

Regeringens proposition

1989/90: 17

om ändring i lagen (1972:435) om
överlastavgift



Prop.
1989/90: 17

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 5 oktober 1989.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Georg Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

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.

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 1 000 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

Överlastavgift

100 – 2 000 kg	100 kr. per 100 kg
2 100 – 4 000 kg	200 kr. per 100 kg
4 100 – 6 000 kg	300 kr. per 100 kg
6 100 – 8 000 kg	400 kr. per 100 kg
8 100 kg och däröver	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 hundra*tal 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* fordonståg, 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 ombudets 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.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 oktober 1989

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Hjelm-Wallén, S. Andersson, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Nordberg, Engström, Freivalds, Wallström, Löow

Föredragande: statsrådet G. Andersson

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

1 Inledning

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.

ÖVL har alltsedan tillkomsten varit i huvudsak oförändrad. Bl. a. har avgifterna hela tiden legat på samma nivå trots att konsumentprisindex mer än tredubblats.

Regeringen har som ett led i det s. k. bärighetspaketet, innebärande att det svenska vägnätet successivt skall upplåtas för högre fordonsvikter, nyligen beslutat om ändringar i bl. a. 106 § vägtrafikkungörelsen (1972:603, VTK) där det anges vilka axel- och boggitryck samt bruttovikter som är tillåtna på det allmänna vägnätet. De nya bestämmelserna innebär bl. a. att det på vissa delar av vägnätet blir tillåtet med en bruttovikt på 56 ton mot för närvarande 51,4 ton. De nya viktbestämmelserna träder i kraft den 1 april 1990 (SFS 1989:670).

Med nya högre fordonsvikter blir det särskilt angeläget att de tillåtna vikterna inte överskrids. Förekomsten av överlaster verkar nedbrytande på vägnätet och denna effekt blir starkare om överlasten sker från en högre nivå. De nuvarande avgifterna enligt ÖVL kan inte längre anses tillräckliga för att effektivt motverka förekomsten av överlaster. Lagen är också i vissa andra hänseenden i behov av en översyn.

Inom kommunikationsdepartementet har upprättats departementspromemorian (Ds 1988:72) Överlastavgift, som innehåller förslag till ändringar i ÖVL. Promemorians författningsförslag bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Promemorian har remissbehandlats. En sammanställning av remissyttrandena, som också innehåller en förteckning över remissinstanserna, bör fogas till protokollet som *bilaga 2*.

Regeringen beslöt den 14 september 1989 att inhämta lagrådets yttrande över ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om

ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift. Det sålunda remitterade förslaget bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

Lagrådet har den 29 september 1989 yttrat sig över lagförslaget. Yttrandet bör fogas till protokollet som *bilaga 4*.

För egen del kan jag ansluta mig till lagrådets ändringsförslag. I förhållande till det remitterade förslaget har, utöver vad som framgår av lagrådets yttrande, på lagrådets inrådan företagits redaktionella jämkningar av 3 och 4 §§. Lagrådet har vidare, utan att föreslå någon ändring, pekat på att 9 § i dess nuvarande lydelse inte är tillfredsställande utformad.

Jag kan hålla med lagrådet om att det hade varit mer tillfredsställande om vid hänvisningen i 9 § till 66 § vägtrafikskattelagen (1988:327) undantag gjorts för hänvisning i sistnämnda lagrum till 58 § 2 mom. andra stycket uppbördslagen (1953:272). I sak torde emellertid några direkta olägenheter av nuvarande utformning av 9 § knappast uppkomma, eftersom det får förutsättas att riksskatteverket inte på grund av det ifrågasatta bemyndigandet kommer att meddela andra föreskrifter än vad som är tillåtet enligt 8 kap. 13 § första stycket regeringsformen. Frågan bör dock lösas i samband med kommande ändringar i ÖVL eller vägtrafikskattelagen.

2 Gällande lagstiftning

2.1 Bakgrund

Bestämmelser om fordonsvikter m. m. finns i 106 § VTK. Bestämmelserna gäller enbart vägar som inte är enskilda, dvs. i princip det allmänna vägnätet.

Enligt första stycket får motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon inte föras på väg om något axeltryck eller boggitryck överstiger 10 resp. 16 ton eller om fordonets bruttovikt eller den sammanlagda bruttovikten av fordonen i ett fordonståg 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.

I 106 § första stycket VTK regleras också såvitt gäller fordonståg med en sammanlagd bruttovikt överstigande 16 ton det minsta avståndet mellan den sista axeln på ett fordon och den första axeln på ett tillkopplat fordon. Detta avstånd, som är oberoende av det faktiska axel- eller boggitrycket, får inte understiga tre meter om det rör sig om två enkelaxlar och annars fyra meter. — Vidare anges att den högsta tillåtna bruttovikten för fordon med band eller medar utgör 18 ton.

Andra stycket i 106 § VTK innehåller bestämmelser för det fall att det högsta tillåtna axeltrycket är begränsat till 8 ton. Sådana begränsningar kan beslutas av en länsstyrelse eller kommun genom lokala trafikföreskrifter (147 § VTK). Genom lokala trafikföreskrifter kan också medges högre viktgränser än som följer av 106 § VTK.

Tredje stycket i 106 § upptar särregler avsedda att förebygga alltför

stötande konsekvenser såvitt gäller överlastavgift av ett för kort avstånd mellan sista resp. första axel på fordonen i ett fordonståg.

Som tidigare nämnts har regeringen nyligen beslutat om ändringar i bl. a. 106 § VTK (SFS 1989:670), som träder i kraft den 1 april 1990. Ändringarna innebär i korthet följande. 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. Överlag 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 om fordonsvikt kan fordonsägaren dömas till böter, högst 1 000 kronor. Även föraren kan dömas till böter. Vidare kan polisman hindra fortsatt färd med fordonet om något axel- eller boggitryck eller bruttovikten har överskridits med mer än 10 % eller om maximilasten överskridits med mer än 20 %.

