som föreslås i juridisk mening inte innebär en retroaktiv beskattning. Att skatten tar sin utgångspunkt i tidigare inträffade skador och att uttaget av skatt bygger på beräkningen av de framtida kostnaderna för dessa skador ändrar inte på det förhållandet.

Ett antal remissinstanser har också ifrågasatt att skatten skulle leda till ökad trafiksäkerhet samt att ett alternativ till skatten är att i stället höja fordonsskatten. Om kostnaden för de befintliga trafikskadorna skall belasta fordonsägarna kan detta ske på olika sätt. En möjlig lösning skulle vara att höja den befintliga fordonsskatten. En sådan lösning skulle vara relativt enkel att administrera, eftersom den kan utnyttja redan befintliga system. Fordonsskatten medför dock, såsom den är utformad i dag, inte någon styrning mot trafiksäkerhet. Det skulle vara möjligt att i en skatt som tas ut på innehavet av fordon differentiera skatten efter ett fordonns egenskaper, såsom t.ex. säkerhetssystem eller skyddsutrustning. Det finns dock i dagsläget inte tillräckligt underlag för en sådan differentiering. Möjligheten att ta hänsyn till övriga faktorer som påverkar risken för att fordonsägaren skadar sig själv eller andra i trafiken får också anses begränsad. Vidare ingår i fordonsskatten att styra mot mer miljövänliga fordon. Det är inte givet att det går att kombinera det målet med ett mål att styra mot trafiksäkerhet.

Genom en skatt som knyts till tecknade trafikförsäkringar bör, enligt regeringens mening, en ekonomisk styreffekt mot förbättrad trafiksäkerhet kunna uppnås genom kopplingen till den riskbedömning som försäkringsgivaren gör vid meddelandet av försäkringen. Denna effekt kommer också att öka när kostnadsansvaret för trafikskador förs över till trafikförsäkringen. Detta eftersom denna överföring, enligt regeringens bedömning, kommer att medföra att olika trafiksäkerhetsaspekter får större genomslag vid premiesättningen. Trafikförsäkringen är vidare obligatorisk även för sådana motordrivna fordon som inte är registrerade i vägtrafikregistret. En skatt som knyts till trafikförsäkringen medför därmed att i stort sett samtliga fordonsägare som har fordon som brukas i trafik också bidrar till finansieringen av kostnaderna för trafikskador. I viss utsträckning föreligger givetvis en risk, såsom vissa remissinstanser påpekat, att resurssvaga grupper på grund av höga trafikförsäkringspremier väljer billigare, och kanske trafikfarligare, fordon. Likaså finns det en viss risk att flera väljer att inte försäkra fordonet. Regeringen menar dock dessa faktorer inte har sådan betydelse att de medför att en skatt inte bör införas.

Synpunkter har också framförts på att införandet av en skatt på trafikförsäkringar kommer att slå hårt mot yrkestrafiken. *Sveriges Åkeriföretag* menar att skatten skall vara harmoniserad och gälla alla länder inom EU

för att inte snedvrیدا konkurrensen ytterligare för de svenska åkeriföretagen. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att om en skatt på trafikförsäkringspremier införs skall busstrafiken kompenseras, i första hand genom att fordonsskatten för bussar sänks med 100 miljoner kr.

Självfallet kommer införandet av skatten att innebära ökade kostnader för yrkestrafiken. De ökade kostnaderna är dock en mindre del av dessa företags totala kostnader. Som exempel kan nämnas att de totala försäkringskostnaderna för fordon inom åkerierna enligt officiell statistik utgör cirka 2 procent av den totala kostnadsmassan. De ökade kostnaderna för yrkestrafiken är därför inte tillräckliga skäl för att inte införa skatten. Det finns inte heller enligt regeringens bedömning anledning att, som Sveriges Åkeriföretag anfört, avvakta med en skatt till dess att det finns en harmoniserad skatt inom EU. Inget tyder för dagen på att en sådan harmoniserad skatt kommer att bli aktuell. Dessutom förekommer i varierande utsträckning skatt på trafikförsäkringspremier i flera medlemsländer redan i dag. Regeringen kan inte heller finna skäl till varför bussbranschen skulle undantas från skatten eller kompenseras genom sänkt fordonsskatt. Vad gäller det som *Svenska Lokaltrafikföreningen* anfört om den kommunala finansieringsprincipen konstaterar regeringen att det inte kan bli aktuellt att tillämpa den principen. Detta eftersom förslaget inte direkt tar sikte på en kommunal verksamhet, utan gäller all trafik

Vad remissinstanserna i övrigt har anfört ger inte regeringen anledning att frångå sin bedömning att en skatt på trafikförsäkringspremier bör införas.

5.3 Lagens tillämpningsområde

<p>Regeringens förslag: Skatt skall betalas på premier för trafikförsäkring som avser risk belägen inom landet och på trafikförsäkringsavgift.</p>

Promemorians förslag: Överensstämmer i stort med regeringens förslag. I promemorians förslag anges inte uttryckligen vilka risker som omfattas av skattskyldigheten.

Remissinstanserna: *Trafikförsäkringsföreningen* menar att det bör klargöras att skattskyldighet föreligger för ett fordon så länge det är trafikförsäkrat, även om det inte föreligger försäkringsplikt enligt trafikskadelagen. Föreningen anser vidare att det inte är lämpligt att införa skatt på trafikförsäkringsavgiften. Detta då det medför negativa praktiska konsekvenser, inte minst ett behov av omfattande systemändringar och framtida administration. Samtidigt skulle skatteinkomsten i denna del bli blygsam i förhållande till det beräknade totala skattebeloppet. Förslaget om skatt på trafikförsäkringsavgifter kommer att leda till att fordonsägare som betalar trafikförsäkringsavgift belastas på ett oproportionerligt sätt av ersättning för premieskatt jämfört med de fordonsägare som betalar en vanlig trafikförsäkringspremie. Föreningen anser även att en skatt på trafikförsäkringspremier ökar risken för kringgående av regelverket genom att fordonsägare låter avställa fordonet och sedan fortsätter att köra med det. Upptäcktsrisken

är i praktiken liten och bötesstraffen är blygsamma. Det är önskvärt att även bötesstraffen för att köra med ett oförsäkrat respektive avställt fordon skärps avsevärt för att motverka en sådan utveckling. *Sveriges Motorcyklister* menar att införandet av en skatt på trafikförsäkringsavgifterna verkar till att förstärka problemen med de höga trafikförsäkringsavgifterna.

Skälen för regeringens förslag

Skatt på trafikförsäkringspremier och trafikförsäkringsavgift

Den föreslagna skatten skall tas ut på premier för trafikförsäkringen enligt trafikskadelagen. Om fordonsägaren väljer att teckna en hel- eller halvförsäkring för fordonet medför detta inte att skatt skall beräknas utifrån en högre premie än om endast trafikförsäkring tecknas. De kostnader som den föreslagna skatten avser att täcka är relaterade till personskador, vilket ger en naturlig anknytning till trafikförsäkringen eftersom denna ger ersättning vid personskador. Skatt skall utgå på alla trafikförsäkringar. Detta innebär t.ex. att om en försäkringstagare väljer att teckna trafikförsäkring för en period när det inte föreligger någon skyldighet att ha trafikförsäkring, ingår även denna trafikförsäkring i underlaget för beskattning.

Den som inte har tecknat trafikförsäkring för ett fordon som är trafikförsäkringsskyldigt och registrerat i vägtrafikregistret kan åläggas att betala en trafikförsäkringsavgift. Även den som betalar trafikförsäkringsavgift bör bidra till kostnaden för de historiska skadorna. Om trafikförsäkringsavgifterna inte omfattades av skatteplikten skulle effekten bli att de fordonsägare som uppfyller sin skyldighet att teckna trafikförsäkring skulle behöva stå för även den del av kostnaden för de historiska skadorna som borde bäras av den som inte tecknar trafikförsäkring. Av denna anledning bör även trafikförsäkringsavgiften omfattas av skatten på trafikförsäkringspremier. Regeringen finner alltså inte att trafikförsäkringsavgiften skall undantas från skatten.

Såsom flera remissinstanser anför riskerar varje höjning av premierna att öka risken för kringgående av försäkringsplikten. Sådant kringgående kan t.ex. ske genom att ett avställt fordon brukas i trafik. Den som brukar ett avställt fordon i trafik kan åläggas penningböter. En höjning av penningböternas storlek gjordes i oktober 2006 och regeringen ser inte skäl att i detta sammanhang överväga ytterligare ändringar. En ändring av reglerna i övrigt kring brukande av avställda fordon skulle kräva en omfattande översyn av den nuvarande lagstiftningen vilket inte är aktuellt i detta lagstiftningsärende.

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

begränsad utsträckning vara belägen i Sverige. Detta medför att den föreslagna skatten på trafikförsäkringspremier inte bör omfatta premier för gränsförsäkringar.

Försäkring vid import av fordon mellan EES-länder

Ett femte motorfordonsdirektiv¹⁶ antogs 2005 och innebär vissa förändringar i de tidigare motorfordonsdirektiven och i det andra skadeförsäkringsdirektivet¹⁷. Enligt direktivet skall medlemsstaterna genomföra nödvändiga ändringar i befintlig lagstiftning senast den 11 juni 2007.

