

Nr 363

Av herr Lothigius m. fl., om viss ändring i förordningen om automobilskatt, m. m.

När det gäller vår transportapparat pågår en ständig utveckling och rationalisering. Det ligger i allra högsta grad i samhällets intresse att en sådan effektivisering kommer till stånd och att samhällets åtgärder genom exempelvis lagstiftning och beskattning ej får sådan utformning att de hindrar denna utveckling.

När det gäller lastbilstrafiken som spelar en allt större roll i det svenska transportväsendet sker denna rationalisering bl. a. genom att man i större utsträckning söker använda bilar som är speciellt avpassade för det område inom vilket bilen skall användas. Detta har medfört att olika slag av specialbilar används i stor utsträckning. Ofta förses i sådana fall bilen med två eller flera olika karosserier för att den skall kunna användas för olika specialtransporter. Det kan vara fråga om en vanlig lastbil som vid vissa tillfällen förses med särskilt höga lämmar för djurtransporter eller som vid vissa tillfällen förses med lösa cisterner för transport av olja eller andra vätskor. Frågan är också av största betydelse för våra mejerier, eftersom det för närvarande finns cirka 2 000 löstankar för mjölk i storlekar varierande mellan 250 och 4 000 liter. Problemet har vidare aktualiserats vid användningen av vissa lastapparater.

Emellertid är det nuvarande fordonsskattesystemet så utformat att det hindrar en dylik ur alla synpunkter önskvärd effektiv användning av landets lastbilsparc.

Enligt Kungl. Maj:ts förordning om automobilskatt baseras nämligen skatteuttaget för fordonsskatten på fordonens tjänstevikt. Speciellt för lastbilar och bussar är skattens stegring för tyngre fordonsheter betydande. Enligt vägtrafikförordningens definitioner avses med en bils tjänstevikt »sammanlagda vikten av dels fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg och reservhjul ävensom smörjolja och vatten, dels ock föraren av fordonet».

Om ett fordon underkastats sådan ändring att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg skall ägaren inom tre veckor från det ändringen skedde inställa fordonet hos besiktningsman för registreringsbesiktning. Anmälan om verkställd registreringsbesiktning skall därefter göras till länsstyrelsen.

Bestämmelserna innebär sålunda att skatteökningen för ett specialkaroseri, som används endast vid vissa tillfällen under året, blir högst betydande. Enligt vägtrafikförordningens bestämmelser synes även en lös cistern som placeras på ett lastbilsflak räknas som särskilt karoseri, om cisternen ej är avsedd att lyftas av bilen i samband med lossningen av lasten. Att detta hindrar en smidig anpassning av fordonsparken till den säsongmässigt varierande efterfrågan på exempelvis petroleumprodukter är uppenbart. Allmänna rättvisekrav talar också mot att sådana tillfälligt använda karosserier beskattas som om de användes under hela året. Det bör också understrykas, att det i många fall förekommer att det är olika ägare till lastbilen och de lösa tankarna.

För att lösa detta problem finns flera alternativa möjligheter. Den som ligger närmast till hands är kanske att göra vissa ändringar i vägtrafikförordningen 1 §, 6 mom, andra stycket, så att tjänstevikten för bil kommer att beräknas som sammanlagda vikten av fordonet i normalt fullt driftfärdigt skick vid användning av *normalt* till fordonet hörande karoseri jämte verktyg etc. Genom ett sådant förfarande skulle även ombesiktningstvånget för dessa fordon i samband med att ett specialkaroseri tas i bruk bortfalla. Frågan om vad som lämpligen skall vara att anse som *normalt* till fordonet hörande karoseri måste självfallet bli föremål för närmare prövning. Det synes rimligt att föreskriva att detta skall gälla det karoseri som användes under större delen av året.

Ett sådant system innebär uppenbarligen vissa nackdelar speciellt ur kontrollsynpunkt. Det synes dock rimligt att tillåta rent tillfällig användning av specialkaroseri utan att ombesiktning och skärpt beskattning krävs. Detta skulle kunna ske genom en särskild förordning i likhet med vad som genomförts när det gäller tillfälligt avregistrerade personbilar och motorcyklar i Kungl. Maj:ts förordning angående tillfälligt upphävande av viss i vägtrafikförordningen föreskriven besiktningsskyldighet m. m.

Ett system som synes bära förordas är i stället att fordonsägaren medges viss reducering av den på tjänstevikten (inkl. det tyngsta karosseriet) beräknade fordonsskatten. En sådan reducering skulle lämpligen kunna ske genom ett restitutionsförfarande med ledning av uppgifter som fordonsägaren lämnar till länsstyrelsernas bilregister. Trots att en sådan reform måste anses vara synnerligen betydelsefull för lastbilsparkens effektivisering torde det röra sig om ett förhållandevis litet antal sådana restitutionsärenden och det totala skattebortfallet torde bli oväsentligt.

Denna fråga är en specialfråga inom bilbeskattningens område och är icke av sådan trafikpolitisk betydelse att den bör hänskjutas till 1953 års trafikutredning. Den bör kunna avgöras av riksdagen efter hörande av exempelvis väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska petroleum institutet och Sveriges lantbruksförbund.

Under åberopande av vad som ovan anförts vill vi anhålla att riksdagen i skrivelse till Kungl Maj:t hemställer,

att Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådana ändringar i förordningen om automobils katt den 2 januari 1922, att skatten för fordon som är utrustat med mer än ett karosseri eller med tillfällig lastningsanordning bestämmes med hänsyn tagen till den tid under vilken de olika karosserierna respektive lastningsanordningarna kommit till användning, samt

att Kungl. Maj:t måtte utfärda förordning angående lättnader i fråga om besiktningsskyldighet för fordon som tillfälligtvis förses med särskilt karosseri.

Stockholm den 27 januari 1959

Carl-Wilh. Lothigius

Lars Eliasson
i Sundborn

T. Fredriksson

Ragnhild Sandström