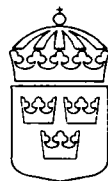


Trafikutskottets betänkande

1989/90:TU10

Ändring i lagen (1972:435) om
överlastavgift



1989/90
TU10

Sammanfattning

I betänkandet behandlas proposition 1989/90:17 med förslag till lag om ändring i lagen om överlastavgift (ÖVL) jämte motioner. Propositionens ändringsförslag innebär i huvudsak att överlastavgifterna höjs samtidigt som viktavdragen vid avgiftsberäkningen reduceras. Vidare föreslås att tillämpningsområdet utvidgas till att även omfatta bl.a. traktortåg. Utskottet tillstyrker lagförslaget.

Ett yrkande i en vpk-motion att lagen skall omfatta alla typer av tunga motordrivna fordon avstyrks. Vpk-ledamoten reserverar sig.

Yrkanden i en m-motion och i en c-motion om högre viktavdrag än vad regeringen föreslår avstyrks. M- och c-ledamöterna reserverar sig till förmån för resp. motion.

Ett yrkande i en vpk-motion, som innebär att överlastavgift i vissa fall skall erläggas med högre belopp än regeringen föreslår, avstyrks. Vpk- och mp-ledamöterna reserverar sig.

Yrkanden i en m-motion och i en vpk-motion om åtgärder i syfte att förbättra betalningsbenägenheten i fråga om överlastavgifter avstyrks. Utskottet säger sig dock förutsätta att regeringen skyndsamt överväger och föreslår åtgärder i det syftet.

Propositionen

Regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslår i proposition 1989/90:17 att riksdagen antar ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.

Lagförslaget har tagits in som *bilaga* till detta betänkande.

I propositionen föreslås att överlastavgifterna höjs samtidigt som viktavdragen vid avgiftsberäkningen reduceras. Beträffande avgiftsberäkningen föreslås också betydande förenklingar. Vidare föreslås att tillämpningsområdet utvidgas till att även omfatta bl.a. traktortåg. Den prövning av frågor om nedsättning eller eftergift av överlastavgift, som

för närvarande endast kan göras av regeringen, föreslås bli delegerad till samma myndigheter som i dag beslutar om överlastavgift resp. prövar överklaganden, nämligen länsstyrelse och kammarrätt.

1989/90:TU10

Motionerna

1989/90:T9 av Kjell Ericsson (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att de s.k. viktavdragen vid överlast fastställs till 500 kg per axel.

1989/90:T10 av Viola Claesson (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att överlastavgiften beräknas för hela överlasten utan några avdrag i enlighet med vad som sägs i motionen,
2. att riksdagen beslutar att regler om brukandeförbud motsvarande de som i dag gäller för obetald vägtrafikskatt införs i enlighet med vad som sägs i motionen,
3. att riksdagen beslutar att lagändringen skall omfatta alla typer av tunga motordrivna fordon.

1989/90:T11 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen, med ändring av regeringens förslag, beslutar fastställa viktavdraget enligt 2 § lagen om överlastavgift till 500 kg för framaxel på bil, samt till 750 kg för annan axel,
2. att riksdagen beslutar att möjlighet skall finnas att förbjuda att utländskt fordon får lämna landet innan överlastavgift har betalats eller säkerhet har ställts, i enlighet med vad som i motionen anförts.

Bakgrund

Om en lastbil, buss eller släpvagn framförs på det allmänna vägnätet med högre vikt än vad som är tillåtet för vägen eller fordonet, är ägaren skyldig att betala överlastavgift. Bestämmelser om detta finns i lagen (1972:435) om överlastavgift (ÖVL), som trädde i kraft den 1 april 1973.

Bakgrunden till lagen var svårigheterna att komma till rätta med de omfattande överträdelserna av belastningsbestämmelserna genom de sanktionsformer som då stod till buds. Lagen bygger på tanken att sådana överträdelser i princip utgör ett undandragande av skatt, eftersom vägtrafikskatterna fastställs med hänsyn till bl.a. belastningsbestämmelserna. Överlast har en nedbrytande effekt på vägnätet, något som i sin tur innebär negativa effekter för trafiksäkerheten. Härtill kommer att överlast medför en snedvridning av konkurrensförhållandena inom transportmarknaden.

I det regeringsförslag till lag om ändring i ÖVL som utskottet behandlar i detta betänkande förekommer vissa tekniska termer, vilkas innebörd framgår av förordningen (1989:670) om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972:603, VTK), enligt följande.

– *Axeltryck*. Den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel överför till vägbanan.