2.2 Lagstiftningen om överlastavgifter

Lagen (1972:435) om överlastavgift, ÖVL, trädde i kraft den 1 april 1973. Bakgrunden till lagstiftningen 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 ett överskridande av belastningsbestämmelserna i princip utgör ett undandragande av skatt, eftersom vägtrafikskatterna fastställs med hänsyn till bl. a. dessa bestämmelser. Överlastar innebär dessutom risker från trafiksäkerhetssynpunkt och medför en snedvridning av konkurrensförhållandena inom transportmarknaden.

I samband med den proposition som låg till grund för ÖVL (prop. 1972:81, jfr TU 13) framhöll föredraganden att fordonsägaren genom att överträda belastningsbestämmelserna kunde uppnå betydande trafikekonomiska fördelar. Påföljden dagsböter var inte tillräcklig för att effektivt motverka detta vinstmotiv utan syftade närmast till att tillgodose trafiksäkerhetsintresset. Därtill kom att fordonsägarens straffansvar var beroende av hans delaktighet, vilken aspekt saknade betydelse vid en trafikekonomisk bedömning av de vinster som uppkom för fordonsägarna genom överträdelserna. Värdet med en särskild överlastavgift låg i att man oberoende av frågan om straffansvar skulle kunna neutralisera dessa vinster.

Enligt ÖVL utgår överlastavgift om en lastbil, buss eller släpvagn som dras av bil framförs 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 (1 §). Om högsta tillåtna axel- eller boggitryck har överskridits, avrundas överlasten för varje axel eller boggi till närmast lägre, hela hundratal kg. Vidare avdrages för en framaxel på bil 500 kg, för annan enkelaxel 1 000 kg och för boggi 1 500 kg (2 § första st.).

Återstående överlast är avgiftspliktig (2 §). Avgiften är progressiv. Den utgör för den del av överlasten som uppgår till högst 2 000 kg 100 kr. per 100 kg, för den del som ligger mellan 2 100 och 4 000 kg 200 kr. per 100 kg, för del mellan 4 100 och 6 000 kg 300 kr. per 100 kg, för del mellan 6 100 och 8 000 kg 400 kr. per 100 kg och för del över 8 100 kg 500 kr. per 100 kg (2 § andra st.).

Om högsta tillåtna bruttovikt har överskridits, fördelas överlasten på fordonets axlar med relationstalen 1 för framaxel, 2 för annan enkelaxel och 3 för boggi. Överlastavgiften beräknas därefter för varje axel eller boggi. Vid beräkningen gäller delvis olika regler beroende på om det rör sig om enstaka fordon eller fordon som ingår i fordonståg (3 och 4 §§).

Inte enbart antalet axlar utan även dessas inbördes gruppering inverkar alltså på beräkningen. Vid två axlar med ett inbördes avstånd som är minst två meter görs t.ex. viktavdrag med två gånger 1 000 kg medan, om avståndet understiger två meter, avdrag görs för boggi med 1 500 kg. Vid trippelaxel skall, enligt föreliggande anvisningar, fordonet anses ha två boggisystem, varvid mittaxeln anses som sista axel i den första boggin och samtidigt som första axel i den sista boggin.

Överlastavgift kan utgå med förhöjt belopp. Har överlastavgift påförts någon och skall ny avgift påföras honom för färd med samma fordon inom ett år från den tidigare färden, utgår avgiften med 50 % högre belopp än annars (5 § andra st.). — Överlastavgift får sättas ner eller efterges, om särskilda omständigheter föreligger (8 a §).

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. Länsstyrelsens beslut kan överklagas hos kammarrätten. Det allmännas talan förs av ett allmänt ombud (9 och 11 §§). Beslut om nedsättning eller eftergift fattas av regeringen.

Riksskatteverket har utfärdat föreskrifter m.m. om överlastavgift (RSFS 1982:34). Enligt föreskrifterna skall avgiften betalas inom tre veckor från mottagandet av beslutet. Vid belopp som överstiger 10 000 kr. kan dock länsstyrelsen besluta om längre betalningstid. Om avgiften inte betalas i rätt tid, skall den drivas in enligt bestämmelserna i uppbördslagen (1953:272). Det innebär bl. a. att restavgift skall tas ut.

Innan beslut om överlastavgift meddelas bör enligt de nyssnämnda föreskrifterna länsstyrelsen sända en underrättelse till den som skall påföras en avgift. Beslut om avgift bör inte meddelas tidigare än tre veckor efter det att den som påförs avgiften har tagit del av underrättelsen.

3.1 Tillämpningsområde

ÖVL tillämpas i dag när viktbestämmelserna överskrids vid färd med lastbil, buss eller släpvagn, som dras av bil (dvs. av personbil, lastbil eller buss). Överlastavgift kan alltså inte påföras vid otillåten lastning av ett personbilsregistrerat fordon men väl när det gäller av personbilar dragna släpvagnar.

Enligt promemorian torde av personbilar dragna släpvagnar nästan aldrig komma i fråga för tyngre transporter. Reglerna om viktavdrag för varje axel torde medföra att någon överlastavgift ofta ändå inte skulle komma att utgå. Överlast är straffbelagd i 164 § VTK. Något behov av att dessutom tillämpa ÖVL på förseelser med personbilssläp föreligger knappast. I promemorian föreslås därför att ÖVL i fråga om släpvagnar skall tillämpas endast på sådana som dras av lastbil eller buss.

