

Nr 483

Av herrar Ringaby och Sveningsson, *angående automobilskatten för lastbil.*

(Lika lydande med motion nr 562 i Andra kammaren)

I vägtrafikförordningen § 1 mom. 6 anges att en bils, traktors eller släpvagns tjänstevikt är »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 bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av fordonet». Denna bestämmelse har stått oförändrad sedan år 1922.

Såväl de tekniska som de driftekonomiska sidorna inom transporttekniken och varuhanteringen har på de senaste 40 åren genomgått högst väsentliga förändringar, vilket medför och fordrar en ny utformning av ovan nämnda författningstext. I densamma anges också att det skall vara »till fordon hörande karosseri». Förhållandet är i allmänhet, vad gäller påmonteringsbara emballagetankar för t. ex. mjölk, olja och kemiska produkter, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vatten- och luttankar o. s. v., att dessa ägs av godsbehaftaren och transportbeställaren och ej av bilägaren, t. ex. den yrkesmässiga trafikutövaren.

Vid åkeriföretag och industriens biltransportavdelningar är förhållandena i regel sådana att företaget eventuellt kan äga en eller ett fåtal monteringsbara tankar som används alternativt till ett stort antal fordon, varför det synes vara oriktigt att fordon som till endast ringa del är samhöriga med en påmonteringsbar tank annat än vid enstaka tillfällen dels skall beskattas och dels skall beläggas med en högre tjänstevikt för detta. Monteringsbara tankar och övrig extra utrustning såsom höga sidolämmar (s. k. djurburar) används ej heller stadigvarande utan endast för enstaka transporter eller kortare tidsperiod.

Gränserna mellan vad som är att anse som emballage för en varas transportekonomiska hantering och vad som är att hänföra till fast anordning å fordon och som därmed bör inräknas i fordons tjänstevikt är med hänsyn till den utveckling som godshantering har fått, t. ex. s. k. pall- och containershantering, svåra att draga, speciellt som vägtrafikförordningens nuvarande skrivning med hänsyn till vad som ovan sagts inte ger några klara riktlinjer beträffande dess tolkning. Inom nuvarande beskattningssystem torde sådana klara definitioner böra skapas att monterings- och demonteringsbara utrustningar ovanpå bilflak inklusive sidolämmar icke anses såsom del av bils tjänstevikt.

För att underlätta på- och avlastningsarbetet å fordon används numera i mycket stor utsträckning såväl vid lokal distribution som i t. ex. skogsbru-

ket lyftkranar, monterade på bilar. Utan tvekan har dessa kranars användning betytt mycket för transportrationaliseringen och minskningen av det manuella arbetets påfrestningar. Under nuvarande förhållanden räknas dock även sådan kranutrustning in i bils tjänstevikt och är därmed direkt beskattningsbar. Beskattningen av denna kranutrustning slår mycket olika med hänsyn till den progressiva beskattningen av lastbilar. För lastbil mellan tre och sju tons tjänstevikt är beskattningen utöver grundbeloppet 110 kr., 64 kr/100 kg tjänstevikt, och över sju tons tjänstevikt är motsvarande tilläggsbelopp 120 kr. En konventionell lastkran som används på bilar såväl över som under sju tons tjänstevikt kan således i och för sig få en högst varierande beskattning, och denna kranutrustning kan också medföra att fordonets tjänstevikt höjs från en vikt under 7 000 kg till över 7 000 kg, och därmed belastas ej endast kranens utan hela fordonets tjänstevikt med det högre tilläggsbeloppet 120 kr. i stället för 64 kr. — ett förhållande som i och för sig måste anses mycket otillfredsställande.

Det synes därför vara skäligt att lastkran undantas från tjänstevikt eller att i varje fall bils tjänstevikt beskattas efter fordonets vikt och kranen med ett speciellt tillägg utöver den ordinarie tjänsteviktsskatten. Det torde också vara möjligt att beskatta lastbilar — såom förekommer för släpfordon — efter totalvikt. Härvid skulle alla diskussioner bortfalla beträffande fordonets utrustning. Enligt vår mening bör de nuvarande beskattningsreglerna för lastbilar överses och ges en utformning som överensstämmer med de praktiska förhållandena.

Med stöd av ovanstående hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i syfte att åstadkomma en »modernisering» av vägtrafikförordningens bestämmelser angående bils tjänstevikt samt att förslag framläggas till de ändringar i beskattningsreglerna för lastbil som kan föranledas därav.

Stockholm den 26 januari 1961

Per-Eric Ringaby

Ragnar Sveningsson

Nr 484

Av herrar **Stefanson** och **Söderquist**, *angående rätt till viss skattefri avsättning för utjämning av pensionskostnad.*

(Lika lydande med motion nr 555 i Andra kammaren)

Stockholm den 26 januari 1961

Stig Stefanson

Martin Söderquist