

Nr 13

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

(1:a avd.)

I de inom riksdagen väckta, till bevillningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 293 av herr *Ebbe Ohlsson m. fl.* och II: 363 av herr *Lothigius m. fl.* har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådana ändringar i förordningen om automobilskatt, att skatten för fordon som är utrustad 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.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen II: 363.

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 driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg, reservhjul, bränsle, smörjolja samt vatten och dels föraren av fordonet. Om registrerat fordon underkastas sådan ändring, att det inte längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningssinstrument eller typintyg, åligger det enligt 10 § 5 mom. vägtrafikförordningen ägaren

att inom tre veckor från det ändringen skedde inställa fordonet hos besiktningsman för registreringsbesiktning.

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

Inom vår transportapparat pågår en ständig utveckling och rationalisering. När det gäller lastbilstrafiken, som spelar en allt större roll i det svenska transportväsendet, sker denna rationalisering bl. a. genom användning av bilar, som är speciellt avpassade för det område inom vilket bilen skall nyttjas. Ofta förses 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 mejerierna, 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.

Det nuvarande fordonsskattesystemet är emellertid så utformat, att det hindrar en dylik ur alla synpunkter önskvärd effektiv användning av landets lastbilspark. Enligt förordningen om automobilskatt baseras nämligen skatteuttaget för fordonsskatten på fordonets tjänstevikt. Speciellt för lastbilar och bussar är skattens stegring för tyngre fordonsenheter betydande. Bestämmelserna medför därför, att skatteökningen för ett specialkarosseri, som endast används vid vissa tillfällen under året, blir högst betydande.

För att lösa detta problem finns flera alternativa möjligheter. Den som ligger närmast till hands är att göra vissa ändringar i vägtrafikförordningen, så att tjänstevikten för bil kommer att beräknas till sammanlagda vikten av fordonet i normalt fullt driftfärdigt skick vid användning av normalt till fordonet hörande karosseri jämte verktyg etc. Genom ett sådant förfarande skulle även ombesiktningstvånget för dessa fordon i samband med att ett specialkarosseri tas i bruk bortfalla. Ett sådant system innebär uppenbarligen vissa nackdelar speciellt ur kontrollsynpunkt. Ett system, som synes böra 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.

Utskottet. Enligt automobilskatteförordningen utgår för lastbilar årligen skatt 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. 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.

I de förevarande motionerna har yrkats, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att sådana ändringar vidtages i förordningen om automobils katt, att skatten för fordon, som är utrustat med mer än ett karosseri eller med tillfällig lastningsanordning, bestämmas med hänsyn 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. Till stöd för yrkandena har bl. a. anförts, att lastbilar numera ofta förses med två eller flera karosserier, lastapparater eller andra anordningar för att bilarna skall kunna användas för olika specialtransporter. De nuvarande skattebestämmelserna motverkar emellertid enligt motionärernas mening en effektiv användning av lastbilsparken, enär skatteökningen för ett specialkarosseri, även om det endast användes vid vissa tillfällen under året, blir betydande.

Den grundläggande principen för den svenska automobilbeskattningen har hittills varit, att ägare till motorfordon skall gälda den kostnad för vägtrafikväsendet, som fordonet förorsakar. Dels har genom fordonsskatten själva innehavet av motorfordon beskattats, därvid viss del av skatten anses utgöra de olika fordonskategoriernas bidrag till kostnaderna för vägbyggnadsverksamheten och dels har genom fordons- och drivmedelsskatterna eftersträfvats en beskattning i förhållande till den vägförstöring, som de olika fordonen antages åstadkomma. 1954 års riksdagsbeslut rörande automobilbeskattningen innebar en ökad skattebelastning för den tyngre trafiken, som ansågs motiverad med hänsyn till 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.

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 avvåga 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 er- hålla en godtagbar lösning efter de i motionerna uppdragna riktlinjerna.

Enligt vad utskottet inhämtat har 1953 års trafikutredning frågan om beskattning efter tjänstevikt under övervägande. 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 spørsmålet, 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.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att de likalydande motionerna I: 293 av herr Ebbe Ohlsson m. fl. och II: 363 av herr Lothigius m. fl. om viss ändring i förordningen om automobils katt, m. m. icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 24 februari 1959

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Hagberg, Eriksson, Spetz, Jansson, fröken Ranmark, herrar Bengtson, Tage Johansson, Wolgast, Hellebladh och Kronstrand; samt

från andra kammaren: herrar Ericsson i Kinna, Brandt i Aspabruk, Nilsson i Svalöv, Kollberg, Allard, Vigelsbo, Kärrlander, Magnusson i Borås, Wiklund och Christenson i Malmö.