3.2 Avgiftsnivå och viktavdrag

I promemorian framhålls att avgiftsnivån inte har förändrats sedan ÖVL:s tillkomst år 1973. Under den tid som gått sedan dess har konsumentprisindex mer än tredubblats, varför avgifterna i dag reellt sett är mindre än en tredjedel av de ursprungliga. En justering av avgiftsnivån är därför ofrånkomlig, om respekten för lagstiftningen skall upprätthållas.

Frågan om avgiftsnivån måste ses i samband med de avdrag som medges vid beräkningen av den avgiftspliktiga överlasten. Uppgifter tyder på att avdragsreglerna i vissa fall utnyttjas för systematisk överlastning. Det är sålunda möjligt att utan risk för överlastavgift framföra fordonskombinationer med en totalvikt av upp emot 56 ton (mot tillåtna 51,4 ton). För att ytterligare höjda fordonsvikter skall kunna tillåtas talar enligt promemorian starka skäl för att de högre lagliga vikterna också blir de i verkligheten högsta förekommande och inte enbart en utgångspunkt för överlast från den nya högre nivån.

I promemorian föreslås en fördubbling av själva överlastavgiften. När det gäller viktavdragen föreslås ett enhetligt avdrag för varje axel om 300 kg. För en boggi skulle alltså få dras av 600 kg och för en trippelaxel 900 kg. Sammantaget skulle detta motsvara drygt en tredubbling av de nuvarande avgifterna.

3.3 Beslutande myndighet, uppbörd och indrivning

I promemorian erinras om att det tidigare i departementspromemorian (Ds SB 1983:1) Det fortsatta delegeringsarbetet i regeringskansliet föreslagits att överlastavgifterna skulle påföras av polismyndigheten i stället för av länsstyrelsen. Det framhålls emellertid att det nuvarande systemet med länsstyrelsen som avgiftsmyndighet har fungerat väl och ger goda rättssä-

kerhetsgarantier. En överflyttning till polismyndigheten bör därför ske endast om det är angeläget att beslut om överlastavgifter skall kunna meddelas i omedelbart samband med viktkontrollen.

Enligt promemorian är betalningsfrekvensen när det gäller överlastavgifter inte tillfredsställande. Under tiden den 1 november 1982 – den 30 juni 1986 påförde länsstyrelserna sammanlagt drygt 12 217 000 kr. i överlastavgifter. Av detta belopp restfördes senare cirka 3 175 000 kr. Den 7 september 1986 kvarstod obetalt sammanlagt 1 211 900 kr. Det är alltså betydande belopp och mer än en fjärdedel av de påförda avgifterna som inte betalas frivilligt. Även om det inte finns någon statistik som direkt tar sikte på betalningsfrekvensen hos utländska fordonsägare, tyder siffermaterialet såvitt gäller länsstyrelsen i Stockholms län på att betalningsbenägenheten hos utländska fordonsägare är ännu sämre än hos de svenska.

I promemorian diskuteras olika möjligheter att åstadkomma förbättringar av betalningsfrekvensen. Vissa förbättringar borde kunna åstadkommas genom en skärpt tillämpning av de regler som möjliggör indragning av trafiktillstånd om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter mot det allmänna (jfr 6 och 15 §§ yrkestrafiklagen 1988:263). Vidare diskuteras möjligheten att som ett villkor för trafiktillstånd uppställa krav på att tillståndshavaren skall ställa någon form av garanti för de överlastavgifter som kan komma att utkrävas. Tanken på en sådan garanti avvisas emellertid.

Även möjligheten att kvarhålla fordonet på platsen för viktkontrollen i syfte att framtvunga betalning eller säkerhet avvisas. Med det ställningstagandet finns det enligt promemorian inte tillräcklig anledning att flytta beslutsbefogenheten från länsstyrelsen till polismyndigheten.

Beträffande utländska fordon föreslås att tullmyndigheten får förbjuda att fordonet lämnar landet innan överlastavgiften har betalats eller säkerhet ställts.

3.4 Nedsättning och eftergift

Frågor om nedsättning och eftergift av påförd överlastavgift får enligt 8 a § ÖVL prövas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Någon delegation av rätten att pröva frågor om nedsättning eller eftergift har dock inte skett utan frågorna prövas endast av regeringen.

I promemorian föreslås att frågor om nedsättning och eftergift skall prövas i samma ordning som beslut om påförande av överlastavgift, dvs. av länsstyrelsen med rätt att överklaga till kammarrätt.

4.1 Allmänna synpunkter

Som jag inledningsvis framhöll verkar förekomsten av överlast nedbrytande på vägnätet. En effekt av dessa är exempelvis uppkomsten av spår i vägbanan. Spårbildningen försämrar trafiksäkerheten bl. a. genom att risken för vattenplaning ökar. Vidare kan sprickbildningar i vägbeläggningen påverka underliggande lager och därmed förorsaka dyrbara reparationer.

Dagens brobestånd är uppbyggt under lång tid. Cirka en tredjedel av broarna på det statliga och statskommunala vägnätet är byggda före andra världskriget och är egentligen dimensionerade för en betydligt lägre belastning än den som nu är tillåten.

Påfrestningarna på vägar och broar ökar givetvis med en ökad belastning. Det har beräknats att den nedbrytande effekten på vägen är hela 50 % större för ett treaxligt fordon med 10 % överlast än för ett motsvarande fordon med maximalt tillåten last.

Ett fordon som har lastats mer än vad fordonet tål innebär naturligtvis en betydande trafiksäkerhetsrisk.

Som jag också nämnde inledningsvis har regeringen nyligen som ett led i det s. k. bärighetspaketet beslutat att högre fordonsvikter skall tillåtas på delar av det svenska vägnätet fr. o. m. den 1 april 1990. Den högsta tillåtna bruttovikten blir då 56 ton mot nuvarande 51,4 ton samtidigt som fordon med maximal bruttovikt får vara kortare. Detta har möjliggjorts genom en betydande satsning under de senaste åren på bärighetshöjande åtgärder. Upprustningen av främst brobeståndet fortsätter med inriktningen att delar av vägnätet skall kunna öppnas för 60 tons bruttovikt och 18 tons axeltryck omkring år 1995.