- *Boggi*. Två hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd som är mindre än 2,0 meter.
- *Boggitryck*. Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en boggi överför till vägbanan.
- *Trippelaxel*. Tre hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd mellan den första och den tredje axeln som är mindre än 5,0 meter.
- *Trippelaxeltryck*. Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel överför till vägbanan.
- *Bruttovikt på fordon*. Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle överför till vägbanan.

Bestämmelser om fordonsvikter m.m. finns i 106 § VTK. Bestämmelserna gäller enbart vägar som inte är enskilda, dvs. i princip det allmänna vägnätet, och är i huvudsak följande: Motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon får inte föras på väg om något axeltryck eller boggitryck överstiger 10 resp. 16 ton eller om fordonets bruttovikt eller den sammanlagda vikten av fordonet överstiger vissa i en tabell (bilaga 1 till VTK) angivna värden. Avgörande för den tillåtna bruttovikten är avståndet mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel. Den högsta tillåtna bruttovikten är 51,4 ton, som uppnås vid ett axelavstånd av minst 18,5 meter. Enligt 109 § VTK får längden av ett fordon eller fordonståg inte överstiga 24 meter.

Den nämnda förordningen om ändring av VTK träder i kraft den 1 april 1990 och avser bl.a. 106 §. Ändringarna skall ses mot bakgrund av det s.k. bärighetspaketet, som innebär att det svenska vägnätet successivt skall upplåtas för högre fordonsvikter. Ändringarna har i korthet följande innebörd. Det svenska vägnätet indelas i två bärighetsklasser, BK 1 och BK 2, av vilka BK 1 är den med högst bärighet. Vägverket bestämmer vilka vägar som skall hänföras till BK 1. Övriga vägar hänförs till BK 2. På BK 1 tillåts som mest fordonskombinationer med en bruttovikt av högst 56 ton och med ett minsta avstånd mellan första och sista axel av 16 meter. Över lag tillåts på BK 1 kortare fordon vid en viss bruttovikt än i dag. Vidare införs begreppet trippelaxel. Det tillåtna trippelaxeltrycket blir på BK 1 21 resp. 24 ton beroende på avståndet mellan de yttre axlarna. Samtidigt införs begränsningar av den högsta tillåtna bruttovikten för enstaka fordon. Ett motordrivet fordon med två axlar får väga högst 18 ton och ett med tre axlar (normalt enkel framaxel och boggi) högst 24 ton. Har det fler än tre axlar får det väga högst 30 ton. En släpvagn får väga högst 36 ton.

Om det för ett motordrivet fordon eller ett därtill kopplat fordon gäller viss maximilast, får enligt 114 § VTK tyngre last inte befordras med fordonet.

Brukas ett fordon i strid mot bestämmelserna i 106 § eller 114 § VTK eller någon lokal trafikföreskrift kan fordonsägaren dömas till böter, högst 1 000 kr. Även föraren kan dömas till böter. Vidare kan polisman hindra fortsatt färd med fordonet, om högsta tillåtna axel-

eller boggitryck eller högsta tillåtna bruttovikt har överskridits med mer än 10 % eller om maximilasten har överskridits med mer än 20 %.

1989/90:TU10

Såväl avgift enligt ÖVL som böter enligt VTK kan sålunda komma i fråga som sanktioner mot en och samma överlast.

Propositionens förslag i huvuddrag

Föredragande departementschefen framhåller att det instrument som i första hand står till buds för att stävja överlastning är lagstiftningen om överlastavgifter. Alltsedan sin tillkomst år 1972 har lagen varit i huvudsak oförändrad. Bl.a. har avgifterna hela tiden legat på samma nivå trots att konsumentprisindex mer än tredubblats. Vidare erinras om att högre fordonsvikter kommer att tillåtas på delar av det svenska vägnätet fr.o.m. den 1 april 1990. Samtidigt kommer också att tillåtas att fordon med maximal bruttovikt får vara kortare än för närvarande. Med de nya högre fordonsvikterna är det utomordentligt angeläget — fortsätter departementschefen — att förekomsten av överlaster elimineras. De nya högre vikterna måste också bli de i verkligheten högsta förekommande och inte enbart en utgångspunkt för överlaster från den nya högre nivån. ÖVL måste utformas så att den utgör ett starkare incitament än nu för fordonsägaren att se till att hans fordon inte har någon överlast. Det måste med andra ord vara så dyrbart för fordonsägaren att överlasta att det blir mera lönsamt att köra med laglig last.

Förslaget till lag om ändring i ÖVL skall ses mot den sålunda angivna bakgrunden och innebär i huvudsak följande.