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

För att underlätta import av fordon mellan EES-länderna finns det i det nya motorfordonsdirektivet ett undantag från regeln om var risken är belägen. När ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan, skall den medlemsstat där risken är belägen anses vara införselstaten omedelbart efter att köparen har accepterat mottagandet av fordonet, för en period av 30 dagar, trots att fordonet ännu inte är registrerat där. Det innebär att en försäkringsgivare från införselmedlemsstaten eller en försäkringsgivare från en annan medlemsstat som är etablerad i införselmedlemsstaten får meddela försäkring för fordonet redan i samband med köpet.

Regeringen har den 8 februari 2007 överlämnat en remiss till Lagrådet med förslag till ändringar i trafikskadelagen och lagstiftningen för svenska och utländska försäkringsgivare i syfte att genomföra det femte motorfordonsdirektivet. I förslaget ingår att 1 kap. 9 a § försäkringsrörelselagen (1982:713) och 1 kap. 7 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige (LUFV) kompletteras med nya bestämmelser om var risken är belägen i vissa situationer vid import och export av fordon. Enligt de befintliga reglerna är risken, när försäkringen avser registreringspliktigt fordon, belägen i det land där registreringen skall ske. När försäkringen avser andra fordon är risken belägen i det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort, om försäkringstagaren är en fysisk person, eller det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är belägen, om

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/166/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon.

¹⁷ Rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster samt om ändring av direktiv 73/239/EEG.

försäkringstagaren är en juridisk person. De föreslagna bestämmelserna innebär att om ett fordon som är registrerat i ett EES-land förvärvas genom köp i syfte att införas till ett annat EES-land, är risken under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning, med undantag av vad som annars gäller, belägen i det land till vilket fordonet skall införas.

Av det tredje direktivet om annan direkt försäkring än livförsäkring¹⁸ framgår att försäkringspremier skall beskattas endast i det land där risken är belägen (artikel 46). Den föreslagna skatten på trafikförsäkringspremier skall därför endast utgå på försäkringar som täcker risker i Sverige. Den i promemorian föreslagna lagtexten bör kompletteras med en sådan begränsning. Vad avser definitionen av vad som är att se som risk i Sverige, bör en hänvisning införas till 1 kap. 9 a § försäkringsrörelselagen och 1 kap. 7 § LUFV. Därigenom kommer trafikförsäkringar, som meddelas för fordon som köps i ett annat EES-land i syfte att införas till Sverige, att omfattas av skatten på trafikförsäkringspremier i de fall då risken är belägen i Sverige enligt nämnda bestämmelser. Om trafikförsäkring skulle meddelas för ett fordon som är registrerat i Sverige, men som köpts i syfte att införas till ett annat EES-land, skall försäkringen inte ingå i underlaget för skatt, i den del den avser den tid, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning, då risken inte är belägen i Sverige.

5.4 Skattskyldighet

Regeringens förslag: Skattskyldig för skatt på trafikförsäkringspremie är försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring enligt trafikskadelagen (1975:1410).

Utländska försäkringsgivare som inte har en sekundäretablering här i landet skall utse en skatterepresentant. Skatterepresentanten skall vara bosatt i Sverige eller en svensk juridisk person.

Skatterepresentanten skall svara för redovisning och betalning av skatt på trafikförsäkringspremie och i övrigt företräda försäkringsgivaren i frågor som rör sådan skatt.

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

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

Promemorians förslag: Överensstämmer i stort med regeringens.

Remissinstanserna: *Konkurrensverket* menar att det är angeläget från konkurrenssynpunkt att alla försäkringsgivare behandlas lika, oavsett om det gäller svenska eller utländska försäkringsgivare och oavsett om de

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

sistnämnda är etablerade i Sverige eller inte. Konkurrensverket konstaterar att förslaget synes vara utformat på sådant sätt att någon diskriminering av försäkringsgivare inte uppstår. *Kommerskollegium* finner att promemorian vad avser gränsöverskridande verksamhet har tagit hänsyn till och gör en korrekt bedömning av de EG-rättsliga bestämmelserna på området. *Försäkringsförbundet* delar inte uppfattningen att ett krav på skatterepresentant i Sverige för de utländska företag som meddelar trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet är kompatibelt med EG-rätten. En skatteplikt för svenska försäkringsbolag som inte drabbar utländska försäkringsföretag med gränsöverskridande verksamhet i Sverige medför en oacceptabel snedvridning av konkurrensen på den svenska försäkringsmarknaden. Detta visar det också EG-rättsligt olämpliga i att införa en skatt på trafikförsäkringspremier i stil med det föreslagna. *FMK* menar att Vägverket bör svara för betalning av skatten i fråga om oförsäkrade fordon. *Skatteverket* anser att det bör klargöras att en verkställande direktör för en filial respektive generalagent eller ombud för sådan är att anse som företrädare enligt skattebetalningslagen. Skatteverket anser vidare att ansvarsbestämmelserna för en skatterepresentant borde utformas på samma sätt som för generalagent och verkställande direktör för filial. Skatteverket anser slutligen att det behöver klargöras att det är möjligt att skapa en exekutionstitel för indrivning mot ombudet för generalrepresentation och mot skatterepresentanten.

Skälen för regeringens förslag

Vem som skall vara skattskyldig

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

För att förenkla administrationen av skatten är det lämpligt att antalet skattskyldiga är begränsat. Ett förfarande där den enskilde försäkringstagaren är skattskyldig för en skatt som tas ut som ett procentuellt belopp (jfr avsnitt 5.5) av försäkringspremien skulle medföra ett omfattande behov av kontrolluppgifter från försäkringsgivarna och en kostsam administration för Skatteverket. Vid ett förfarande där försäkringsgivarna är skattskyldiga uppkommer givetvis en ökad administration för försäkringsgivarna, men dessa förfogar över information om de premier som utgör underlag för skatten och har administrativa rutiner för att hantera premiebetalningar från försäkringstagarna. Sammantaget bedöms det vara lämpligare att försäkringsgivarna är skattskyldiga för skatten på försäkringspremier än att skatt tas ut direkt från försäkringstagarna.

Såsom normalt är fallet vid punktskatter förväntas den skattskyldige föra kostnaden för skatten vidare. Det får antas att försäkringsgivarna

¹⁹ Försäkringsförbundets sammanställning Svensk försäkring i siffror 2005.

normalt överför skattekostnaden för det aktuella avtalet direkt på försäkringstagarna.

Regeringen menar att det är viktigt att försäkringstagaren erhåller information om hur stor del av kostnaden för trafikförsäkringen som utgör skatt på trafikförsäkringspremie. Försäkringsbolagen bör därför vara skyldiga att i informationen till försäkringstagaren ange vilken del av kostnaden som avser sådan skatt. Regeringen avser att återkomma om den närmare utformningen av denna informationsskyldighet.

Utländska försäkringsgivare

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

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

Enligt det tredje direktivet om annan direkt försäkring än livförsäkring skall uttag av indirekta skatter och skattelikhande avgifter på försäkringspremier ske i den medlemsstat där risken är belägen. För trafikförsäkringens del innebär exempelvis detta att skatt får tas ut i det land där fordonet är registrerat. Sverige har således rätt att ta ut skatt även från utländska försäkringsgivare som meddelar svensk trafikförsäkring.

Verksamhet genom filial och generalagent

Med generalagent avses en fysisk eller juridisk person som har till uppgift att leda och sköta en utländsk försäkringsgivares försäkringsrörelse i Sverige. Om den utländske försäkringsgivaren använder en juridisk person som generalagent skall den juridiska personen utse en fysisk person som ombud. Den utländske försäkringsgivaren skall utfärda en fullmakt för generalagenten respektive ombudet att ingå för försäkringsgivaren bindande rättshandlingar med tredje man samt ta emot stämning för den utländske försäkringsgivaren och själv eller genom annan tala och svara för denna (1 kap. 9 § LUFV). Med filial avses ett avdelningskontor med självständig förvaltning som en utländsk försäkringsgivare etablerar i Sverige. Den verkställande direktören är företrädare för filialen. Denne skall vara bosatt i Sverige (1 kap. 8 och 10 §§ LUFV).

Den utländska försäkringsgivaren kommer att vara skattskyldig för skatten på trafikförsäkringspremien och är den som normalt skall betala in skatten. Vid utebliven skattebetalning kan dock reglerna om företrädaransvar i 12 kap. skattebetalningslagen (1997:483, SBL) komma

att tillämpas på generalagenten, ombudet för generalagenten och den verkställande direktören.

Verksamhet genom generalrepresentation

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

Det får anses lämpligt att det primära ansvaret även för betalning av skatten på trafikförsäkringspremier skall ligga på ombudet för generalrepresentationen. Bestämmelsen i 23 kap. 3 c § SBL bör därmed vara tillämplig även i detta fall. En ny bestämmelse, 23 kap. 3 d §, bör införas i SBL med detta innehåll. *Skatteverket* har anfört att särskilda bestämmelser om betalningsskyldighet bör införas för ombudet. En sådan ändring, vilken berör även andra skatter än den nu föreslagna skatten på trafikförsäkringspremier, bör inte göras i detta sammanhang och regeringen menar vidare att det av 23 kap. 3 c § följer att ombudet är primärt skattskyldigt.