Det bör påpekas att knappast något västeuropeiskt land tillåter så höga bruttovikter som blir möjliga från och med den 1 april 1990. Inom EG är den högsta tillåtna bruttovikten 40 ton (för vissa containerfordon 44 ton). Schweiz tillåter endast 28 tons bruttovikt.

Med de nya högre fordonsvikterna är det utomordentligt angeläget att förekomsten av överlast elimineras. De nya högre vikterna måste också bli de i verkligheten högsta förekommande och inte enbart en utgångspunkt för överlast från den nya högre nivån.

Det instrument som står till buds för att stävja överlastning är i första hand lagstiftningen om överlastavgifter, ÖVL. Lagen måste vara så utformad att den utgör ett starkt incitament 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.

Det är tydligt att de nuvarande bestämmelserna i ÖVL inte längre kan anses motsvara detta krav. Som redovisats i promemorian har avgiftsnivån inte ändrats sedan lagen trädde i kraft den 1 april 1973. Under den tid som gått sedan dess har konsumentprisindex mer än tredubblats. Det säger sig självt att den preventiva effekten av lagstiftningen därmed har försvagats avsevärt. Reglerna om viktavdrag vid beräkning av överlastav-

giften har också varit oförändrade trots att det numera finns bättre tekniska förutsättningar att rätt beräkna lastens vikt än vad som fanns vid lagens tillkomst.

Jag vill i sammanhanget också påpeka att frågan hur avtalen mellan transportörer och transportköpare utformas har sin betydelse när det gäller att stävja förekomsten av överlaster. Vid överläggningar mellan företrädare för kommunikationsdepartementet, vägverket och näringslivet i samband med tillkomsten av bärighetspaketet har företrädarna för näringslivet utfäst sig att verka för att transportavtalen baseras på gällande viktbestämmelser och att medel och teknik för kontroll av fordonsvikter utvecklas (prop. 1986/87:100 bil. 8 s. 44). Jag utgår från att dessa åtaganden infrias.

Frågan hur övervakningen av belastningsbestämmelsernas efterlevnad anordnas är av avgörande betydelse för hur effektivt lagen fyller sitt syfte. På den punkten behövs ytterligare insatser. Jag återkommer till den frågan i samband med budgetpropositionen för budgetåret 1990/91.

Jag vill åter sammanfattningsvis att ÖVL nu måste ses över och bringas till överensstämmelse med de krav som i dag bör ställas på utformningen av lagen. Det finns därvid anledning att även undersöka om det går att förenkla den förhållandevis komplicerade beräkningen av överlastavgiften. En förenklad avgiftskonstruktion skulle underlätta strävandena att få till stånd ett ökat antal kontroller och därmed en effektivare övervakning av efterlevnaden.

Promemorieförslaget har fått ett i huvudsak positivt mottagande av remissinstanserna. Inte någon remissinstans har haft någon erinran mot den föreslagna uppräkningslistan av överlastavgiften. De remissinstanser som representerar transportörerna har emellertid ansett att förslaget om en sänkning av viktavdraget till 300 kg per axel är för långtgående och skulle vålla stora problem för branschen.

För egen del anser jag att promemorieförslaget bör läggas till grund för de lagändringar som enligt det tidigare sagda nu måste vidtas. I det förslag som jag lägger fram har jag dock i viss utsträckning tillmötesgått remissinstansernas synpunkter främst vad gäller viktavdragets storlek.

4.2 Tillämpningsområde

Mitt förslag: ÖVL:s tillämpningsområde utvidgas till att omfatta även tunga terrängvagnar och släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås inte någon utvidgning av tillämpningsområdet, däremot att detta inskränks så att det inte omfattar släpvagnar som dras av personbilar.

Remissinstanserna: Förslaget att ÖVL inte skall omfatta personbilsdragna släpvagnar har inte mött någon erinran från remissinstanserna. Flera remissinstanser har tagit upp frågan om inte lagen borde omfatta även

traktorer och motorredskap och släpvagnar som dras av sådana fordon. *Vägverket* anser sålunda att lagen bör omfatta alla typer av tunga fordon som färdas på väg. Som exempel nämns mobilkranar och tunga entreprenadmaskiner, vilka i regel måste ha dispens från viktbestämmelserna för att över huvud taget få framföras på väg. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller att även om de aktuella fordonen i många fall inte är registreringspliktiga, kan beräkning av eventuell överlast ändå ske i förhållande till vad som är tillåtet för vägen. *Åkeriförbundet* föreslår att man i fråga om överlastavgifter helt bortser från fordonsspecifika uppgifter om tillåtet axeltryck m.m. och endast tar hänsyn till tillåten vägbelastning. Enligt förbundet är viktkontrollerna i allmänhet inriktade på de största fordonen och fordonstågen när de misstänks överskrida den för vägen högsta tillåtna belastningen. Andra fordon kontrolleras mycket sällan.

Skälen för mitt förslag: Frågan om ÖVL:s tillämpningsområde har nyligen varit aktuell också i ett annat sammanhang, nämligen i samband med förslag till riksdagen om vissa ändrade bestämmelser om motorredskap och traktorer (prop. 1988/89: 48, TU 19, rskr. 306).

Till grund för propositionen låg promemorian (Ds K 1987: 15) Motorredskap och traktorer. Där föreslogs att ÖVL skulle omfatta även vad som i promemorian benämndes tunga terrängvagnar samt släpvagnar som drogs av traktorer eller tunga terrängvagnar. Begreppet tunga terrängvagnar omfattade främst s. k. traktordumprar och skotare, vilka fordon är självständigt lastbärande men för närvarande klassificeras som traktorer med släp.

