

## Nr 8

*Utlåtande i anledning av motioner angående begreppet tjänstevikt i vägtrafikförordningen.*

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 458 i första kammaren av herrar *Ringaby* och *Sveningsson* och nr 672 i andra kammaren av herr *Hedin m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamma åtgärder i syfte att åstadkomma en sådan utformning av begreppet tjänstevikt i vägtrafikförordningen, att detsamma icke inkluderar emballagetankar, djurburar och liknande monterings- och demonteringsbara anordningar till lastbilar».

Beträffande motionernas fullständiga innehåll får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionen I:458.

**Gällande rätt**

I vägtrafikförordningen förstås med 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 bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av fordonet. Vidare förstås med bils *maximilast* den beräknade vikten av det största antal personer — exklusive föraren — och den största mängd gods, varför fordonet är inrättat. Med bils *totalvikt* menas slutligen summan av fordonets tjänstevikt och maximilast (1 § 6 mom.). Om registrerat fordon underkastas sådan ändring, att det icke längre överensstämmer med uppgifterna rörande fordonets vikt i utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg, åligger det ägaren att inom tre veckor från det ändringen skedde inställa fordonet hos besiktningsman för registreringsbesiktning (10 § 5 mom. första stycket). Underlåtenhet är straffbelagd (65 § 6 mom. första stycket). Enligt 1 § vägtrafikkungörelsen ankommer det på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som är chefsmyndighet för besiktningsmännen, att utfärda närmare föreskrifter angående bl. a. fastställandet av fordons vikt och maximilast.

Vägtrafikförordningens bestämmelser är så utformade att tjänsteviktens storlek kan inverka på frågan om utrustning och tillåten hastighet för fordonet (se t. ex. 3 § 1 mom. c och 56 § 1 mom.). Av särskilt intresse är emellertid i detta sammanhang stadgandena i förordningen den 2 juni 1922

(nr 260) om automobils katt. Enligt nämnda förordning gäller sedan år 1955 att för automobil, som registrerats i riket, årligen skall erläggas skatt (1 §). Skatten utgör för lastbil dels grundavgift å 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 som ej överstiger 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 tjänsteviktens återstående del. Överstiger tjänstevikten 7 000 kg, utgör tilläggsavgiften 3 337 kr. för 7 000 kg och 120 kr. för varje påbörjat hundratal kg av återstående del av tjänstevikten.

### Frågans tidigare behandling

Frågan om ändrade regler rörande tjänstevikt och därmed sammanhängande spörsmål rörande beskattning av lastbilar har genom väckta motioner aktualiserats vid 1959 och följande års riksdagar.

I motionerna I:293 och II:363 vid 1959 års riksdag yrkades sålunda att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om sådana ändringar i förordningen om automobils katt, att skatten för fordon, som utrustats med mer än ett karosseri eller med tillfällig lastningsanordning, bestämmes med hänsyn till den tid under vilken de olika karosserierna respektive lastningsanordningarna använts samt att Kungl. Maj:t måtte utfärda förordning angående lättnader i fråga om besiktningsskyldighet för fordon som tillfälligt förses med särskilt karosseri. Till stöd för yrkandena åberopades bl. a. att lastbilar ofta förses med två eller flera karosserier, lastapparater eller andra anordningar för att möjliggöra bilarnas användning för olika specialtransporter. Som exempel nämndes en vanlig lastbil som vid dessa tillfällen förses med särskilt höga lämmar för djurtransporter eller med lösa cisterner för transport av olja eller andra vätskor. Skattebestämmelsernas utformning motverkade enligt motionärerna en effektiv användning av lastbilsparken, enär skatteökningen för ett specialkarosseri blev betydande, även om karosseriet endast kom till begränsad användning.

Motionerna behandlades av bevillningsutskottet. I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 13 år 1959 fann utskottet visserligen motionärernas synpunkter värda beaktande men likväl icke av beskaffenhet att böra föranleda någon riksdagens åtgärd i avvaktan på förslag i ämnet från 1953 års trafikutredning.

I motionerna I:419 och II:500 vid 1960 års riksdag hemställdes om åtgärder i syfte att grunda fordonsbeskattningen av lastbilar på totalvikten i stället för på tjänstevikten. Till stöd härför åberopades i huvudsak att de lastbilar, som användes för tyngre transporter, till stor del utrustats med kranar och andra hjälpverktyg, vilka inräknades i fordonets tjänstevikt.

Motionerna avstyrktes av bevillningsutskottet (utl. nr 54 år 1960) under hänvisning till att frågan om fordonsskattens utformning övervägdes av 1953 års trafikutredning. Riksdagen godkände utlåtandet.