Gränsöverskridande verksamhet

Försäkringsgivare från länder inom EES får meddela försäkring i Sverige utan etablering här i landet, om de har tillstånd att bedriva försäkringsrörelse i hemlandet (2 kap. 1 § LUFV). Vid sådan gränsöverskridande verksamhet skall försäkringsgivaren ha en representant som företräder försäkringsgivaren gentemot de skadelidande. Denna skaderepresentant skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person (5 § tredje stycket trafikskadelagen [1975:1410], TSL). För att få bedriva gränsöverskridande verksamhet i Sverige skall en underrättelse lämnas från den behöriga myndigheten i försäkringsgivarens hemland till Finansinspektionen. Underrättelsen skall bl.a. innehålla uppgift om vem som är försäkringsgivarens representant enligt 5 § TSL och en försäkran om att försäkringsgivaren är medlem i Trafikförsäkringsföreningen (2 kap. 1 och 3 §§ LUFV).

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

information om och indrivning av skattefordringar²⁰. Dessa direktiv omfattar sedan några år även skatt på försäkringspremie i den mån sådan skatt är angiven i direktiven²¹. Eftersom skatten på trafikförsäkringspremier är en ny skatt, finns den dock i dagsläget inte angiven i direktiven. Kontakt har tagits med kommissionen för att ändra direktivet så att den nya lagen kan komma att omfattas. Om skatten på trafikförsäkringspremier omfattades av direktivet skulle detta ge Skattverket möjlighet att erhålla information om utländska försäkringsgivare som bedriver verksamhet i Sverige och även möjlighet att driva in fordringar på skatt på trafikförsäkringspremie. Eftersom en försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring för ett registreringspliktigt fordon skall underrätta Vägverket om detta, bör Skattverket ha goda möjligheter att kontrollera i vilken mån utländska försäkringsgivare meddelar trafikförsäkringar för registrerade fordon genom gränsöverskridande verksamhet. Fram till dess att skatten omfattas av direktiven har dock Skattverket begränsade möjligheter att driva in eventuella skattefordringar.

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

I ett pågående mål i EG-domstolen (mål nr C-522/04) har kommissionen tagit upp frågan om ett krav på skatterepresentant för en belgisk försäkringsskatt är ett hinder för friheten att tillhandahålla tjänster. Generaladvokaten har yttrat sig i målet den 3 oktober 2006 och anser att kravet på skatterepresentant innebär att försäkringsgivare som inte är etablerade i Belgien åläggs en större ekonomisk börda. Generaladvokaten påpekar att uttaget av skatt omfattas av direktivet om ömsesidigt bistånd med informationsutbyte på skatteområdet. Det ömsesidiga informationsutbytet utgör ett medel för bedrägeribekämpning, varför det inte är nödvändigt att upprätthålla kravet på skatterepresentant. Kravet på skatterepresentant utgör därmed, enligt generaladvokaten, ett oberättigat hinder för friheten att tillhandahålla tjänster.

²⁰ Rådets direktiv 77/799/EEG av den 19 december 1977 om ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter i fråga om direkt beskattning och skatter på försäkringspremier, senast ändrat genom direktiv 2004/106/EG (EGT L 336, 27.12.1977, s. 15, Celex 31977L0799 resp. EGT L 359, 4.12.2004, s. 30, Celex 32004L0106), samt rådets direktiv 76/308/EEG av den 15 mars 1976 om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar som har avseende på vissa avgifter, tullar, skatter och andra åtgärder, senast ändrat genom 2003 års anslutningsakt (EGT L 73, 19.3.1976, s.18, Celex 31976L0308 resp. EGT L 236, 23.9.2003, s. 33, Celex 12003T001).

²¹ Rådets direktiv 2003/93/EG av den 7 oktober 2003 om ändring av rådet direktiv om ömsesidigt bistånd av medlemsstaternas behöriga myndigheter på området direkt och indirekt beskattning (EGT L 264, 15.10.2003, s. 23, Celex 32003L0093) samt rådets direktiv 2001/44/EG av den 15 juni 2001 om ändring av direktiv 76/308/EEG om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar uppkomna till följd av verksamhet som utgör en del av finansieringssystemet för Europeiska utvecklings- och garantifonden för jordbruket och av jordbruksavgifter och tullar samt med avseende på mervärdesskatt och vissa punktskatter.

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

En bestämmelse om skyldighet för försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet att utse en skatterepresentant bör därmed införas i lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. Det får anses osäkert om en sådan skatterepresentant kan anses omfattas av bestämmelserna om företrädaransvar i skattebetalningslagen. Regeringen delar av denna anledning inte *Skatteverkets* uppfattning att bestämmelserna om ansvar för skatterepresentanten borde utformas på samma sätt som för generalagenten eller den verkställande direktören för en filial. I stället föreslår regeringen att skatterepresentanten påförs ett primärt betalningsansvar för skatten på trafikförsäkringspremien. Det bör därför i en ny paragraf, 23 kap. 3 d §, i skattebetalningslagen regleras att skatterepresentanten svarar för redovisning och betalning av den premieskatt som hänför sig till den utländska försäkringsgivarens verksamhet.

Skatt på trafikförsäkringsavgift

Vad gäller skatt på trafikförsäkringsavgift är det enligt nuvarande lagstiftning Trafikförsäkringsföreningen som har rätt att ta ut sådan avgift (34 § TSL). Trafikförsäkringsföreningen kommer därmed att vara skattskyldig för skatt på trafikförsäkringsavgift. *Trafikförsäkringsföreningen* har påpekat att den utformning av 34 § TSL som föreslagits i promemorian medför praktiska problem för föreningen. Regeringen väljer därför att inte föreslå någon ändring i 34 § TSL. Trafikförsäkringsavgiften kommer därmed att fastställas utifrån den högsta premien för

trafikförsäkring. I samband med införandet av skatten på trafikförsäkringspremier får det antas att försäkringsbolagen höjer sina premier i motsvarande mån för att kompensera sig för kostnaden för skatten. Därigenom kommer Trafikförsäkringsföreningens avgifter att öka. Något behov för Trafikförsäkringsföreningen att ta ut särskild ersättning av de försäkringspliktiga för skatten finns därmed inte. Eftersom beskattningsunderlaget således skiljer sig från vad som gäller för skatt på trafikförsäkringspremierna, där underlaget utgörs av premie utan skatt enligt denna lag, måste skattesatsen anpassas till detta, se avsnitt 5.5.

FMK menar att Vägverket bör ansvara för betalning av skatten på trafikförsäkringsavgiften och kräva in skatten av de försäkringsskyldiga på de uppgifter som är kända av verket. Regeringen finner inte att det är en lämplig lösning att skatten skall tas ut av någon annan än den som beslutar om trafikförsäkringsavgift. Skatten bör därför tas ut av Trafikförsäkringsföreningen.

5.5 Skattens storlek

Regeringens förslag: Skatten på trafikförsäkringspremie utgör 32 procent av beskattningsunderlaget. Skatten på trafikförsäkringsavgift utgör 22 procent av beskattningsunderlaget.

Promemorians förslag: I promemorian föreslogs att skatt skulle utgå med 34 procent på såväl trafikförsäkringspremier som trafikförsäkringsavgifter. Beskattningsunderlaget för trafikförsäkringsavgiften var reducerat till 90 procent.

Remissinstanserna: *Svenska aktuarieföreningen* menar att skatten bör utgöra 24 procent av beskattningsunderlaget med utgångspunkt i Försäkringsförbundets kostnadsuppskattning. Promemorians beräkning underskattar avvecklingen av den fiktiva fonden. *Försäkringsjuridiska föreningen* anför att den beräkningsmodell som ligger till grund för skatteberäkningen framstår som väl övergripande och synes bygga på flera antagande som inte är verifierade. *Försäkringsförbundet* förutsätter att procentsatsen som skatten skall tas ut med justeras i den omfattning som det är betingat av en ökning av bolagens intäkter. Försäkringsförbundet ifrågasätter förutskickandet om att skatten kan komma att justeras då det finns uppgifter på samtliga externa kostnader som är förknippade med trafikskador. Förbundet delar bedömningen att det är svårt att med säkerhet slå fast vad som är trafikskadornas samtliga kostnader men menar att Finansdepartementet bör avhålla sig från spekulationer om eventuella framtida kostnader då detta skapar osäkerhet för försäkringsbolagen och deras försäkringstagare. *Bil Sweden* och *Volvo Personvagnar AB* anser att en eventuell premieskatt bör differentieras mellan nyare och äldre bilar på så sätt att nya bilar med högre säkerhetsprestanda får lägre skatt. Detta för att ytterligare förstärka den koppling som redan sker via försäkringsbolagens premiesättning av nya respektive äldre bilar med olika trafiksäkerhetsstandard.