Tillämpningsområdet utvidgas till att omfatta även tunga terrängvagnar och släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar. De nuvarande avgiftsbeloppen fördubblas. Om högsta tillåtna axel-, boggi- eller trippelaxeltryck har överskridits görs avdrag med 500 kg per axel med överlast innan överlastavgiften beräknas. Om den för vägen, fordonet eller fordonståget tillåtna bruttovikten har överskridits, fördelas överlasten lika på fordonets eller fordonstågets axlar. Härefter görs avdrag med 300 kg per axel. Om högsta tillåtna bruttovikt har överskridits såväl för ett fordonståg som för ett eller flera fordon som ingår i fordonståget, skall liksom för närvarande överlastavgiften beräknas för varje fordon för sig, om avgiften därigenom blir högre. Om såväl högsta tillåtna axeltryck m.m. som bruttovikt har överskridits under samma färd räknas överlastavgift ut för var och en av de båda typerna av överskridanden och tas avgift ut med det högsta av de sålunda framräknade beloppen.

Ändringarna i lagen föreslås träda i kraft den 1 april 1990. Utvidgningen av tillämpningsområdet föreslås dock gälla först från den 1 januari 1991.

1 Lagens tillämpningsområde

Frågan om *ÖVL:s tillämpningsområde* enligt 1 § i lagförslaget behandlas i motion T10 (vpk). Regeringens förslag innebär att lastbilar, bussar och tunga terrängvagnar samt släpvagnar som dras av en bil, tung terrängvagn, traktor eller ett motorredskap skall omfattas av lagen. Motionärerna vill att lagen skall omfatta alla tunga motorfordon.

De ytterligare tunga motorfordon som motionärerna åsyftar synes vara vissa mobilkranar och andra inte lastbärande tyngre motorfordon. Departementschefen framhåller att det skulle strida mot lagens syfte att låta den omfatta även sådana fordon. Av motivuttalanden till ÖVL (prop. 1972:81, bet. TU 13, rskr. 232) framgår att syftet med en överlastavgift främst är att neutralisera de transportekonomiska vinster som en fordonsägare kan göra genom att överträda belastningsbestämmelserna. För att sådana tunga motorfordon såsom mobilkranar skall få trafikera vägnätet kan fordras en dispens från gällande belastningsbestämmelser. Om dispensen missbrukas, får man söka komma till rätta med missbruket på annat sätt än genom överlastavgift. En möjlighet därvidlag är naturligtvis att den felande inte medges fortsatta dispenser.

Utskottet ansluter sig för sin del till departementschefens uppfattning att fordon som inte är lastbärande bör undantas från lagens tillämpningsområde och tillstyrker regeringens förslag såvitt det avser ÖVL:s 1 § första stycket. Motionsyrkandet avstyrks.

2 Viktavdragens storlek

Frågan om det *viktavdrag* som skall medges enligt 2 § första stycket i lagförslaget — som avser fall *då högsta tillåtna axel-, boggi- eller trippelaxeltryck överskridits* — behandlas i motion T11 (m). Regeringens förslag i fråga om sådana fall innebär att överlasten för varje axel, boggi eller trippelaxel avrundas till närmast lägre, hela hundratal kg. Därefter dras för varje axel av 500 kg. Motionärerna vill att viktavdraget skall fastställas till 500 kg för framaxeln och 750 kg för varje annan axel.

Visserligen — säger motionärerna — finns det nu fler och bättre metoder än tidigare för att hjälpa föraren att beräkna trycket, men dessa metoder är ännu inte tillräckligt säkra och lättillgängliga. Lastens storlek och fördelning i ett fordon förändras regelmässigt under en resas gång genom att last lossas och tillförs i etapper. Förarens möjligheter att exakt bestämma utfallet på varje axel är inte så stora att de av regeringen föreslagna viktavdragen kan accepteras fullt ut. Viktgränserna är meningsfulla — fortsätter motionärerna — bara om föraren har möjlighet att respektera dem. Alltför små toleranser gör detta omöjligt. Det är också en rättssäkerhetsfråga att bestämmelser utformas så att det finns rimliga möjligheter att efterleva dem.

I den departementspromemoria (Ds 1988:72) Överlastavgift som ligger till grund för propositionen föreslogs ett enhetligt viktavdrag, efter avrundning till närmast lägre hela hundratal kg, med 300 kg per axel.