Vid 1961 års riksdag hemställdes i motionerna I:483 och II:562 om modernisering av vägtrafikförordningens bestämmelser om tjänstevikt och om därav föranledda ändringar i beskattningsreglerna för lastbil. I motionerna påpekades bl. a. svårigheterna att draga en gräns mellan å ena sidan vad som skall anses utgöra emballage för en varas transportekonomiska hantering och å andra sidan vad som är att hänföra till fast anordning på fordon och därmed att inräkna i fordonets tjänstevikt. Vägtrafikförordningen gav enligt motionärerna ej några klara riktlinjer för frågans bedömning. Inom gällande beskattningssystem borde, ansåg motionärerna, sådana klara definitioner skapas att monterings- och demonteringsbara utrustningar på bilflak — inklusive sidolämmar — icke ansågs ingå i bils tjänstevikt.

Jämväl dessa motioner avstyrktes av bevillningsutskottet (utl. nr 18 år 1961) under hänvisning till 1953 års trafikutrednings pågående arbete. Riksdagen godkände utlåtandet.

Slutligen yrkades i motionerna I:305 och II:377 vid 1962 års riksdag skyndsamma åtgärder i syfte att åstadkomma en sådan utformning av begreppet tjänstevikt i vägtrafikförordningen att detsamma icke inkluderade emballagetankar, djurburar och liknande monterings- och demonteringsbara anordningar till lastbilar. Till stöd för motionsyrkandena anfördes i huvudsak att det betänkande som då avlämnats av 1953 års trafikutredning icke innehöll något förslag rörande bilskatterna. Vidare hade de bestående svårigheterna att tolka begreppet tjänstevikt bl. a. medfört åtal mot åtskilliga lastbilsägare på grund av underlåten registreringsbesiktning i samband med tillfällig användning av sådana anordningar som omnämnts i yrkandet.

Bevillningsutskottet, som avstyrkte motionerna, anförde i av riksdagen godkänt utlåtande nr 29 år 1962 bl. a. följande.

Den ändrade avvägning av motorfordonstrafikens beskattning, som skedde år 1954, innebar i huvudsak en ökning av de tyngre fordonens andel av väggkostnaderna. Den högre beskattningen ansågs motiverad av denna trafiks vägförslitningar och krav på vägnarnas standard. Något slutligt ståndpunktstagande i fråga om skattebördans fördelning på olika motorfordon gjordes icke, och de genomförda åtgärderna hade provisorisk karaktär i avvaktan på resultatet av ytterligare utredning rörande motorfordonstrafikens beskattning, därvid bl. a. även allmänna trafik- och näringspolitiska synpunkter skulle komma under bedömning. Huruvida den inbördes fördelningen av skattebördan olika fordonskategorier emellan är riktigt avvägd prövas för närvarande inom 1953 års trafikutredning. Därvid torde det av motionärerna behandlade spörsmålet komma att uppmärksammas i samband med utredningens ståndpunktstagande till motorfordonstrafikens beskattning i sin helhet.

Här må anmärkas att en minoritet, omfattande åtta av utskottets ledamöter, ansåg motionerna böra bifallas.

Frågan om tjänsteviktsbegreppets innebörd har jämväl aktualiserats i andra sammanhang. Svenska petroleum institutet hemställde sålunda år 1957 hos Kungl. Maj:t att vikten av s. k. löscisterner, avsedda för transport av flytande bränslen, icke skulle inberäknas vid fastställande av lastbils tjänstevikt. I ärendet avgavs utlåtande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som bl. a. anförde följande.

Eftersom tjänstevikten skall beräknas efter vikten av fordonet vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, anser styrelsen att s. k. löstank, avsedd att kvarligga på fordonet vid lastning och lossning av innehållet, skall inräknas i tjänstevikten. Den omständigheten, att bilen kan användas utan tankar, bör ej inverka på bedömandet. Om så skulle ske, måste man fastställa en viss tidsgräns för den årliga användningen av tankarna för att kunna skilja mellan rent tillfällig och mera stadigvarande användning. Detta är ur bl. a. kontrollsynpunkt omöjligt att göra. Det kan för övrigt framhållas att en fordonsägare knappast anskaffar så dyrbar utrustning som »löstankar» endast för rent tillfällig användning. Styrelsen förmenar därför, att så snart löstankar användes på fordonet dessa skall anses tillhöra fordonet i »normalt, fullt driftfärdigt skick» och därför inräknas i tjänstevikten.

Kungl. Maj:t fann i resolution den 19 september 1958 framställningen icke föranleda till annan åtgärd än att handlingarna i ärendet överlämnades till 1953 års trafikutredning att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

I ett av Kungl. Maj:t i högsta domstolen den 7 september 1962 avgjort mål uppkom vidare frågan, huruvida en på en lastbils flak anbragt djurtransportbur skulle anses höra till fordonets karosseri och följaktligen inräknas i dess tjänstevikt. I målet upplystes bl. a. att buren, som endast använts vid enstaka tillfällen, uppställts på flaket sedan flaklämmarna tagits bort och stagats med rep, kätting eller järn som skruvats fast.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde i ett till högsta domstolen avgivet yttrande i målet bl. a. följande.