Skälen för regeringens förslag: Den föreslagna skatten är avsedd att motsvara de framtida kostnaderna för de historiska trafikskadorna och

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

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

Utgångspunkten för beräkningen av skattens storlek är att intäkterna från denna skall täcka statens framtida utgifter för befintliga skador vid tidpunkten för skattens införande samt för de skador som uppstår under den tid som förutsättningarna för en överföring till trafikförsäkringen utreds. I beräkningarna av storleken på skatten har antagits att överföringen till trafikförsäkringen sker den 1 januari 2009. Övriga antaganden är att inflationen uppgår till 2 procent och realräntan till 2,1 procent. I enlighet med uppgifter från Försäkringsförbundet antas att statens socialförsäkringsutgifter för trafikskadade uppgår till ungefär 7,8 miljarder kronor för 2004 och att socialförsäkringsutgifterna för dessa skador har fasats ut efter 24 år. I enlighet med Försäkringsförbundets uppgifter antas också att utgifterna för de skador som inträffat under år 2004 är lika med 800 miljoner kronor år 2004, 400 miljoner kronor år 2005 och 300 miljoner kronor per år till och med år 24. Antagandet är också att samtliga skador har denna utgiftsprofil. Ovanstående innebär att utgifterna över en period på 24 år huvudsakligen endast fasas ut i reala termer. I den beräkning som gjorts av *Svenska aktuarieföreningen* antas att utgifterna i nominella termer fasas ut snabbare än i ovanstående utgiftsprofil. Antagandet medför att storleken på skatten blir lägre än den beräknade.

I beräkningen av skatten antas att staten tar upp ett fiktivt lån som används för att skapa en fond. Storleken på fonden bestäms av den

utestående skuld som staten har för socialförsäkringsutgifter för de trafikskador som inträffat innan överföringen till trafikförsäkringen sker. Storleken på skatten beräknas som den nominella räntan på den fiktiva fonden. Under den första delen av perioden på 24 år kommer intäkterna från skatten att understiga statens utgifter medan den under slutet av perioden kommer att överstiga utgifterna. Ovanstående beräkningsantaganden ger att fonden skulle behöva uppgå till ungefär 75 miljarder kronor. Nettoeffekten av skatten beräknas som den nominella räntan på fonden och uppgår till ungefär 3,1 miljarder kronor. Detta ger en bruttoeffekt för skatten på 3,5 miljarder kronor.

De totala trafikförsäkringspremierna under perioden den 1 juli 2005 till och med den 30 juni 2006 uppgick till ca 11 miljarder kronor och trafikförsäkringsavgifterna under 2005 uppgick till ca 345 miljoner kronor. För att den avsedda skatteintäkten skall uppnås är bedömningen att skatten på trafikförsäkringspremier bör utgöra 32 procent av beskattningsunderlaget vid lagens införande. Vad avser skatten på trafikförsäkringsavgiften utgår den på ett beskattningsunderlag där skatt redan ingår eftersom avgiften är bestämd med utgångspunkt i högsta premie för trafikförsäkring inklusive skatt. Vidare tas avgiften ut med 10 procent mer än den högsta trafikförsäkringspremien. Skatt bör dock endast utgå på den del av avgiften som motsvarar den högsta trafikförsäkringspremien. Skattesatsen bör med hänsyn härtill bestämmas till 22 procent av trafikförsäkringsavgiften.

Bil Sweden och *Volvo Personvagnar AB* menar att skatten bör differentieras mellan nya och äldre fordon. Därigenom skulle styrningen mot trafiksäkerhet förstärkas. Regeringen ifrågasätter inte att nyare fordon överlag är mer trafiksäkra än äldre fordon. Detta torde dock återspeglas i premiesättningen för trafikförsäkringen. Regeringen finner inte anledning att införa en särskild differentiering mellan nyare och äldre fordon.

Som framgått av avsnitt 5.2 kan fordonsägarna i förlängningen, genom skatten bära samtliga de externa kostnader som är förknippade med trafikskador. I dagsläget finns dock inga tillförlitliga uppgifter över dessa kostnader. När sådana uppgifter finns får det övervägas om nivån på skatten skall justeras.

5.6 Beskattningsunderlag och skattskyldighetens inträde

Regeringens förslag: Beskattningsunderlaget för skatt på trafikförsäkringspremier utgörs av intjänad premie för trafikförsäkring för en kalendermånad. I beskattningsunderlaget ingår inte skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. Skattskyldigheten inträder vid utgången av den kalendermånad för vilken premien har tjänats in.

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

Promemorians förslag: I promemorian förslås att beskattningsunderlaget för trafikförsäkringspremier skall utgöras av den del av avtalad premie som belöper sig på en kalendermånad. I övrigt överensstämmer promemorians förslag med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikförsäkringsföreningen* och *Försäkringsförbundet* ifrågasätter varför skatten skall tas ut på ett underlag som motsvarar de premier som belöper på skatteperioden. Den valda modellen kommer att resultera i ett stort antal krav på omprövning hos Skatteverket eftersom det är vanligt att premie ändras under avtalstiden. Premie är inte ett entydigt försäkringstekniskt begrepp och det är angeläget att klarlägga hur den premie som skall ingå i beskattningsunderlaget skall fastställas. Det är viktigt att premieinkomsten i försäkringsbolagens redovisning inte skall inkludera premieskatten och att skatten inte skall påverka bolagens kapitalkrav. Det bör således tydliggöras att bruttopremien, som den används i 7 kap. 25 § försäkringsrörelselagen (1987:713), inte skall omfatta premieskatten. Det är oklart hur beskattningsunderlaget skall beräknas för försäkringsprodukter med säsong varierad premie. *Finansinspektionen* menar att för att göra klart att skatten belöper på premien och inte ingår i premien bör förslaget i 5 § lagen om skatt på trafikförsäkringspremie tydliggöras. *Maskinentreprenörerna* menar att de faktiska skadekostnaderna skall vara utgångspunkten för beskattning och att regeringen kraftigt skall reducera skatten för yrkesmässiga arbetsfordon med utgångspunkt från hur och var de brukas och vilka risker som finns. *American Car Club Sweden* anser att fordon som klassas som entusiastfordon och är minst 20 år gamla skall undantas från kommande skatt. *FMK* menar att det är en brist i promemorian att inget nämns om dem som har flera fordon försäkrade. Många gånger är det entusiaster och kulturbärare som kommer att drabbas särskilt hårt av förslaget. Dessa borde gå att undanta på ett eller annat sätt.

Vad avser skatt på trafikförsäkringsavgifter förordar *Trafikförsäkringsföreningen* att skatteersättningen skall ingå som en del i trafikförsäkringsavgiften. Vidare är det önskvärt att det, i de fall föreningen erhåller betalning genom utmätning, klargörs att skattskyldigheten inträder först när föreningen mottar den utmätta avgiften från kronofogdemyndigheten. Även när beloppet redovisas från ett inkassoföretag kan det dröja innan det belopp som skall tillfalla föreningen redovisas. Ett problem kan uppkomma i de fall då föreningens avgiftsfordran fastställs i en exekutionstitel på basis av den skattesats som gällde vid den tidpunkt då ansökan gavs in till domstolen

eller kronofogdemyndigheten. Om skattesatsen ändras under mellantiden torde en följd av promemorians förslag bli att den rätt till skatteersättning som fastställts i exekutionstiteln kommer att skilja sig från den verkliga premieskatten. *FMK* anser att skatten på trafikförsäkringsavgifter tekniskt sett bör beräknas schablonmässigt i så nära överensstämmelse som möjligt med den premie som skulle ha gällt för fordonet om det hade varit försäkrat. Promemorians förslag innebär att en premieskatt kommer att – utöver en riskpremie – tas ut på en sanktionsavgift som inte har något relevant koppling till en faktisk riskpremie.

Skälen för regeringens förslag

Trafikförsäkringspremie

Avtal om trafikförsäkring tecknas normalt på ett år. Vid lagens ikraftträdande finns således ett stort antal försäkringar som löper mellan en och tolv månader efter lagens ikraftträdande. Av statsfinansiella skäl är det viktigt att även dessa avtal omfattas av skatten på trafikförsäkringspremier vad avser den del av premierna som avser tid efter ikraftträdandet. Regeringen har i budgetpropositionen för 2007 uttalat att skatten på trafikförsäkringspremier skall införas den 1 juli 2007. Om enbart avtal tecknade efter ikraftträdandet skulle omfattas av lagstiftningen skulle endast ca en tredjedel av de försäkringspremier som avser försäkringstid under hösten 2007 omfattas av skattskyldigheten. En sådan lösning skulle vidare öppna för kringgående av skatten genom att på olika sätt teckna avtal i förtid.

Beskattningsunderlaget bör bl.a. därför utgöras av den premie som skall erläggas till försäkringsgivaren för trafikförsäkring. Samtliga avtal om trafikförsäkring omfattas av skatten. Det gör således inte någon skillnad om avtalet om trafikförsäkring avser ett fordon som inte är skyldigt att ha trafikförsäkring, t.ex. ett avställt fordon. Med den premie som skall ingå i underlaget för beräkning av skatten avses endast den premie som försäkringsgivaren skulle ha tagit ut för försäkringen om inte skatten hade tillkommit, dvs. premien utan skatt. Finansinspektionen har anfört att den föreslagna 5 § bör förtydligas i detta hänseende. En viss språklig justering av den i promemorian föreslagna lydelsen bör därför göras.