Departementschefen framhåller att viktavdragen enligt ÖVL:s nu gällande lydelse leder till att en vanligt förekommande fordonskombination av lastbil med en boggi och släpvagn med två boggi — dvs. ett ekipage med sju hjulaxlar — kan ha en överlast av 5 ton utan risk för överlastavgift, om lasten är jämnt fördelad. Promemorians förslag innebär — överfört till det argivna exemplet — en teoretisk reducering av den "avgiftsfria" överlasten till ($7 \times 300 \text{ kg} =$) 2,1 ton. Departementschefen understryker att ett bruttoviktsöverskridande av den storleksordning som de nuvarande viktavdragen ger utrymme för inte längre kan accepteras. Även om lastkontrolltekniken säkerligen kan förbättras på en del punkter torde de metoder för vägning av lasten som transportörerna numera kan använda medge en betydande sänkning av viktavdragets storlek. Ett avdrag om 300 kg per axel ger ett rimligt resultat i de flesta fall. Departementschefen har emellertid förståelse för den av flera remissinstanser uttalade meningen att ett avdrag på 300 kg kan vara för lågt i vissa situationer. De situationer han åsyftar är sådana som anges i motionen och som kan uppstå vid transporter av t.ex. styckegods. Om endast högsta tillåtna axel-, boggi- eller trippelaxeltryck överskridits bör därför ett avdrag om 500 kg per axel med överlast kunna medges. Om däremot bruttovikten har överskridits — samtidigt eller enbart — bör avdrag medges endast med 300 kg per axel.

Utskottet delar departementschefens uppfattning om det angelägna i att skärpa sanktionerna mot överlast. Med hänsyn härtill finner utskottet för sin del förslaget till ny lydelse av 2 § första stycket i ÖVL väl avvägt och tillstyrker därför regeringens förslag i den delen, medan motionsyrkandet avstyrks.

Frågan om det *viktavdrag* som skall medges enligt 3 § i lagförslaget — som avser fall *då den högsta tillåtna bruttovikten har överskridits* — behandlas i motion T9 (c). Regeringens förslag i den delen innebär, som framgår av vad utskottet just anför, att viktavdrag — efter avrundning till närmast lägre hela hundratal kg — får göras med 300 kg per axel. Motionären vill att viktavdraget skall fastställas till 500 kg per axel.

Motionären, som i sin framställning utgår från skogsbrukets transportproblem, framhåller att en toleransgräns på 500 kg på axeltrycket går att klara. Ett viktavdrag med endast 300 kg per axel vid överskridande av den högsta tillåtna bruttovikten blir däremot betydligt svårare att bemästra. Toleransbehovet för ett fordon med 60 tons bruttovikt kan beräknas till 3,5 ton. Detta innebär — för en fordonskombination med sju axlar — 500 kg per axel. Om viktavdraget för en sådan kombination begränsas till 2,1 ton — som regeringen föreslår — innebär det att fordonet systematiskt måste underlastas, om risken för

överlast skall elimineras. Beräkningar ger vid handen att det krävs ca 40 000 lastbilslass per år eller ca 140 miljoner tonkilometer för att kompensera en sådan systematisk underlastning.

Med hänsyn till behovet av skärpta sanktioner mot överlastar finner utskottet även den del av regeringens förslag som nu är i fråga väl avvägt. Motionsyrkandet avstyrks därför, medan regeringens förslag tillstyrks, såvitt det avser 3 § första stycket i ÖVL.

3 Överlastavgiftens storlek

Regeringens förslag i fråga om överlastavgiftens storlek innebär att avgift, efter avrundning till närmast lägre hela hundratal kg och viktavdrag med 500 kg (då högsta tillåtna axeltryck m.m. överskridits) resp. 300 kg (då högsta tillåtna bruttovikt överskridits), beräknas för återstående överlast för varje axel, boggi eller trippelaxel enligt en progressiv skala. Vid en överlast på 100–2 000 kg är avgiften 200 kr. per 100 kg. Härfter stiger avgiften till 400 kr., 600 kr., 800 kr. och 1 000 kr. per 100 kg, varvid varje steg i skalan står i relation till en viss angiven omfattning av överlasten. Den högsta avgiften, 1 000 kr. per 100 kg, beräknas på överlaster som uppgår till 8 100 kg och däröver. Om såväl högsta tillåtna axeltryck m.m. som bruttovikt har överskridits under samma färd skall överlastavgift räknas ut för var och en av de båda typerna av överskridanden och avgift tas ut med det högsta av de sålunda framräknade beloppen.

I motion T10 (vpk) framhålls att avgiften bör beräknas för hela överlasten utan några viktavdrag, om överlast återstår sedan avdragen gjorts. Yrkandet innebär sålunda att om t.ex. den högsta tillåtna bruttovikten, efter avrundning till närmaste lägre hela hundratal kg, överskridits med 400 kg skall avgiften beräknas för hela den överlasten och inte, som regeringen föreslår, för endast $(400 - 300 =)$ 100 kg. I det valda exemplet blir avgiften 200 kr. enligt regeringens förslag och 800 kr. enligt motionärernas förslag.