Av de remissinstanser som yttrade sig över förslaget om utvidgning av ÖVL:s tillämpningsområde tillstyrkte några förslaget, bl. a. *vägverket*, *lantbruksstyrelsen* och *riksskatteverket*. Därvid påpekades att det kan vara svårt att bestämma överlast baserad på fordonets konstruktion om fordonet inte är typbesiktigt och att överlastavgift därför borde utgå bara om vägens bärighet överskridits. *Vägverket* ansåg, liksom i sitt remissyttrande över promemorian om överlastavgift, att ÖVL borde omfatta alla tunga fordon, inte bara de som är lastbärande.

Några remissinstanser, bl. a. *Svenska mobilkranföreningen* och *Entreprenadmaskinleverantörernas samarbetsförbund*, avstyrkte förslaget.

I den nämnda propositionen anförde jag att frågan om en utvidgning av ÖVL:s tillämpningsområde rymde överväganden som inte borde göras i det då aktuella sammanhanget. Eftersom frågan om en översyn av ÖVL var aktuell på grundval av departementspromemorian om överlastavgift, kunde emellertid saken komma att tas upp på nytt i det sammanhanget. Jag anser att den frågan nu bör prövas.

Först vill jag då nämna att det i propositionen föreslogs en ändrad klassificering av motorredskap och traktorer i enlighet med promemorians förslag samt att riksdagen ställde sig bakom förslagen. Den ändrade indelningen berör vissa lagar men är avsedd att i första hand komma till uttryck i regeringsförfattningar. Nya bestämmelser i ämnet träder i kraft först den 1 januari 1991.

Det är onekligen svårt att finna något avgörande argument mot att ÖVL skall vara tillämplig i fråga om alla lastbärande fordon som framförs på det

allmänna vägnätet, dvs. de vägar som omfattas av bestämmelserna i 106 § VTK.

Prop. 1989/90: 17

De skador på vägar och broar som uppkommer genom överlastar är inte i någon större utsträckning beroende på vilken typ av fordon det rör sig om, låt vara att däckstypen ibland har betydelse i det hänseendet. När det gäller brobeståndet är det dock fordonets eller fordonstågets tyngd som är avgörande för vad som kan tillåtas.

Anledningen till att bl. a. traktortåg från början undantogs från lagens tillämpningsområde var att totalvikt inte angavs för traktorer och att släpvagnar som drogs av jordbrukstraktorer inte var registrerade och således saknade uppgift om maximalt axel- eller boggitryck m. m. (se prop. 1972:81 s. 72).

För egen del menar jag att detta knappast kan vara ett tillräckligt skäl mot att lagen nu görs tillämplig även på andra lastbärande fordon i den utsträckning den kan tillämpas, dvs. när det gäller överskridanden av de med hänsyn till vägens bärighet fastställda vikterna. Däremot anser jag inte att det är förenligt med lagens syfte och uppbyggnad att den, som vägverket har föreslagit, får omfatta även fordon som inte är lastbärande. I den mån dispenser som medgetts för förflyttning av t.ex. mobilkranar missbrukas, får man komma till rätta med det missbruket på annat sätt. En möjlighet därvidlag är naturligtvis att den felande inte medges fortsatta dispenser.

De ytterligare fordon som då närmast är aktuella är släpvagnar som dras av traktorer eller motorredskap oavsett vilken typ av traktor eller motorredskap det rör sig om samt den nya kategori motordrivna fordon som benämns tunga terrängvagnar, dvs. främst traktordumprar och skotare. Terrängvagnar är alltid registrerade medan släpvagnar bara behöver vara registrerade om de dras — förutom av bilar — av trafiktraktorer eller vissa typer av motorredskap. I den mån ett fordon som nu sagts är registrerat och det sålunda finns fastställda uppgifter om axeltryck, lastförmåga m. m. bör överlastavgift utgå även när de för fordonet tillåtna vikterna har överskridits.

Av det ställningstagande jag nu har gjort följer att jag inte anser att det finns tillräcklig anledning att biträda förslaget i promemorian om att ÖVL inte längre skall omfatta släpfordon som dras av personbilar eller åkeriförbundets förslag att ÖVL över huvud taget inte skall tillämpas när den för fordonet högsta tillåtna belastningen har överskridits. Även om det säkert är riktigt som åkeriförbundet hävdar att viktkontrollerna i allmänhet är inriktade på de tyngsta fordonen och den för vägen tillåtna vikten, är det av främst trafiksäkerhetsskäl angeläget att fordon som har större last än vad fordonet tål kan bli föremål för en effektiv sanktion.

Mitt förslag: Jag föreslår att de nuvarande avgiftsbeloppen i 2 § ÖVL fördubblas.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissinstanserna har inte haft någon erinran mot promemorians förslag.

Skälen för mitt förslag: Som jag tidigare nämnt har de nuvarande avgiftsbeloppen varit oförändrade sedan ÖVL trädde i kraft den 1 april 1973. Under den tiden har konsumentprisindex mer än tredubblats.

Promemorieförslaget om en fördubbling av avgifterna skall ses i samband med förslaget om en samtidig sänkning av viktavdraget. Sammantaget ger detta till resultat att avgifterna i praktiken drygt tredubblas. Mitt förslag såvitt gäller viktavdraget innebär att avdraget blir större än enligt promemorieförslaget när högsta tillåtna axel-, boggi- eller trippelaxeltryck har överskridits. I praktiken innebär emellertid även mitt förslag ungefär en tredubbling i förhållande till den nuvarande nivån.

Vägverket har i sitt remissyttrande föreslagit att överlastavgiften skall beräknas på hela överlasten utan viktavdrag om det kvarstår överlast sedan viktavdragen gjorts. Det förslaget innebär att avgifterna höjs betydligt mer än vad som föreslås i promemorian. För egen del anser jag att den avgiftsnivå som promemorieförslaget innehåller är lämpligt avvägd.