Försäkringsförbundet och *Trafikförsäkringsföreningen* har bl.a. anfört att premie inte är ett entydigt begrepp och att det måste klargöras vad som skall ingå i beskattningsunderlaget. Det är vidare mycket vanligt att den avtalade premien ändras under avtalstiden. Om försäkringsgivarna vid sådana ändringar skulle vara skyldiga att ändra beskattningsunderlaget för tidigare månader genom att begära omprövning hos Skatteverket skulle hanteringen bli mycket arbetskrävande för såväl försäkringsgivare som Skatteverket.

Regeringen delar uppfattningen att det är viktigt att det är tydligt vad som ingår i beskattningsunderlaget och att en lösning bör användas som inte leder till ett stort antal omprövningsärenden och de administrativa kostnader som följer av detta.

Detta kan åstadkommas genom att något av de premiebegrepp som förekommer i den offentliga försäkringsredovisningen används. Ett

sådant begrepp är intjänad premie. Detta begrepp är visserligen inte definierat i författning men det är ett vedertaget begrepp som används i försäkringsrörelselagen (1982:713) och i försäkringsbolagens redovisning till Finansinspektionen. Begreppet avser premieinkomst justerad för förändringar i avsättningar för ej intjänade premier. Intjänad premie påverkas inte av avsättningar för kvardröjande risker. Med premieinkomst avses summan av de premier som avtalats under en viss period, inklusive inte betalda premier som upptagits som kundfordran vid periodens slut. Begreppet används vanligtvis för att beteckna bruttopremieinkomsten, dvs. utan avdrag för avgivna återförsäkringspremier. Avsättning för kvardröjande risk görs för att temporärt förstärka bolagets avsättning för ej intjänad premie om bolagets premienivå bedöms vara otillräcklig. När gjord avsättning inte längre bedöms vara nödvändig skall den upplösas.

Den intjänade premien utgör ett lämpligt beskattningsunderlag eftersom den är periodiserad och inte inkluderar avsättning för kvardröjande risk. Genom att använda den intjänade premien som beskattningsunderlag uppnår man fördelen att underlaget justeras med automatik vid eventuella ändringar i försäkringen. Detta gäller även om ändringen sker retroaktivt. Därmed behöver inte omprövning ske av tidigare månaders skattebeslut när en premie ändras under avtalstiden. Genom användandet av begreppet intjänad premie kommer beskattningen av säsongsvarierade premier att följa försäkringsgivarens redovisning av premien.

Som en följd av utformningen av beskattningsunderlaget bör skattskyldigheten inträda vid utgången av den kalendermånad för vilken premien har intjänats.

Försäkringsgivaren får antas höja premien för att kompensera sig för den ökade kostnad som skatten innebär. Eftersom den del av premien som avser ersättning för skattekostnaden inte är en del av försäkringsbolagets normala premiesättning skall denna dock inte påverka de krav som ställs på försäkringsgivarens solvens enligt försäkringsrörelselagen (1982:713). Såsom *Trafikförsäkringsföreningen* och *Försäkringsförbundet* påpekat bör detta förtydligas. Ett tillägg i 7 kap. 25 § försäkringsrörelselagen bör därför göras.

Maskinentreprenörerna har anfört att deras arbetsmaskiner inte motiverar den skatt som nu föreslås och att beskattningen i stället skulle utgå från verklig risk. Regeringen anser det emellertid inte lämpligt att för en viss grupp lägga annat till grund för beskattningen än den riskbedömning som gjorts av försäkringsgivaren vid fastställandet av premien. *American Car Club Sweden* menar att entusiastfordon borde undantas från skatten. De fordon som är att betrakta som entusiastfordon torde, med hänsyn till sin låga skaderisk, ha relativt låga försäkringspremier. Särskilda försäkringar för sådana fordon har även tagits fram av vissa motororganisationer. Någon definition av entusiastfordon har vidare ännu inte tagits fram utan är under utredning. Regeringen finner inte anledning att särskilt undanta entusiastfordon från skatten på trafikförsäkringspremier.

Regeringen menar vidare att det inte bör införas något särskilt undantag för den som är ägare till flera fordon. I de fall där en person, t.ex. som ett led i motorhobby, innehar ett flertal fordon kan visserligen

argumenteras för att personen inte utgör en större risk i trafiken än vid ägande av ett fordon i den mån han eller hon inte använder fordonen samtidigt. Det är dock inte möjligt att införa ett undantag som är begränsat till denna grupp. I många fall kan fordon brukas samtidigt av olika personer även om de är registrerade på en och samma person. Det torde vidare vara svårt för försäkringsbolagen att hantera ett sådant undantag, eftersom det inte är säkert att fordonen är försäkrade i samma bolag. Ett undantag för flerfordonsägare skulle också öppna för kringgående av skattereglerna.

Trafikförsäkringsavgift

Trafikförsäkringsavgiften bestäms utifrån den högsta premien för trafikförsäkring inom en viss kategori fordon med ett tillägg om tio procent. Såsom anförts i avsnitt 5.4 bör skatten på trafikförsäkringsavgiften utgå på den av Trafikförsäkringsföreningen uttagna trafikförsäkringsavgiften. Genom den föreslagna skattesatsen har uttaget av skatt anpassats så att det utgår med motsvarande belopp som skatten på den högsta premien, se avsnitt 5.5. *Sveriges Motorcyklister* har anfört att den föreslagna skatten förstärker problemen med att trafikförsäkringsavgiften kraftigt överstiger en normal trafikförsäkringspremie. *FMK* har föreslagit att beskattningsunderlaget i stället skall beräknas schablonmässigt i så nära anslutning som möjligt till den premie som skulle ha betalats om fordonet haft trafikförsäkring. Regeringen menar dock att det inte är lämpligt att låta skatten på trafikförsäkringsavgiften utgå på annat beskattningsunderlag än den avgift som faktiskt debiterats av Trafikförsäkringsföreningen. Det vore möjligt att ta ut en lägre skatt på trafikförsäkringsavgiften än den föreslagna. Detta skulle minska skillnaden mellan normalbilistens premie och trafikförsäkringsavgiften. Detta skulle dock innebära att vissa fordonsägare faktiskt får betala ett lägre totalbelopp om de låter bli att försäkra fordonet än vad kostnaden för försäkringen skulle ha varit. Av denna anledning kan en lägre skattesats än den föreslagna inte anses lämplig.

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

I samband med utmätning och inkasso kan det enligt *Trafikförsäkringsföreningen* dröja innan det utmätta eller indrivna beloppet redovisas för föreningen. Regeringen menar att det får anses följa av lagens utformning att avgiften anses ingå i beskattningsunderlaget först när den mottas av föreningen och således inte när beloppet betalas in till kronofogden eller inkassobolaget. Om inkassobolaget dragit av viss del av den från den försäkringspliktige

erhållna trafikförsäkringsavgiften såsom ersättning bör dock även detta belopp anses ingå i det mottagna beloppet.

Den av Trafikförsäkringsföreningen väckta frågan om hur ändringar i skattesats skall hanteras när föreningens avgiftsfordran fastställts i en exekutionstitel får hanteras genom övergångsbestämmelser i samband med ändringen av skattesatsen.

5.7 Avdrag

Regeringens förslag: Avdrag får göras för skatt på trafikförsäkringsavgift som återbetalas.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorians förslag ingick även en avdragsbestämmelse för skatt på trafikförsäkringspremie.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Trafikförsäkringsföreningen återbetalar ibland en inbetald avgift till den försäkringspliktige. Det förekommer t.ex. att den enskilde betalar in trafikförsäkringsavgiften men senare ger in underlag som visar att han eller hon hade en gällande trafikförsäkring under den aktuella perioden. Trafikförsäkringsföreningen bör kunna göra avdrag för skatten om föreningen återbetalar en mottagen trafikförsäkringsavgift. Enligt Trafikförsäkringsföreningen är det relativt vanligt att ett överskott i ett avgiftsärende kvittas mot en fordran i ett annat ärende som rör samma gäldenär. Även i dessa fall bör avdragsbestämmelsen kunna tillämpas.

Vad avser skatt på trafikförsäkringspremier innebär den av regeringen föreslagna utformningen av beskattningsunderlaget att någon avdragsregel inte är nödvändig. Om premien för avtalet ändras kommer en justering av premiens storlek att ske, eftersom beskattningsunderlaget är knutet till intjänad premie.

5.8 Beskattningsförfarandet m.m.

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

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

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

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

Värdet av bilförmån skall justeras med anledning av förslaget till skatt på trafikförsäkringspremier.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *FMK* anser att det inte finns skäl att höja förmånsvärdet för den som har en bilförmån genom att arbetsgivaren tvingas att betala premieskatten. *LRF* påpekar att det även kan finnas anledning att se över schablonavdraget för resor i tjänsten och för resor till och från arbetsplatsen med egen bil eller med förmånsbil.

Skälen för regeringens förslag: Skatten på trafikförsäkringspremier och trafikförsäkringsavgifter är en punktskatt. Förfarandereglerna i skattebetalningslagen (1997:483, SBL) bör därför vara tillämpliga på skatten.