Av propositionen framgår att den fördubbling av nuvarande avgifter som föreslås, i förening med de föreslagna reglerna om minskning av nuvarande viktavdrag, innebär en ungefärlig tredubbling av nuvarande avgifter. Om överlastavgiften skulle beräknas utan avdrag, i de fall då överlast återstår sedan avdragen gjorts, skulle avgiftshöjningen — framhåller departementschefen — bli betydligt större än en tredubbling.

Utskottet finner för sin del den i propositionen föreslagna avgiftsnivån lämpligt avvägd och tillstyrker därför regeringens förslag i den delen. Följaktligen avstyrks motionsyrkandet.

Av ÖVL framgår att beslut om överlastavgift fattas på grundval av polisens primärrapport av länsstyrelsen i det län där bilens ägare har sin adress enligt bilregistret. I fråga om utländska fordon påförs avgiften av länsstyrelsen i Stockholms län. Det allmännas talan förs av ett allmänt ombud. Beslut om nedsättning eller eftergift fattas av regeringen.

Riksskatteverket har utärdat föreskrifter m.m. om överlastavgift (RSFS 1982:34). Enligt föreskrifterna skall avgiften normalt betalas inom tre veckor från mottagandet av beslutet. Om avgiften inte betalas i rätt tid, skall den drivas in enligt bestämmelserna i uppbördslagen (1953:272).

I propositionen återges vissa uppgifter i den nämnda departementspromemorian som visar att betalningsfrekvensen när det gäller överlastavgifter inte är tillfredsställande. Betalningsbenägenheten hos utländska fordonsägare är ännu sämre än hos de svenska. I promemorian diskuteras olika möjligheter att åstadkomma förbättringar av betalningsfrekvensen. Bl.a. föreslås att tullmyndigheten i den ort, där ett utländskt fordon som har påförts överlastavgift skall föras ut, skall få förbjuda att fordonet lämnar landet innan avgiften har betalats eller säkerhet ställts. Vidare görs i promemorian den bedömningen att länsstyrelsen bör behållas som beslutande myndighet.

I remissyttranden över promemorian, vilka återges i propositionen, framhålls bl.a. att en ordning med polismyndigheten som beslutande organ har goda skäl för sig från såväl praktiska som principiella synpunkter. Vidare framhålls att regler om brukandeförbud bör införas på samma sätt som i fråga om obetald vägtrafikskatt. Behovet av åtgärder såvitt gäller utländska fordon vitsordas, men promemorians förslag i den delen bedöms som svårt att praktiskt genomföra.

I motion T10 (vpk) framhålls att regler om brukandeförbud på grund av obetald överlastavgift bör införas med förebild i de regler som gäller om brukandeförbud på grund av obetald vägtrafikskatt. En samordning av uppbörden av överlastavgift med uppbörden av vägtrafikskatt skulle möjliggöra avräkning av obetald överlastavgift vid återbetalning av vägtrafikskatt. Trafiksäkerhetsverket bör få uppdraget att svara för uppbörden av överlastavgift.

I motion T11 (m) tar man fasta på förslaget i departementspromemorian att tullmyndigheten skall få förbjuda utländska fordon att lämna landet innan överlastavgift har betalats eller säkerhet har ställts. Motionärerna säger sig vara medvetna om att ett genomförande av förslaget är förenat med vissa praktiska svårigheter. De förordar ändå att så sker som en tillfällig lösning och åberopar till stöd härför att skyndsamma åtgärder behöver vidtas. För en definitiv lösning av frågan bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag.

Departementschefen framhåller att det är tydligt att nuvarande förhållanden när det gäller uppbörd och indrivning av överlastavgifter inte är tillfredsställande. Vad som framkommit under remissbehandlingen

har övertygat honom om att åtgärder för att förbättra situationen inte kan vidtas utan att man också samtidigt ser över frågan om beslutande myndighet. Detta kräver emellertid fortsatta överväganden, som inte kan göras i det nu aktuella lagstiftningsärendet. Han förordar därför att de nuvarande bestämmelserna om beslutande myndighet, uppbörd och indrivning behålls oförändrade i avvaktan på sådana fortsatta överväganden.

I likhet med motionärerna och departementschefen finner utskottet att nuvarande förhållanden i fråga om uppbörd och indrivning av överlastavgifter gör det nödvändigt att vidta åtgärder i syfte att åstadkomma en förbättring. Utskottet förutsätter att åtgärder av den art som motionärerna föreslår kommer att omfattas av de fortsatta övervägandena inom regeringskansliet. Vidare förutsätter utskottet att övervägandena sker skyndsamt och att regeringen därefter utan dröjsmål förelägger riksdagen erforderliga förslag.