4.4 Viktavdragets storlek och beräkning av avgiften

Mitt förslag: 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. Härfter 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.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt förslag utom såtillvida att viktavdrag görs med 300 kg per axel oavsett om axeltryck m. m. eller bruttovikt har överskridits.

Remissinstanserna: Den förenklade beräkning av överlastavgiften som promemorieförslaget innefattar har genomgående mottagits positivt av remissinstanserna. Flera remissinstanser anser emellertid att det föreslagna viktavdraget är för lågt. Därvid anføres att lastkontrolltekniken inte ännu är tillräckligt utvecklad, särskilt när det gäller att bedöma lastens

fördelning på fordonets eller fordonstågets axlar. Som exempel nämns (*Skogsindustrierna*) att vid lastning av sågtimmer eller massaved i fallande längder en felaktig placering av tyngdpunkten med endast 20 centimeter kan innebära överskridande av tillåten axellast med 500 kg.

Åkeriförbundet anser att de nuvarande avdragen representerar en rimlig nivå när det gäller misstagsmarginal för de tyngsta fordonen. Förbundet anser sig dock kunna godta ett enhetligt axelavdrag motsvarande vad som gäller för boggi, dvs. 750 kg per axel. För att motverka avgiftsfria bruttoviktsöverskridanden skulle den sammanlagda felmarginalen kunna begränsas till 2000 kg. Andra remissinstanser förordar ett enhetligt avdrag om 500 kg per axel.

Några remissinstanser har tagit upp frågan om ÖVL:s tillämpning på transporter med buss. Sålunda har *Svenska busstrafikförbundet* framhållit att promemorians förslag så gott som uteslutande utgår från förhållandena vid lastbilstransporter utan att någon särskild hänsyn har tagits till de speciella förhållanden som är förknippade med busstrafik. Förbundet har därvid pekat på svårigheterna för ägare och förare att vid varje tillfälle kunna avgöra den faktiska lastvikten och dess fördelning i bussen. Det framhålls också att det vid linjetrafik i praktiken råder befordringsskyldighet upp till det högsta antal passagerare som bussen är godkänd för. Enligt förbundets mening bör därför överlastavgift bestämmas uteslutande med utgångspunkt i det högsta antal passagerare och den bagagevikt i särskilt bagageutrymme som har fastställts. En viktkontroll skulle därför behöva göras enbart beträffande bagagevikten.

Svenska lokaltrafikföreningen och *Bilindustriförbundet* har anfört liknande synpunkter.

Skälen för mitt förslag: De nuvarande viktavdragen leder till att en vanligt förekommande fordonskombination av lastbil med en boggi och släpvagn med två boggi kan, om lasten är jämnt fördelad, utan risk för överlastavgift ha en överlast av 5 ton. Promemorians förslag om ett enhetligt viktavdrag av 300 kg per axel innebär i det nyssnämnda exemplet en teoretisk reducering av den "avgiftsfria" överlasten till 2,1 ton.

Åtskilliga remissinstanser som representerar transportnäringen och industrin menar att det föreslagna avdraget är för lågt med hänsyn till de svårigheter som fortfarande finns att rätt beräkna lastens vikt och fördelning.

Som jag tidigare framhållit måste, när nu delar av vägnätet öppnas för högre bruttovikter, principen vara den att de högsta tillåtna vikterna också blir de i verkligheten högsta förekommande. Ett bruttoviktsöverskridande av den storleksordning som de nuvarande viktavdragen ger utrymme för kan inte längre accepteras. Även om lastkontrolltekniken säkerligen kan förbättras på en del punkter anser jag att de metoder för vägning av lasten som redan nu står till buds medger en betydande sänkning av viktavdragens storlek.

Det bör naturligtvis ändå finnas ett visst utrymme för misstag vid lastningen utan att detta skall behöva leda till att överlastavgift tas ut. För min del anser jag att det föreslagna avdraget om 300 kg per axel ger ett rimligt resultat i de flesta fall. Jag har emellertid förståelse för synpunkten att ett

avdrag på 300 kg kan vara för lågt i vissa situationer. Jag tänker då närmast på den situationen att lasten råkat få en fördelning som gör att en enstaka axel eller axelkombination kommit att få bära för hög vikt. Detta kan inträffa såväl vid lastning som när lasten lossas delvis och den effekten kan vara svår att förutse. Även när det gäller tvåaxliga fordon kan det vara motiverat med ett något högre avdrag när det gäller axeltrycket.

Däremot anser jag inte att det finns anledning att tillåta högre avdrag per axel än enligt promemoriaförslaget när den högsta tillåtna bruttovikten har överskridits.

Viktavdraget bör alltså vara olika beroende på om högsta tillåtna axel-, boggi- eller trippelaxeltryck har överskridits eller om överskridandet avser bruttovikten. I det förra fallet anser jag att ett avdrag om 500 kg per axel med överlast bör kunna medges. Om däremot bruttovikten har överskridits — samtidigt eller enbart — bör avdrag medges endast med 300 kg per axel.

Några särskilda komplikationer torde inte uppkomma genom att viktavdragen på det sättet görs olika. Om såväl högsta tillåtna axeltryck m. m. som bruttovikt har överskridits under samma färd skall nämligen enligt 5 § ÖVL 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. Det kan alltså inte inträffa att olika viktavdrag kommer i konflikt med varandra.