Vid bedömande av frågan om kreatursbur av ifrågavarande slag är att anses såsom till fordonet hörande karosseri och därför skall inräknas i fordonets tjänstevikt måste enligt styrelsens mening hänsyn i huvudsak tagas till hur buren ifråga användes tillsammans med den last den är avsedd för. Därest den är så inrättad att den normalt av- och pålastas med innehållet anser styrelsen den är att betrakta som emballage. Om däremot — som är det normala och i flesta fall enda möjliga — buren monteras på fordonet, och lasten — i det aktuella fallet djur — av- och pålastas separat, anser styrelsen att den icke är emballage utan del av fordonets karosseri.

På grund av bl. a. vad nu återgivits ansåg väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att djurtransportburen borde inräknas i fordonets tjänstevikt. Högsta domstolen fann emellertid — i motsats till styrelsen och underinstanserna — att buren med hänsyn till de förhållanden, under vilka den använts, var att betrakta icke såsom tillhörande bilens karosseri utan såsom en del av lasten.

### **Interpellation vid 1962 års riksdag**

Den 11 december 1962 besvarade chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, en interpellation angående tjänstevikt för lastbil. Härvid anförde departementschefen bl. a. att högsta domstolens ovan nämnda dom jämte två andra i interpellationen berörda domstolsutslag i vissa avseenden ej syntes överensstämma med den uppfattning om tjänsteviktsbegreppets innebörd som hävdats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess egenskap av chefsmyndighet för bilinspektionen. Enligt departementschefens uppfattning kunde någon allmängiltig lösning av problemet inte sägas vara vunnen genom dessa domar, som behandlat endast vissa speciella fall. I den mån de kunde anses vägledande på området komme de givetvis att utan någon särskild åtgärd från departementschefens sida i fortsättningen inverka på styrelsens bedömande (se andra kammarens protokoll 1962 nr 36 s. 36).

### **Motionerna**

Motionärerna erinrar inledningsvis om den tidigare riksdagsbehandlingen av frågan om tjänsteviktsbegreppets innebörd. Efter hänvisning till det ovan berörda interpellationssvaret framhålles i motionerna att angelägenheten av en mera entydig tolkning av ifrågavarande begrepp accentuerats genom förra årets domstolsavgöranden. Det synes motionärerna ej rimligt att frågans lösning ytterligare fördröjes genom att göras avhängig av 1953 års trafikutredning som ännu ej behandlat problemet.

### **Utskottet**

Med bils tjänstevikt förstås enligt vägtrafikförordningen 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. Tjänsteviktens storlek ligger till grund för automobilskattens bestämmande.

Motionärerna anser att i tjänstevikten icke bör inräknas emballagetankar, djurburar och liknande monterings- och demonteringsbara anordningar till lastbil. I motionerna hemställs därför att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamma åtgärder i syfte att åstadkomma en sådan utformning av begreppet tjänstevikt i vägtrafikförordningen att nämnda anordningar icke inkluderas däri.

På sätt närmare framgår av den föregående redogörelsen har vid de senaste årens riksdagar motionsvis framförts kritik mot tjänsteviktsbegreppets nuvarande utformning och i anslutning därtill yrkanden om ändringar i beskattningsreglerna för lastbil och i vägtrafikförordningens bestämmelser

om tjänstevikt. Motionerna har likväl icke föranlett någon riksdagens åtgärd under motivering att spørsmålet om motorfordonstrafikens beskattning övervägs av 1953 års trafikutredning. Såsom 1962 års bevillningsutskott framhållit torde frågan om tjänsteviktsbegreppets innebörd komma att uppmärksammas i samband med utredningens ståndpunktstagande till nämnda spørsmål. På grund härav anser sig utskottet icke i detta sammanhang böra taga ställning till den av motionärerna åsyftade ändringen i vägtrafikförordningen.

Motionärerna har emellertid påpekat att de anordningar som avses med motionerna enligt vissa domstolsutslag icke bör anses som till fordon hörande karosseri. Såsom chefen för kommunikationsdepartementet i interpellationssvar anfört synes utslagen i vissa avseenden ej överensstämma med den uppfattning om tjänsteviktsbegreppets innebörd som hävdats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess egenskap av chefsmyndighet för bilinspektionen. Departementschefen har emellertid jämväl framhållit att nämnda utslag icke kan sägas innefatta någon allmängiltig lösning av förevarande fråga. Utskottet delar motionärernas uppfattning att en sådan lösning vid rådande oklarhet i rättstillämpningen snarast möjligt bör åvägbringas. Det bör ankomma på 1953 års trafikutredning, som har att utreda hela problemkomplexet rörande fordonsbeskattningen, att avgöra huruvida frågan om tjänstevikten kan utbrytas till särskild behandling. Utskottet, som förutsätter att utredningsarbetet bedrivs med största möjliga skyndsamhet, finner med hänsyn härtill någon riksdagens åtgärd i saken för närvarande icke påkallad.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I:458 och II:672, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 mars 1963

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Alexanderson, Lindahl, Ebbe Ohlsson\*, Kristiansson, Knut Johansson\*, Georg Carlsson, Åkesson och Erik Jansson\*;  
från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Grebäck\*, Sundelin, Tobé och Wennerfors\*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.