Med det anförda torde syftet med de båda motionsyrkandena få anses i huvudsak tillgodosett, varför ett bifall till desamma avstyrks.

Propositionens lagförslag i de delar det inte behandlats ovan tillstyrks.

5 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *tillämpningsområdet*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T10 yrkande 3 antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift, såvitt avser 1 § första stycket,

res. 1 (vpk)

2. beträffande *viktavdrag vid överskridande av högsta tillåtna axeltryck m.m.*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T11 yrkande 1 antar det under moment 1 nämnda lagförslaget, såvitt avser 2 § första stycket,

res. 2 (mi)

3. beträffande *viktavdrag vid överskridande av högsta tillåtna bruttovikt*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T9 antar det under moment 1 nämnda lagförslaget, såvitt avser 3 § första stycket,

res. 3 (c)

4. beträffande *överlastavgiftens storlek*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T10 yrkande 1 antar det i moment 1 nämnda lagförslaget, såvitt avser 2 § andra stycket,

res. 4 (vpk, mp)

5. beträffande *beslutande myndighet, uppbörd och indrivning*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T10 yrkande 2 och 1989/90:T11 yrkande 2,

6. beträffande *propositionens lagförslag i övrigt*

att riksdagen antar det under moment 1 nämnda lagförslaget i de delar det inte omfattas av utskottets hemställan ovan.

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Tom Heyman (m) och Anita Jönsson (s).

Reservationer

1. Tillämpningsområdet (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "Motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att lagen bör omfatta alla tunga motordrivna fordon och att undantag sålunda inte skall göras för t.ex. vissa mobilkranar och andra inte lastbärande fordon.

1 § första stycket och ikraftträdandebestämmelserna i regeringens förslag bör ändras i enlighet härmed.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *tillämpningsområdet*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:T10 yrkande 3 antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift, såvitt avser 1 § första stycket och ikraftträdandebestämmelserna, med de ändringarna att stycket och ikraftträdandebestämmelserna ges följande som *Reservantens förslag* betecknade lydelse:

*Regeringens förslag**Reservantens förslag*

1 §

Första stycket

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om *lastbil eller buss eller tung terrängvagn eller släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, traktor eller motorredskap*, framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen..

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om *motordrivet fordon eller släpvagn, som dras av sådant fordon*, framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen..

Denna lag träder i kraft den 1 april 1990. Bestämmelserna i 1 § om *tung terrängvagn och om släpvagn, som dras av tung terrängvagn, traktoreller motorredskap*, träder dock i kraft först den 1 januari 1991..

Denna lag träder i kraft den 1 april 1990. Bestämmelserna i 1 § träder dock i kraft först den 1 januari 1991, såvitt de avser *tung terrängvagn eller släpvagn, som dras av tung terrängvagn, traktor eller motorredskap*..

2. Viktavdrag vid överskridande av högsta tillåtna axeltryck m.m. (mom. 2)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet delar" och slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt motionen talar för att medge viktavdrag med 500 kg för framaxeln och 750 kg för varje annan axel.

2 § första stycket i regeringens förslag bör ändras i enlighet härmed.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. *beträffande viktavdrag vid överskridande av högsta tillåtna axeltryck m.m.*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:T11 yrkande 1 antar det under moment 1 nämnda lagförslaget, såvitt avser 2 § första stycket, med den ändringen att stycket ges följande som *Reservanternas förslag* betecknade lydelse:

*Regeringens förslag**Reservanternas förslag*

2 §

Första stycket

Har högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck överskridits, avrundas överlasten för varje axel, boggi eller trippelaxel till närmast lägre, hela hundratal kilogram. Vidare dras för varje axel av 500 kilogram.,

Har högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck överskridits, avrundas överlasten för varje axel, boggi eller trippelaxel till närmast lägre, hela hundratal kilogram. Vidare dras för framaxel på bil av 500 kilogram och för varje annan axel 750 kilogram.,

3. Viktavdrag vid överskridande av högsta tillåtna bruttovikt (mom. 3)

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Med hänsyn" och slutar med "i ÖVL" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt motionen talar för att medge viktavdrag med 500 kg per axel även i de fall då den högsta tillåtna bruttovikten har överskridits.