Det sagda kan illustreras med följande exempel. I en fordonskombination med sju axlar har boggitrycket på ett ställe överskridits med 1 500 kg. Samtidigt har bruttovikten överskridits med 3,5 ton. För det överskridna boggitrycket beräknas den avgiftspliktiga överlasten till $(1\,500 - 2 \times 500 =)$ 500 kilo och överlastavgiften till $(5 \times 200 =)$ 1 000 kr. Bruttoviktsöverskridandet 3,5 ton fördelas på de sju axlarna med vardera 500 kg. För varje axel beräknas den avgiftspliktiga överlasten till $(500 - 300 =)$ 200 kg, varvid överlastavgiften blir $(7 \times 2 \times 200 =)$ 2 800 kr. Det belopp som skall tas ut är enligt 5 § ÖVL det högsta av de angivna beloppen, dvs. 2 800 kr.

Ändras exemplet så att boggitrycket i stället överskridits med 3 000 kg, blir den avgiftspliktiga överlasten $(3\,000 - 2 \times 500 =)$ 2 000 kg och överlastavgiften $(20 \times 200 =)$ 4 000 kr. I så fall är det detta belopp som skall tas ut.

Med anledning av vad några remissinstanser har anfört angående ÖVL:s tillämpning vid busstrafik vill jag framhålla följande. Huvudsyftet med ÖVL är att förebygga den skadliga inverkan som överlast har på vägnätet och från trafiksäkerhetssynpunkt. Det är från dessa synpunkter lika illa att bussar framförs med överlast som att överlast förekommer vid lastbilstrafik. Jag anser därför inte att busstrafiken kan särbehandlas i överlasthänseende. I den mån de minskade viktavdragen medför svårigheter för branschen, bör frågan lösas genom att beräkningsgrunderna för högsta antal tillåtna passagerare och bagagevikt ses över av de föreskrivande myndigheterna. Särskilt när det gäller bussar i linjetrafik vill jag också erinra om de möjligheter till dispens och undantag genom lokala trafikföreskrifter som finns enligt VTK.

Min bedömning: Någon ändring föreslås inte nu beträffande reglerna om beslutande myndighet, uppbörd och indrivning.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås att tullmyndigheten i den ort, där ett utländskt fordon som har påförts överlastavgift skall föras ut, får 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.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser som yttrat sig på denna punkt anser i likhet med vad som sägs i promemorian att länsstyrelsen bör behållas som beslutsmyndighet. *Kammarrätten i Sundsvall* anser emellertid att en ordning med polismyndigheten som beslutande har goda skäl för sig från såväl praktiska som principiella synpunkter. *Länsstyrelserna i Malmöhus och Kopparbergs län* påpekar att ärenden om vägtrafikskatt och bilregistrering numera överklagas till länsrätt och inte till kammarrätt och ifrågasätter om inte samma ordning borde gälla i fråga om överlastavgifter.

Enligt *riksskatteverket* är det absolut nödvändigt att åtgärder vidtas för att förbättra betalningsbenägenheten. En åtgärd kan vara att trafiksäkerhetsverket får svara för uppbörden med hjälp av ADB på samma sätt som vid vägtrafikskatt. Vidare bör regler om brukandeförbud införas på samma sätt som i fråga om obetald vägtrafikskatt. Liknande synpunkter anförs också av *länsstyrelsen i Malmöhus län och länsstyrelsernas organisationsnämnd*.

Promemorians förslag att tullmyndigheten skall få förbjuda utländska fordon att lämna landet innan överlastavgift har betalats eller säkerhet ställts har mött kritik från åtskilliga remissinstanser. I och för sig vitsordas behovet av åtgärder såvitt gäller utländska fordon. Kritiken gäller i stället att den föreslagna regeln knappast kan fås att fungera i praktiken. Några remissinstanser föreslår att polismyndigheten bör meddela ett preliminärt beslut när det gäller utländska fordon.

Skälen för min bedömning: Det är tydligt att nuvarande förhållanden när det gäller uppbörd och indrivning av överlastavgifter inte är tillfredsställande. Under remissbehandlingen av promemorian har kommit fram flera förslag hur man kan förbättra situationen på dessa punkter.

Vad som framkommit under remissbehandlingen har övertygat mig 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 detta lagstiftningsärende, om förslag om en ändrad lagstiftning i övrigt skall kunna behandlas av riksdagen under hösten 1989. Jag förordar därför att de nuvarande bestämmelserna om beslutande myndighet, uppbörd och indrivning behålls oförändrade i avvaktan på sådana fortsatta överväganden.

Mitt förslag: Jag föreslår att frågor om nedsättning och eftergift av överlastavgift i fortsättningen skall prövas av samma myndighet som beslutar om avgiften och inte, som för närvarande, av regeringen.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser som yttrat sig i frågan tillstyrker promemorians förslag. *Riksskatteverket* och *länsstyrelsernas organisationsnämnd* anser dock att dessa frågor i stället bör prövas av riksskatteverket i likhet med vad som är fallet beträffande nedsättning och eftergift av vägtrafikskatt.

Skälen för mitt förslag: Framställning om nedsättning eller eftergift av överlastavgift görs i dag ofta — felaktigt — hos kammarrätt i samband med att länsstyrelsens beslut om överlastavgift överklagas. Som framhålls i promemorian har en betydande del av de ärenden vari regeringen prövat dessa frågor överlämnats dit av kammarrätt. De omständigheter som kan utgöra skäl för nedsättning och eftergift förs mycket ofta fram i skriftväxlingen med den beslutande eller överprövande myndigheten.

Med den föreslagna ordningen får man ett smidigare och för allmänheten enklare system samtidigt som regeringen befrias från en grupp ärenden som är av det slaget att de inte kräver ett ställningstagande av regeringen.

Det kan visserligen, såsom bl.a. riksskatteverket framhållit, vara en fördel med en central prövning hos verket av de jämförelsevis få ärenden det rör sig om, inte minst för upprätthållandet av en enhetlig praxis. Med den ordningen mister man emellertid den fördel som ligger i att frågor om nedsättning och eftergift kan prövas direkt i samband med beslutet om att påföra avgiften eller i samband med överprövning av det beslutet. Jag kan därför inte biträda riksskatteverkets förslag på den punkten.

