

## Nr 54

*Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner om viss ändring i förordningen om automobilskatt.*

(1:a avd.)

I de inom riksdagen väckta, till bevillningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 419 av herr *Mattsson m. fl.* samt II: 500 av herrar *Gustafsson* i Kårby och *Hansson* i Skegrie har hemställts, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära åtgärder i syfte att fordonsbeskattningen i vad avser lastbilar måtte grundas på fordonens totalvikt i stället för, som nu är fallet, på deras tjänstevikt».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för det i motionerna framförda yrkandet, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionen I: 419.

Enligt förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt skall skatt årligen erläggas för här i riket registrerade bilar. Jämlikt 5 § skall för lastbilar erläggas dels grundavgift med 110 kr. och dels tilläggsavgift beräknad med hänsyn till bilens tjänstevikt. Tilläggsavgiften för lastbil utgår med 37 kr. för varje påbörjat hundratal kg av tjänstevikten minskad med 900 kg, då det gäller tjänstevikter icke överstigande 3 000 kg. Om tjänstevikten överstiger 3 000 men ej 7 000 kg utgår tilläggsavgift med 777 kr. för 3 000 kg och 64 kr. för varje påbörjat hundratal kg av återstående del av tjänstevikten, och om tjänstevikten överstiger 7 000 kg utgår tilläggsavgift med 3 337 kr. för 7 000 kg och 120 kr. för varje påbörjat hundratal kg av återstående del av tjänstevikten.

Enligt 1 § 6 mom. vägtrafikförordningen förstås med bilens tjänstevikt sammanlagda vikten av dels fordonet i normalt, fullt driffärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg, reservhjul, bränsle, smörjolja samt vatten och dels föraren av fordonet. Med fordonets totalvikt menas summan av fordonets tjänstevikt och maximilast. Om registrerat fordon underkastas sådan ändring, att det inte längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg, åligger det enligt 10 § 5 mom. vägtrafikförordningen ägaren att inom tre veckor från det ändringen skedde inställa fordonet hos besiktningsman för registreringsbesiktning.

I de likalydande motionerna I: 293 och II: 363 vid 1959 års riksdag yrkades bl. a. att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att sådana Bihang till riksdagens protokoll 1960. 7 saml. Nr 54

ändringar skulle vidtagas i förordningen om automobilskatt, att skatten för fordon, som är utrustat med mer än ett karosseri eller med tillfällig lastanordning, skulle bestämmas med hänsyn till den tid under vilken de olika karosserierna respektive lastningsanordningarna kommit till användning. I sitt av riksdagen godkända betänkande nr 13 anförde bevillningsutskottet bl. a. följande.

Utskottet är medvetet om att de nuvarande reglerna om beräkning av skatt efter tjänstevikt i vissa fall kan föranleda en högre skattebelastning än som i och för sig är motiverad med hänsyn till angivna principer rörande fördelningen av motorfordonstrafikens kostnadsansvar på olika motorfordon. Som fordonsskatten är konstruerad är det emellertid svårt att på ett tillfredsställande sätt avväga beskattningen av på visst sätt utrustade fordon efter den omfattning vari utrustningen kommit till användning, lika litet som hänsyn kan tas till den större eller mindre utsträckning vari registrerat fordon varit i trafik. I viss mån kan fordonsskattens anknytning till tjänstevikten vara ägnad att försvåra en önskvärd rationalisering av lastbilstransporterna i berörda hänseende. De av motionärerna framförda synpunkterna är därför värda beaktande. Frågan synes dock inte kunna erhålla en godtagbar lösning efter de i motionerna uppdragna riktlinjerna. Enligt vad utskottet inhämtat har 1953 års trafikutredning frågan om beskattning efter tjänstevikt under övertvägande. Utredningen väntas komma att framlägga förslag till ändrade regler rörande beskattning av motorfordonstrafiken under loppet av nästa år. Innan ställning tas till det i motionerna aktualiserade spörsmålet, synes det lämpligt att tills vidare avvakta resultatet av utredningens arbete. Utskottet anser sig således inte böra tillstyrka skrivelse till Kungl. Maj:t i ämnet.

Av innehållet i *de förevarande motionerna* må här återges följande.

För närvarande utgår automobilskatt (fordonsskatt) för lastbilar efter tjänstevikt. Denna beskattning är fr. o. m. 1 januari 1955 starkt progressiv, och denna progressivitet drabbar hårt framför allt de lastbilar, som är sysselsatta i skogs-, lantbruks- och väganläggningstransporter. Dessa bilar har, till följd av den alltmer uppdrivna mekaniseringen inom här ifrågasvarande transporter, till stor del måst utrustas med hjälpverktyg såsom kranar och tippar. Eftersom dessa hjälpverktyg räknas in i fordonens tjänstevikt blir skattetrycket på lastbilarna ytterligare skärpt. Detta hämmar en sund rationalisering av transportverksamheten. En övergång från beskattning efter tjänstevikt till en skatteläggning baserad på fordonens totalvikt torde innebära en viss skattelättnad för de tunga lastbilarna samtidigt som man skattetekniskt skulle komma ifrån de tolkningssvårigheter, som nu är för handen i fråga om begreppet tjänstevikt.

