

Nr 18

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner angående automobilskatten för lastbil.

I de inom riksdagen väckta, till bevillningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 483 av herrar *Ringaby* och *Sveningsson* samt II: 562 av herr *Hedin* har hemställts, »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 framlägges till de ändringar i beskattningsreglerna för lastbil som kan föranledas därav».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionen I: 483.

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. 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 ändringar skulle vidtagas i förordningen om automobils katt, 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.

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 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 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.

Vid 1960 års riksdag yrkades i de likalydande motionerna I: 419 och II: 500 riksdagsskrivelse med begäran att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder i syfte att fordonsbeskattningen av lastbilar skulle grundas på totalvikten i stället för tjänstevikten. I sitt betänkande nr 54 anförde bevillningsutskottet, att det inte var osannolikt att 1953 års trafikutrednings ståndpunktstaganden kunde leda till nya metoder för skatteberäkningen och till en ändrad fördelning av skattebördan mellan olika fordonstyper. Först sedan utredningens arbete slutförts, funnes det därför tillräckligt material för att kunna bedöma den i motionerna aktualiserade frågan. Med hänsyn härtill ansåg utskottet skäl icke föreligga att tillstyrka skrivelse till Kungl. Maj:t i ämnet och avstyrkte bifall till motionerna. Betänkandet godkändes av riksdagen.

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

Såväl de tekniska som de driftsekonomiska sidorna inom transporttekniken och varuhanteringen har på de senaste 40 åren genomgått högst väsentliga förändringar, vilka fordrar en ny utformning av bestämmelserna i vägtrafikförordningen om bils tjänstevikt. 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, skall beskattas för denna. Monteringsbara tankar och övrig extra utrustning såsom höga sidolämningar (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 vägtrafikförordningen 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 sidolämningar 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. skogsbruket 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. Beskattningen av denna kranutrustning slår mycket olika med hänsyn till den progressiva beskattningen av lastbilar. 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 — såsom förekommer för släpfordon — efter totalvikt. Härvid skulle alla diskussioner bortfalla beträffande fordonets utrustning. Enligt motionärernas mening bör de nuvarande beskattningsreglerna för lastbilar överses och ges en utformning som överensstämmer med de praktiska förhållandena.

Utskottet

Enligt automobilskatteförordningen utgår för lastbilar årligen fordonskatt 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 besiktningsinstrument 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 måtte i skrivelse

till Kungl. Maj:t begära utredning i syfte att åstadkomma en modernisering av vägtrafikförordningens bestämmelser angående bils tjänstevikt samt att förslag framläggas till därav föranledda ändringar i beskattningsreglerna för lastbil. Som motivering för yrkandet har anförts att lastbilar numera i stor utsträckning är försedda med kranar och särskild utrustning, som endast tillfälligt användes för speciella transporter men som inräknas i fordonets tjänstevikt. Därigenom har skattebelastningen på dessa bilar ökat.

Den grundläggande principen för automobilbeskattningen är, att ägare av motorfordon skall gälda den kostnad för vägtrafikväsendet, som fordonet förorsakar. Dels har genom fordonsskatten själva innehavet av motorfordon beskattats, därvid viss del av skatten ansetts utgöra de olika fordonskategoriernas bidrag till kostnaderna för vägbyggnadsverksamheten och dels har genom fordons- och drivmedelsskatterna eftersträvat en beskattning i förhållande till den vägförstöring, som de olika fordonen antas 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 förslitning.

Utskottet är medvetet om att de nuvarande reglerna om beräkning av skatt efter tjänstevikt under vissa omständigheter kan föranleda en annan skattebelastning än som i och för sig är motiverad med hänsyn till angivna principer rörande fördelningen av motorfordonstrafikens kostnadsansvar på olika motorfordon. Såsom fordonsskatten för närvarande 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.

Som av den tidigare redogörelsen framgår har vid de senaste årens riksdagar motionsvis framförts yrkanden om ändringar i beskattningsreglerna för lastbil. Motionsyrkandena har emellertid med hänsyn till att frågan om motorfordonstrafikens beskattning är under övervägande inom 1953 års trafikutredning inte föranlett någon riksdagens åtgärd. Enligt vad utskottet inhämtat beräknas utredningen framlägga ett principbetänkande rörande riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken före utgången av maj månad innevarande år. Innan ställning tas till de i motionerna behandlade spörsmålen, synes det lämpligt att avvakta de resultat utredningens förslag kan föranleda. Med hänsyn härtill anser utskottet skäl icke föreligga för riksdagen att nu tillstyrka skrivelse till Kungl. Maj:t i ämnet och avstyrker således bifall till motionerna.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att de likalydande motionerna I: 483 av herrar Ringaby och Sveningsson samt II: 562 av herr Hedin angående auto-

mobilskatten för lastbil icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 4 maj 1961

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar John Ericsson, Hagberg, Einar Eriksson, Jansson*, Spetz, Gustaf Elofsson, Oscar Carlsson, Tage Johansson, Gösta Jacobsson och Kronstrand; samt

från andra kammaren: herrar Brandt i Aspabruk, Kärrlander, Wiklund i Öjebyn, Engkvist, Magnusson i Borås, Christenson i Malmö, Darlin, Kristenson i Göteborg, Nilsson i Tvärålund och fru Nettelbrandt*.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.