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

Av bestämmelsen i 23 kap. 3 c § och den föreslagna 23 kap. 3 d § SBL framgår att den skatterepresentant som utses av en utländsk försäkringsgivare och det ombud för generalrepresentation som ansvarar för redovisning och betalning av skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. ansvarar för redovisning och betalning av skatt på trafikförsäkringspremier och, vad gäller ombud för generalrepresentation, även annan skatt. Såsom anförts i avsnitt 5.4 avses därmed att det primära betalningsansvaret skall åvila ombudet respektive skatterepresentanten. Av denna anledning bör de likställas med skattskyldig och omfattas av samma regler som gäller för en skattskyldig försäkringsgivare. I 1 kap. 4 § SBL bör därför föras in en bestämmelse med innebörden att skatterepresentant för utländsk försäkringsgivare och ombud för generalrepresentation likställs med skattskyldig vid tillämpningen av SBL. I de fall då ett ombud för en generalrepresentation eller en skatterepresentant för en utländsk försäkringsgivare ansvarar för redovisning och betalning av skatten, bör det vara tillräckligt att dessa

registreras av Skatteverket och den utländska försäkringsgivaren skall därmed inte registreras särskilt. En regel härom bör införas i 3 kap. 1 § SBL.

Om ett ombud för en generalrepresentation eller en skatterepresentant för en utländsk försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet bedriver även annan verksamhet bör den skatt som ombudet eller representanten ansvarar för enligt 23 kap. 3 c eller 3 d § SBL redovisas på ett särskilt skattekonto.

Förfallodagen för skatt på trafikförsäkringspremier styrs av reglerna om redovisning av punktskatter. Vilken av de i SBL angivna förfalldagarna som skall användas beror på om den skattskyldige skall redovisa mervärdesskatt eller inte. Om mervärdesskatt skall redovisas, påverkar beskattningsunderlaget för mervärdesskatt vilken förfalldag som skall användas. Omsättning av försäkringstjänster är undantagen från skatteplikt för mervärdesskatt. Om försäkringsgivaren inte av annan anledning skall redovisa mervärdesskatt, skall skattedeklaration avseende bl.a. punktskatt och arbetsgivaravgifter lämnas senast den 12 i månaden efter redovisningsperioden (i augusti och januari senast den 17). För den som är mervärdesskattepliktig gäller enligt 10 kap. 18 och 19 §§ SBL vissa senare tidpunkter för lämnande av skattedeklaration beroende på hur stort underlaget för mervärdesskatt är under beskattningsåret.

Utformningen av beskattningsunderlaget för skatt på trafikförsäkringspremier medför att reglerna i 10 kap. 3 § SBL om vilken skatt som skall hänföras till en viss redovisningsperiod bör kompletteras. Enligt huvudregeln skall till varje redovisningsperiod hänföras den punktskatt för vilken redovisningsskyldighet har inträtt under perioden. Redovisningsskyldigheten inträder normalt när affärshändelser som grundar skattskyldighet enligt god affärssed bokförs eller borde ha bokförts. Den skattskyldighet som uppkommer enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. är inte knuten till en sådan affärshändelse som avses i bestämmelsen. En ny bestämmelse bör införas som innebär att till varje redovisningsperiod skall den skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. hänföras för vilken skattskyldighet har inträtt under perioden.

Eftersom beskattningsunderlaget utgörs av den intjänade premien, vilken justeras för ändringar i avtalade premier för tidigare perioder, kan detta innebära att beskattningsunderlaget blir negativt en viss månad. Skatt får då redovisas som ett negativt bruttobelopp i deklarationen vilket kan medföra återbetalning av skatt enligt 18 kap. 2 § SBL. Det får dock i praktiken anses osannolikt att denna situation kommer att uppstå.

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

Trafikförsäkring skall normalt tecknas av ägaren till fordonet eller, om fordonet innehåller med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, av innehavaren. Detta medför att om arbetsgivaren tillhandahåller en förmånsbil tecknas normalt trafikförsäkring av arbetsgivaren. Den ökade kostnaden för trafikförsäkringen som följer av den föreslagna skatten medför en ökad kostnad för arbetsgivaren och därmed även att den förmån som den anställde erhåller blir större. Regeringen anser att beräkningen av förmånsvärdet för förmånsbilar därför bör justeras. För

en genomsnittlig privatbil bedöms premien höjas med ca 700 kr per år, varför förmånsvärdet bör höjas i motsvarande mån. *LRF* har anfört att det finns anledning att se över schablonavdragen för resor i tjänsten och till och från arbetet. Beräkningen av schablonavdragen grundar sig dock endast på milbundna kostnader och kostnader för trafikförsäkring beaktas inte. Regeringen finner därför inte anledning att ändra schablonavdragen.

5.9 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. skall träda i kraft den 1 juli 2007.

Vid beräkning av underlaget för skatt på trafikförsäkringspremie skall bortses från justeringar av underlaget som är hänförliga till tiden före ikraftträdandet.

Försäkringsgivarna skall, oavsett vad som annars följer av lag eller avtal, ha möjlighet att ta ut ersättning från försäkringstagare som ingått avtal om trafikförsäkring före lagens ikraftträdande. Ersättningen får motsvara kostnaden för skatt på premier som avser tid efter ikraftträdandet.

Promemorians förslag: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens förslag. I promemorians förslag ingick dock inte någon bestämmelse om justeringar av underlaget för beskattning.

Remissinstanserna: *Trafikförsäkringsföreningen* och *Försäkringsförbundet* menar att ikraftträdandet bör senareläggas. *Länsrätten i Dalarnas län* framhåller att en lagstiftning som innebär att kostnaden som den föreslagna skatten kommer att utgöra för försäkringsgivarna kommer att drabba försäkringstagaren retroaktivt vad gäller redan ingångna avtal, bör ske med stor försiktighet. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* och *Svenska Lokaltrafikföreningen* menar att det är anmärkningsvärt att det inte föreslås några övergångsregler. Över 80 procent av den svenska busstrafiken kör avtalsbunden trafik. Kontrakt som löper på åtta till tio år, utan möjlighet att få kompensation för ökade försäkringskostnader, är inte ovanligt i bussbranschen.

Skälen för regeringens förslag: Som framgår av budgetpropositionen för 2007 är avsikten att lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. skall träda i kraft den 1 juli 2007. *Försäkringsförbundet* och *Trafikförsäkringsföreningen* har anfört att införandet av skatten medför behov av omfattande förberedelser från försäkringsbolagen och *Trafikförsäkringsföreningen*. De anför att tiden att genomföra förberedelserna är mycket knapp och att det dessutom är olyckligt att en stor mängd kontakter med försäkringstagare måste ske under semestertider. Regeringen har förståelse för att förslaget medför arbete för försäkringsbolagen inför ikraftträdandet. Regeringen menar dock att det är viktigt från statsfinansiell synpunkt att ikraftträdandet sker den 1 juli 2007 och har därför inte för avsikt att flytta ikraftträdandet till en senare tidpunkt.

Utformningen av beskattningsunderlaget för skatten på trafikförsäkringspremier (se avsnitt 5.6) innebär att skatt tas ut på premier som avser försäkringstid efter den 1 juli 2007, även om avtal om försäkring är tecknat före detta datum. Om premien för ett avtal om trafikförsäkring som är tecknat före den 1 juli 2007 ändras efter detta datum skall

ändringen, till den del den avser tid före ikraftträdandet, inte påverka beskattningsunderlaget för skatten. Vid beräkning av beskattningsunderlaget skall därför bortses från sådan justering av den intjänade premien. En övergångsbestämmelse med denna innebörd bör därför införas.

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

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

Den tillkommande skatten är något som försäkringsgivarna inte kunnat förutse när de ingått avtal om trafikförsäkring och något som de inte kan påverka. Med hänsyn till att någon premieskatt inte tidigare har funnits inom trafikförsäkringen har sannolikt inte alla försäkringsgivare sådana villkor i avtalen om trafikförsäkring som ger dem möjlighet att kompensera sig för tillkommande skatt. Enligt försäkringsavtalslagen får försäkringsgivaren ändra försäkringsvillkoren under försäkringstiden endast om den försäkrade grovt har åsidosatt sina förpliktelser eller det annars finns synnerliga skäl (3 kap. 8 § försäkringsavtalslagen [2005:104], FAL). För att säkerställa att försäkringsgivarna har möjlighet att föra kostnaden vidare till försäkringstagarkollektivet bör därför en särskild övergångsbestämmelse införas som ger försäkringsgivarna rätt att ta ut ersättning som motsvarar kostnaden för skatten från försäkringstagare som tecknat avtal före ikraftträdandet, utan hinder av vad som följer av lag eller avtal. En sådan extra debitering från försäkringsbolagen förutsågs inte vid införandet av FAL men enligt regeringens mening torde FAL:s regler om tilläggsdebitering kunna tillämpas.