### Utskottet

Enligt automobilskatteförordningen utgår för lastbilar årligen fordonsskatt med dels en enhetlig grundavgift och dels en tilläggsavgift med efter

tjänstevikten stigande belopp. Med bilens tjänstevikt förstås enligt vägtrafikförordningen sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, till fordonet hörande verktyg och reservhjul, bränsle o. d. samt föraren av fordonet. Med fordonets totalvikt menas den sammanlagda tjänstevikten och maximilasten. Om sådana förändringar vidtages å registrerat fordon, att det inte längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningssinstrument eller typintyg, är ägaren skyldig att låta fordonet undergå ny besiktning för fastställande av bl. a. tjänstevikten och totalvikten.

I de förevarande motionerna har yrkats att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära åtgärder i syfte att fordonsbeskattningen av lastbilar skall grundas på totalvikten i stället för tjänstevikten. Till stöd för yrkandet har anförts att de lastbilar, som användes för tyngre transporter, till stor del utrustats med kranar och andra hjälpverktyg, vilka inräknas i fordonets tjänstevikt. Därigenom har skattebelastningen på dessa bilar ökat. En övergång till beskattning efter totalvikt skulle enligt motionärernas mening medföra en viss skattelättnad för de tyngre lastbilarna och främja en rationalisering av transportverksamheten.

Fordonsskatten är med undantag för släpvagnar för närvarande grundad på fordonets tjänstevikt. För att åstadkomma en mer rättvis avvägning av fordonsbeskattningen och på grund av svårigheterna vid den praktiska tillämpningen av på tjänstevikten grundade skatteskalor föreslog 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken en övergång till beräkning av fordonsskatten för lastbilar och bussar efter totalvikt. Utredningens förslag härutinnan lades emellertid inte till grund för 1954 års riksdagsbeslut rörande automobilbeskattningen. Däremot innebar beslutet en ökad skattebelastning för den tyngre trafiken, som ansågs motiverad av denna trafiks större krav på vägväsendet och kraftigare vägförslitning. Beslutet betecknades som ett provisorium i avvaktan på den ytterligare utredning av frågan, som för närvarande verkställes av 1953 års trafikutredning.

Såsom motionärerna framhållit talar vissa skäl för att fordonsbeskattningen av lastbilar bör grundas på fordonets totalvikt i stället för på tjänstevikt. Sålunda är en beskattning efter totalvikt oberoende av förhållandet mellan tjänstevikt och maximilast och medför därför en mer likformig beskattning av fordon i samma totalviktklasser. Även de praktiska svårigheterna att bedöma i vilken omfattning mer eller mindre specialbetonad fordonsutrustning bör hänföras till tjänstevikten talar för en övergång till beskattning efter totalvikt. De i motionerna framförda synpunkterna är därför värda beaktande. Enligt vad utskottet erfarit har 1953 års trafikutredning bl. a. frågan om fordonsskattens utformning under övervägande. Det är inte osannolikt att utredningens ståndpunktstaganden kan leda till nya metoder för skatteberäkningen och till en ändrad fördelning av skatte-

bördan mellan olika fordonstyper. Först sedan utredningens arbete slutförts, torde det därför finnas tillräckligt material för att kunna bedöma den i motionerna aktualiserade frågan. Med hänsyn till vad ovan anförts anser utskottet skäl icke föreligga att tillstyrka skrivelse till Kungl. Maj:t i ämnet. Utskottet avstyrker således bifall till de likalydande motionerna I: 419 och II: 500.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa, att de likalydande motionerna I: 419 av herr Mattsson m. fl. samt II: 500 av herrar Gustafsson i Kårby och Hansson i Skegrie om viss ändring av grunderna för motorfordonsbeskattningen icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 6 maj 1960

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar John Ericsson, Hagberg, Einar Eriksson, Snygg, Spetz, Jansson, fröken Ranmark, herrar Söderquist, Bengtson och Torsten Mattsson; samt

från andra kammaren: herrar Sundström, Kollberg, Vigelsbo, Kärrlander, Magnusson i Borås, Wiklund, Engkvist, Nilsson i Bästekille, Kristenson i Göteborg och Rydén.

**Reservation**

av herr *Torsten Mattsson*.