3 § första stycket i regeringens förslag bör ändras i enlighet härmed.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande viktavdrag vid överskridande av högsta tillåtna bruttovikt

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:T9 antar det under moment 1 nämnda lagförslaget, såvitt avser 3 § första stycket, med den ändringen att orden "300 kilogram" ersätts med orden "500 kilogram",

4. Överlastavgiftens storlek (mom. 4)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet finner" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Med hänsyn till behovet av skärpta sanktioner mot överlaster finner utskottet att förslaget i motionen är väl avvägt och bör genomföras.

2 § andra stycket och 3 § första stycket i regeringens förslag bör ändras i enlighet härmed.,

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande överlastavgiftens storlek

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:T10 yrkande 1

dels antar det under moment 1 nämnda lagförslaget, såvitt avser 2 § andra stycket, med den ändringen att lagrummet ges följande som *Reservanternas förslag* betecknade lydelse:

1989/90:TU10

Regeringens förslag

2 §

Andra stycket

För återstående överlast (avgiftspliktig överlast) beräknas överlastavgift för varje axel, boggi eller trippelaxel på följande sätt.,

Del av överlasten	Överlastavgift
100 - 2 000 kg	200 kr. per 100 kg
2 100 - 4 000 kg	400 kr. per 100 kg
4 100 - 6 000 kg	600 kr. per 100 kg
6 100 - 8 000 kg	800 kr. per 100 kg
8 100 kg och däröver	1 000 kr. per 100 kg

Reservanternas förslag

2 §

Andra stycket

Återstår överlast efter avrundning och viktavdrag beräknas överlastavgift för varje axel, boggi eller trippelaxel för hela den före viktavdragen fastställda överlasten på följande sätt.,

Del av överlasten	Överlastavgift
100 - 2 000 kg	200 kr. per 100 kg
2 100 - 4 000 kg	400 kr. per 100 kg
4 100 - 6 000 kg	600 kr. per 100 kg
6 100 - 8 000 kg	800 kr. per 100 kg
8 100 kg och däröver	1 000 kr. per 100 kg

dels beslutar att orden "tabellen i" utgår ur 3 § första stycket i det under moment 1 nämnda lagförslaget,

Propositionens lagförslag

Lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift¹
dels att 8 a § skall upphöra att gälla,
dels att 1 – 5, 8 och 11 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Framföres lastbil, buss eller släpvagn, som drages av bil, på väg med högre axeltryck, boggitryck eller bruttovikt än som är tillåtet för viss axel eller boggi på fordonet eller för fordonet, fordonståget eller vägen, utgår överlastavgift enligt denna lag.

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om lastbil eller buss eller tung terrängvagn eller släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, traktor eller motorredskap, framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

Med väg avses allmän väg, gata eller annan allmän plats.

Vad som av totalvikten enligt det senaste för fordonet utfärdade registreringsbeviset vilar på viss axel eller boggi utgör högsta för axeln eller boggin tillåtna axeltryck eller boggitryck.

Högsta för fordonet tillåtna axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck bestäms med ledning av uppgiften i det senaste registreringsbeviset om den garanterade axelbelastningen.

2 §

Har högsta tillåtna axeltryck eller boggitryck överskridits, avrundas överlasten för varje axel eller boggi till närmast lägre, hela hundratal kilogram. Vidare avdrages för framaxel på bil 500 kilogram, för annan enkelaxel 1000 kilogram och för boggi 1 500 kilogram.

Har högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck överskridits, avrundas överlasten för varje axel, boggi eller trippelaxel till närmast lägre, hela hundratal kilogram. Vidare dras för varje axel av 500 kilogram.

Nuvarande lydelse

För återstående överlast (avgiftspliktig överlast) beräknas överlastavgift för varje axel eller boggi på följande sätt.

Del av överlasten
100 – 2 000 kg
2 100 – 4 000 kg
4 100 – 6 000 kg
6 100 – 8 000 kg
8 100 kg och däröver

Överlastavgift
100 kr. per 100 kg
200 kr. per 100 kg
300 kr. per 100 kg
400 kr. per 100 kg
500 kr. per 100 kg

¹ Senaste lydelse av 8 a § 1975:1413.

² Senaste lydelse 1982:173.

För återstående överlast (avgiftspliktig överlast) beräknas överlastavgift för varje axel, boggi eller trippelaxel på följande sätt.

Del av överlasten	Överlastavgift
100–2 000 kg	200 kr. per 100 kg
2 100–4 000 kg	400 kr. per 100 kg
4 100–6 000 kg	600 kr. per 100 kg
6 100–8 000 kg	800 kr. per 100 kg
8 100 kg och däröver	1 000 kr. per 100 kg

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Har högsta tillåtna bruttovikt överskridits i fråga om fordon, som ej ingår i fordonståg, fördelas överlasten på fordonets axlar med relationstalen 1 för framaxel på bil, 2 för annan enkelaxel och 3 för boggi. Härfter beräknas avgiftspliktig överlast och överlastavgift för varje axel eller boggi enligt 2 §.