Svenska Lokaltrafikföreningen och *Svenska Bussbranschens Riksförbund* har anfört att en stor del av busstrafiken består av avtalsbundna transporter där kontrakten löper på lång tid. Regeringen är medveten om att det kan komma att uppstå problem för bussbolagen att kompensera sig för den ökade försäkringskostnaden under kontraktstiden. Regeringen ser det dock inte som vare sig lämpligt eller möjligt att införa särskilda övergångsregler för dessa fall, vilka enligt uppgift kan röra avtalstider upp mot tio år.

6 Offentligfinansiella och andra effekter

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

Den föreslagna skatten på trafikförsäkringspremier tas ut av försäkringsgivarna men kan antas höja försäkringstagarnas kostnad för trafikförsäkring med motsvarande procentuella belopp. Premierna för trafikförsäkringen under perioden den 1 juli 2005 till och med den 30 juni 2006 uppgick till 11 miljarder kronor. Detta innebär att skatten kommer att medföra en kostnad för försäkringsgivarna som motsvarar cirka 32 procent av den nuvarande premievolymen. Därutöver uppkommer vissa administrativa kostnader för försäkringsbolagen i samband med införandet och handhavandet av skatten. Några närmare uppgifter om dessa kostnader föreligger inte, även om de initiala kostnaderna kommer att få en viss omfattning. Genom den valda lösningen av beskattningsunderlaget kommer dock betalningen av skatten att följa bolagens redovisning vilket i vart fall borde underlätta hanteringen av skatten.

Enligt uppgifter från försäkringsbranschen kan en genomsnittlig premie för en privatägd personbil den 1 januari 2007 antas uppgå till ca 2 200 kronor. Vid en sådan premie blir skatten cirka 700 kronor. Några uppgifter om genomsnittliga premier för andra fordonstyper har inte kunnat inhämtas. Eftersom försäkringspremier varierar starkt beroende på olika faktorer såsom fordonstyp, boendeort och förare samt mellan olika försäkringsgivare, är det svårt att göra närmare beräkningar av vad effekten av skatten blir för olika grupper av försäkrade.

Kostnaderna för trafikförsäkringspremier utgör en förhållandevis liten del av de små företagens totala kostnader och skatten bedöms därför endast få mindre konsekvenser för dessa företag. Inte heller för fordonsintensiva branscher såsom åkeribranschen, bussbranschen och taxibranschen kommer skatten att utgöra någon stor del av de totala kostnaderna. Som tidigare nämnts utgör de totala försäkringskostnaderna för fordon inom åkerierna enligt officiell statistik cirka 2 procent av den totala kostnadsmassan.

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

I budgetpropositionen för 2007 beräknades den föreslagna skatten medföra en bruttoeffekt som på årsbasis är 3 miljarder kronor och en varaktig nettoeffekt på 2,8 miljarder kronor. I promemorian beräknades skatten medföra en bruttoeffekt på 3,9 miljarder kronor och en varaktig nettoeffekt på 3,4 miljarder kronor. Dessa beräkningar har reviderats då nya uppgifter har tillkommit och bruttoeffekten är nu på årsbasis i stället 3,5 miljarder kronor. För 2008 är den periodiserade nettoeffekten 3,1

miljarder kronor och för 2009 uppgår den till samma belopp. Den varaktiga nettoeffekten beräknas till 3,1 miljarder kronor. Eftersom skatten införs den 1 juli 2007 kommer den faktiska brutto- respektive nettoeffekten för år 2007 att bli mindre och uppgå till 1,75 respektive 1,55 miljarder kronor.

Höjningen av förmånsvärdet kommer genom ökade inkomstskatteintäkter och arbetsgivaravgifter att ge en förstärkning av statsbudgeten med cirka 90 miljoner kronor.

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

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om skatt på trafikförsäkringspremie m.m.

1 §

I den inledande bestämmelsen anges att skatt på trafikförsäkringspremie som avser risk belägen inom landet och på trafikförsäkringsavgift skall betalas till staten.

2 §

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

Med *trafikförsäkringsavgift* avses den avgift som Trafikförsäkringsföreningen enligt 34 § TSL har rätt att ta ut av den som saknar trafikförsäkring för fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt. I avsnitt 4.3.2 beskrivs närmare hur trafikförsäkringsavgiften beräknas.

Med *risk belägen inom landet* avses detsamma som enligt försäkringsrörelsereglerna. Definition av var en risk är belägen finns dels i 1 kap. 9 a § försäkringsrörelselagen (1982:713), dels vad avser utländska försäkringsgivare, i 1 kap. 7 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige. För en försäkring som avser fordon som är registreringspliktigt är risken normalt belägen i det land där registreringen skall ske. Vad avser försäkringar som rör övriga fordon är risken normalt belägen i det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort, om försäkringstagaren är en fysisk person, eller det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget, om försäkringstagaren är en juridisk person. För att anpassa lagstiftningen till EG:s femte direktiv om motorfordonsförsäkring har regeringen föreslagit att det skall införas särskilda bestämmelser om var risken är belägen under 30 dagar från det att ett fordon kommit i köparens besittning, om ett fordon som är registrerat i ett EES-land förvärvas genom köp i syfte att införas till och stadigvarande brukas i ett annat EES-land. Dessa bestämmelser föreslås träda i kraft den 11 juni 2007. För en svensk försäkringsgivare innebär detta att skattskyldighet för trafikförsäkring föreligger i vissa fall när försäkring meddelas vid import av fordon om risken enligt de nya bestämmelserna är belägen i Sverige. Reglerna vid import och export av fordon har även kommenterats i avsnitt 5.3.

3 §

I paragrafens *första stycke* anges att den försäkringsgivare som meddelar en trafikförsäkring är skattskyldig för skatt på trafikförsäkringspremie. Det innebär att såväl svenska som utländska försäkringsgivare är skattskyldiga när de meddelar svensk trafikförsäkring. I *andra stycket* regleras skyldigheten för utländska försäkringsgivare som inte är etablerade här i landet att utse en skatterepresentant. Paragrafen har kommenterats närmare i avsnitt 5.4.

4 §

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

5 §

I paragrafen regleras hur beskattningsunderlaget för skatt på försäkringspremier skall beräknas samt när skattskyldigheten inträder. Utgångspunkten bör vara att det är den premie som försäkringstagaren skall betala enligt avtalet med försäkringsgivaren som skall ingå i beskattningsunderlaget. Detta innebär t.ex. att underlaget för beskattningen utgörs av premien efter avdrag för till exempel bonus och eventuella rabatter och att eventuell grundpremie ingår i beskattningsunderlaget. Eventuella administrativa avgifter som tas ut från försäkringstagaren, som till exempel påminnelseavgift, ränteavgift avseende kompensation för kostnader vid uppskjuten betalning eller avgift som skall betalas av kunden vid ändring av försäkringen, kommer dock inte ingå i beskattningsunderlaget. Detsamma gäller om en särskild

avgift tas ut för månadsbetalning av premien via kontolösning. Paragrafen har kommenterats även i avsnitt 5.6.

6 §

I paragrafen regleras hur beskattningsunderlaget för skatt på trafikförsäkringsavgift skall beräknas samt när skattskyldigheten inträder. Paragrafen har kommenterats närmare i avsnitt 5.6.

7 §

Paragrafen reglerar skattens storlek. Skattesatsernas storlek har närmare behandlats i avsnitt 5.5.

8 §

I paragrafen finns en bestämmelse om avdrag för skatt på trafikförsäkringsavgift som återbetalas av Trafikförsäkringsföreningen. Paragrafen avhandlas närmare i avsnitt 5.7.

9 §

Bestämmelsen anger att beskattningsförfarandet i skattebetalningslagen (1997:483) skall gälla för skatten på trafikförsäkringspremier. I avsnitt 5.8 avhandlas beskattningsförfarandet närmare.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

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

Vad gäller trafikförsäkringsavgifter gäller lagen endast avgifter som avser tid efter ikraftträdandet (*punkten 2*). Om Trafikförsäkringsföreningen efter ikraftträdandet kräver trafikförsäkringsavgift för tid före den 1 juli 2007 omfattas denna avgift därmed inte av lagen. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 5.9.

För att inte beskattningsunderlaget skall påverkas av premieändringar som avser tid före ikraftträdandet anges att vid beräkning av beskattningsunderlaget för skatt på trafikförsäkringspremie skall bortses från justeringar av underlaget som är hänförliga till tiden före ikraftträdandet (*punkten 3*).

För att samtliga försäkringsgivare skall ha möjlighet att kompensera sig för kostnaden för skatten även för de avtal som föreligger vid ikraftträdandet införs en bestämmelse som ger dem rätt att ta ut ersättning för kostnaden från försäkringstagarna (*punkten 4*).

7.2 Förslaget till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713)

7 kap.

25 §

I 5 § lagen om skatt på trafikförsäkringspremier m.m. anges att beskattningsunderlaget för skatt på försäkringspremier skall beräknas på premien med avdrag för skatt. Motsvarande underlag skall ligga till grund för beräkning av solvensmarginalen för skadeförsäkringsrörelse om premieindex används vid beräkningen. Detta förtydligas, utöver vad som redan framgår av andra stycket första punkten, genom tillägget i *andra stycket andra punkten* att premieindex får grundas på bruttovärdet av intjänade premier med avdrag för skatter och avgifter. Exempel på sådana avgifter återfinns i kommentaren till 5 § lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m., avsnitt 7.1

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

1 kap.

1 §

Skattebetalningslagens regler om bestämmande, debitering, redovisning och betalning av punktskatt skall gälla även i fråga om skatt på trafikförsäkringspremie. Detta uppnås genom ett tillägg i *andra stycket*. Detta innebär bl.a. att skatten skall redovisas månad för månad av de skattskyldiga i en punktskattedeclaration. Ändringen avhandlas i avsnitt 5.8.

4 §

Ombud för generalrepresentation och skatterepresentant för utländsk försäkringsgivare som enligt 23 kap. 3 c och 3 d §§ skall ansvara för redovisning och betalning av skatt skall jämföras med skattskyldiga vid tillämpningen av lagen. En bestämmelse om detta tas in i en ny *punkt 10 till tredje stycket*.

3 kap.

1 §

Den som är skyldig att redovisa och betala skatt på trafikförsäkringspremie enligt 3 § och skatt på trafikförsäkringsavgift enligt 4 § lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. skall registreras av Skatteverket. En bestämmelse om detta tas in i en ny *punkt 7 l*. Genom att ombud för generalrepresentation och skatterepresentant för utländsk försäkringsgivare enligt en ny punkt i 1 kap. 4 § jämföras med skattskyldig skall även dessa registreras av Skatteverket. I de fall då ett ombud eller en skatterepresentant är primärt betalningsansvarig, ansvarar för redovisning av skatt och registreras av Skatteverket, saknas anledning att även den utländska försäkringsgivaren registreras och tilldelas

skattekonto. I ett nytt *sista stycke* tas därför in en bestämmelse om att ombudet eller representanten registreras i stället för försäkringsgivaren i dessa fall. Ändringarna avhandlas i avsnitt 5.8.

5 §

Om ett ombud för en generalrepresentation eller en skatterepresentant för en utländsk försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet även bedriver annan verksamhet, bör den skatt som ombudet eller representanten ansvarar för enligt 23 kap. 3 c eller 3 d § redovisas på ett särskilt skattekonto. En bestämmelse om att Skatteverket skall tilldela ombud och skatterepresentant ett särskilt skattekonto tas därför in i *andra stycket*.

10 kap.

30 a §

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

23 kap.

3 d §

Paragrafen är ny.

I paragrafens *första stycke* regleras den primära betalningsskyldigheten för den skatterepresentant som en utländsk försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet skall utse enligt 3 § andra stycket lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. Enligt bestämmelsen svarar representanten för redovisning och betalning av skatt enligt lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. och företräder i övrigt försäkringsgivaren i frågor som rör sådan skatt.

I *andra stycket* anges att reglerna i 23 kap. 3 c § med motsvarande regler för ombud för generalrepresentation är tillämpliga även vad avser skatt på trafikförsäkringspremie.

7.4 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

61 kap.

5 §

Ändringen av förmånsvärdet är en följd av den högre kostnad för trafikförsäkring som följer av lagen om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. Ändringen kommenteras närmare i avsnitt 5.8.

Sammanfattning av promemorian Skatt på trafikförsäkringspremie m.m.

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

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

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

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

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om skatt på trafikförsäkringspremie m.m.

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens tillämpningsområde

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

Definitioner

2 § I denna lag avses med

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

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

Skattskyldighet

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

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

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

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

Beskattningsunderlag och skattskyldighetens inträde

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

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

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

Skattskyldigheten inträder när trafikförsäkringsavgiften tas emot.

Skattens storlek

7 § Skatten utgör 34 procent av beskattningsunderlaget.

Avdrag

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

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

Förfarandet

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1§¹

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

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

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

1. lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,
2. lagen (1972:820) om skatt på spel,
3. lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel,
4. lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel,
5. 2 § första stycket 6 lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel,
6. lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m.,
7. lagen (1991:1482) om lotteriskatt,
8. lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m.,
9. lagen (1994:1563) om tobaksskatt,
10. lagen (1994:1564) om alkoholskatt,
11. lagen (1994:1776) om skatt på energi,
12. lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus,
13. lagen (1999:673) om skatt på avfall, *och*
14. lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, *och*
15. lagen (2007:000) om skatt på trafikförsäkringspremie.

¹ Senaste lydelse 2002:400.

4 §²

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

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

Med skatt likställs

1. belopp som någon annan än den skattskyldige är betalningsskyldig för enligt denna lag eller, såvitt gäller belopp som har debiterats enligt denna lag, 2 kap. 20 § lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag, och

2. belopp som betalats tillbaka till den skattskyldige men som på grund av ett senare beskattningsbeslut skall betalas in igen till Skatteverket.

Med skattskyldig likställs

1. handelsbolag även om det inte är skyldigt att betala någon av de skatter som anges i 1 §,

2. den som har rätt till återbetalning av ingående mervärdesskatt enligt 10 kap. 9–13 §§ mervärdesskattelagen (1994:200),

3. den som utan att vara skattskyldig här i landet har fått en F-skattsedel enligt 4 kap. 7 eller 8 §,

4. den som Skatteverket enligt 23 kap. 3 § har beslutat skall svara för redovisning och betalning av skatt som hänför sig till verksamhet som bedrivs genom enkelt bolag eller partrederi,

5. den som är grupphuvudman enligt 6 §,

6. delägare i handelsbolag som enligt 2 kap. 20 § lagen om handelsbolag och enkla bolag har ålagts betalningsskyldighet för skatt,

7. den som har rätt till återbetalning enligt

a) 24 eller 25 § lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam,

b) 8 § lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel,

c) 29 eller 30 § lagen (1994:1563) om tobaksskatt, eller

d) 28–30 §§ lagen (1994:1564) om alkoholskatt,

8. den som har rätt till återbetalning, kompensation eller nedsättning enligt 9 kap. 2, 3, 4, 5, 6, 8 a, 9, 10 eller 11 §, 11 kap. 12 eller 13 § lagen (1994:1776) om skatt på energi eller omfattas av ett slutligt beslut om skattnedsättning enligt 9 kap. 9 b § andra stycket samma lag, *och*

9. den som i egenskap av företrädare för en juridisk person är betalningsskyldig enligt 12 kap. 6 eller 6 a § eller som träffat överenskommelse enligt 12 kap. 7 c §.

8. den som har rätt till återbetalning, kompensation eller nedsättning enligt 9 kap. 2, 3, 4, 5, 6, 8 a, 9, 10 eller 11 §, 11 kap. 12 eller 13 § lagen (1994:1776) om skatt på energi eller omfattas av ett slutligt beslut om skattnedsättning enligt 9 kap. 9 b § andra stycket samma lag,

9. den som i egenskap av företrädare för en juridisk person är betalningsskyldig enligt 12 kap. 6 eller 6 a § eller som träffat överenskommelse enligt 12 kap. 7 c §, *och*

² Senaste lydelse 2004:1345.

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

3 kap.

1 §³

Skatteverket skall registrera

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

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

3. den som är grupphuvudman,

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

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

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

7. den som är skattskyldig enligt

a) lagen (1972:820) om skatt på spel,

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

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

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

e) lagen (1991:1482) om lotteriskatt,

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

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

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

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

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

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

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

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

³ Senaste lydelse 2006:591.

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

5 §⁴

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

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

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

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

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

10 kap.30 a §⁵

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

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

⁴ Senaste lydelse 2003:747.

⁵ Senaste lydelse 2003:664.

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007.

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

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*34§¹

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

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

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2002:343

premie.

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

61 kap.

5 §¹

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

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

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2001:908.

Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Skatt på trafikförsäkringspremie m.m.

Efter remiss har följande lämnat yttrande över utredningens förslag: BIL Sweden, Bussbranschens Riksförbund, Domstolsverket, Finansinspektionen, Företagarnas Riksorganisation, Försäkringsjuridiska föreningen, Kammarrätten i Sundsvall, Kommerskollegium, Konkurrentverket, Konsumentverket, Lantbrukarnas Riksförbund, Länsrätten i Dalarnas län, Maskinentreprenörerna, Motorförarnas Helykterhetsförbund, Motorhistoriska Riksförbundet, Motormännens Riksförbund, Skatteverket, Skogsindustrierna, Svenska Aktuarieföreningen, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet, Sveriges Försäkringsförbund, Sveriges Åkeriföretag, Sveriges Motorcyklister, Svenskt Näringsliv, Sveriges Snöskoterägares Riksförbund, Sveriges Transportindustriförbund, Trafikförsäkringsföreningen, Volvo Personvagnar AB samt Vägverket.

Yttranden har också inkommit från: American Car Club Sweden, Bilfront, FMK, Kungliga Automobilklubben, Näringslivets Skattedelegation, SACO och Stockholms Handelskammare.

Följande remissinstanser avstår från att yttra sig eller har inte svarat: AB Volvo, Buss och Samhälle, Jordbruksverket, Konsumenternas Försäkringsbyrå, Motorbranschens Riksförbund, Saab Automobile AB, Scania AB, Svenska Konsumentrådet, Svenska Motorcykel- och snöskoterförbundet (SVEMO) och Utländska Försäkringsbolags förening.