Har högsta tillåtna bruttovikt överskridits i fråga om ett fordon som inte ingår i ett fordonståg, fördelas överlasten lika på fordonets axlar. Överlasten för varje axel avrundas därefter till närmast lägre, hela hundratal kilogram och minskas sedan med 300 kilogram. För varje axel beräknas härfter överlastavgift med tillämpning av tabellen i 2 § andra stycket.

Bestämmelserna i första stycket äger motsvarande tillämpning i fråga om fordon, som ingår i fordonståg, när den för tåget tillåtna bruttovikten ej överskridits.

4 §

Har högsta tillåtna bruttovikt överskridits i fråga om fordonståg, fördelas överlasten på tågets axlar med de i 3 § angivna relationstalen och beräknas avgiftspliktig överlast och överlastavgift för varje axel eller boggi enligt 2 §. Har högsta tillåtna bruttovikt överskridits även i fråga om ett eller flera i tåget ingående fordon, beräknas dock avgiftspliktig överlast och överlastavgift efter fördelningen av överlasten på varje fordon för sig, om det sammanlagda beloppet av överlastavgift därvid blir högre.

Har högsta tillåtna bruttovikt överskridits i fråga om ett fordonsståg, fördelas överlasten lika på tågets axlar och beräknas avgiftspliktig överlast och överlastavgift för varje axel enligt 3 §. Har högsta tillåtna bruttovikt överskridits även i fråga om ett eller flera i tåget ingående fordon, beräknas dock avgiftspliktig överlast och överlastavgift för varje fordon för sig, om det sammanlagda beloppet av överlastavgift därvid blir högre.

5 §

Överlastavgift utgår för varje färd med avgiftspliktig överlast med det sammanlagda belopp som beräknats för visst fordon eller fordonståg enligt 2, 3 eller 4 §, eller, när både högsta tillåtna axeltryck

Överlastavgift utgår för varje färd med avgiftspliktig överlast med det belopp som beräknas för visst fordon eller fordonståg enligt 2, 3 eller 4 § eller, när både högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller

eller boggitryck och högsta tillåtna bruttovikt överskridits vid samma färd, med det högsta av de *sammanlagda* belopp som *beräknats* för fordonet eller fordonståget enligt angivna bestämmelser.

trippelaxeltryck och högsta tillåtna bruttovikt överskridits vid samma färd, med det högsta av de belopp som *beräknas* för fordonet eller fordonståget enligt angivna bestämmelser.

Har överlastavgift påförts någon för färd med visst fordon och skall sådan avgift påföras honom för färd som företagits med samma fordon inom ett år efter den tidigare färden, utgår avgiften med 50 procent högre belopp än som följer av första stycket.

8 §

I fråga om bil, som är registrerad här i landet, eller släpvagn, som drages av sådan bil, påföres överlastavgift genom beslut av länsstyrelsen i det län där den i bilregistret antecknade ägaren av bilen har sin adress enligt registret. I fråga om andra fordon påföres avgiften av länsstyrelsen i Stockholms län.

Överlastavgift får nedsättas eller efterges om särskilda omständigheter föreligger. Detta får ske såväl i samband med prövning av ärendet om påföring av överlastavgift som efter särskild ansökan hos länsstyrelsen.

11 §³

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag överklagas *genom besvär* hos kammarrätten. *Allmänna ombudeis besvärstid räknas från beslutets dag. För besvär gäller vidare 8 kap. 4, 6, 11 och 13 §§ lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter. Vid tillämpningen av 8 kap. 6 § är motpartens besvärstid dock två veckor.*

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag *får* överklagas hos kammarrätten. *Skrivelsen med överklagandet skall ha kommit in till länsstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet. För allmänna ombudet räknas dock tiden från beslutets dag. I fråga om överklagande tillämpas vidare 8 kap. 4, 6, 11 och 13 §§ lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter. Vid tillämpningen av 8 kap. 6 § skall dock motpartens tid för överklagande vara två veckor.*

Denna lag träder i kraft den 1 april 1990. Bestämmelserna i 1 § om tung terrängvagn och om släpvagn, som dras av tung terrängvagn, traktor eller motorredskap, träder dock i kraft först den 1 januari 1991.

Har den avgiftsgrundande färden ägt rum före ikraftträdandet gäller 1 – 5 §§ i den äldre lydelsen.

³ Senaste lydelse 1984:173.