4.7 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Som redan nämnts bör lagändringen träda i kraft samtidigt med ändringen av 106 § VTK, dvs. den 1 april 1990. Utvidgningen av tillämpningsområdet kan såvitt gäller den nya kategorin tung terrängvagn träda i kraft först den 1 januari 1991. Det synes lämpligast att ändringen av tillämpningsområdet i sin helhet får träda i kraft sistnämnda dag.

Förslaget innebär i fråga om avgiftsnivå och beräkningen i övrigt av överlastavgiften en betydande skärpning i förhållande till vad som nu gäller. I enlighet med vad som föreskrivs i 2 kap. 10 § andra stycket regeringsformen bör den nya lagen i den delen tillämpas endast om den avgiftsgrundande färdens ägt rum efter ikraftträdandet. Detsamma gäller naturligtvis också i fråga om utvidgningen av tillämpningsområdet.

Ändringen såvitt gäller de myndigheter som skall besluta om nedsättning och eftergift bör däremot tillämpas direkt vid ikraftträdandet även om färdens har ägt rum dessförinnan.

5 Upprättat lagförslag

Prop. 1989/90: 17

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.

6 Specialmotivering

1 §

Paragrafen har utformats i enlighet med lagrådets förslag.

Ändringen innebär att lagens tillämpningsområde utvidgas. Härigenom kommer lagen att gälla även för transporter med fordon, som inte är registrerade och som därmed saknar *för fordonen* fastställda maximala axel- och boggitryck m. m. Detta gäller exempelvis för släpvagnar som dras av jordbrukstraktorer. Lagen får i dessa fall tillämpas i den utsträckning det är möjligt, dvs. då det gäller överskridanden av de med hänsyn till *vägens* bärighet tillåtna vikterna.

I detta sammanhang bör vidare det nuvarande tredje stycket i paragrafen ändras. Bestämmelsen där om totalviktsfördelning ger i en del fall resultat som inte ansluter till den belastning för vilken fordonet är konstruerat. I stället bör, som lagrådet föreslagit, den enligt det senaste registreringsbeviset garanterade axelbelastningen läggas till grund.

Som tidigare nämnts (avsnitt 4.7) bör utvidgningen av tillämpningsområdet träda i kraft först den 1 januari 1991.

2 §

I fall av boggi eller trippelaxel skall överlast beräknas för boggin respektive trippelaxeln. Som framgår av den allmänna motiveringen och där givet exempel innebär således sista meningen i första stycket i denna paragraf att avdrag skall göras för enkelaxel med 500 kg, för boggi med 1 000 kg och för trippelaxel med 1 500 kg.

3 §

Vid bruttoviktsöverskridanden bortses från fordonsaxlarnas inbördes placering. Endast antalet axlar har betydelse vid bestämmande av avgiftspliktig överlast och vid beräkning av överlastavgift. Hänvisningen till 2 § andra stycket syftar alltså bara på avgiftstabellen.

8 §

Paragrafen har utformats i enlighet med lagrådets förslag, som innebär bl. a. att nuvarande 8 a § utgår.

Genom den föreslagna ändringen kommer de instanser, som har att

besluta om överlastavgift resp. pröva överklaganden av sådana beslut, också att få besluta om nedsättning eller eftergift. Vid ansökningar till regeringen om nedsättning eller eftergift tillämpas för närvarande inte någon tidsgräns. På samma sätt kommer enligt förslaget länsstyrelse att kunna besluta om nedsättning eller eftergift även sedan själva överlastavgiften har fastställts. I sådant fall kommer kammarrätt att kunna pröva frågor om nedsättning och eftergift efter överklagande enligt 11 § av länsstyrelsens särskilda beslut.

11 §

Paragrafen har anpassats till förvaltningslagen (1986:233).

7 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta lagförslaget.

8 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta det förslag som fördraganden har lagt fram.

Lagförslag i departementspromemorian (Ds 1988:72) Överlastavgift

Prop. 1989/90: 17
Bilaga 1

Förslag till

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift
dels att 1 – 4, 11 och 8 a §§ skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 12 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Framföres lastbil, buss eller släpvnagn, 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.

Framföres lastbil *eller* buss eller släpvnagn, som drages av *lastbil eller buss*, 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.

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.

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 1 000 kilogram och för boggi 1 500 kilogram.*

Har högsta tillåtna axeltryck eller boggitryck överskridits, avrundas överlasten för varje axel eller boggi till närmast lägre, hela hundratal kilogram. Vidare avdrages för *varje axel 300 kilogram.*

Nuvarande lydelse

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

Del av överlasten

Överlastavgift

100 – 2 000 kg	100 kr per 100 kg
2 100 – 4 000 kg	200 kr per 100 kg
4 100 – 6 000 kg	300 kr per 100 kg
6 100 – 8 000 kg	400 kr per 100 kg
8 100 kg och däröver	500 kr per 100 kg

För återstående överlast (avgiftspliktig överlast) beräknas överlastavgift för varje axel eller boggi 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 fordon, som ej ingår i fordonståg, fördelas överlasten *lika* på fordonets axlar. Härfter beräknas avgiftspliktig överlast och överlastavgift för varje axel enligt 2 §.

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 fordonståg, fördelas överlasten på tågets axlar och beräknas avgiftspliktig överlast och överlastavgift för varje axel 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.

8 a §

Överlastavgift får nedsättas eller efterges då särskilda omständigheter föreligger.

Fråga om nedsättning eller eftergift prövas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Frågor om nedsättning eller eftergift prövas av den länsstyrelse som skall besluta eller har beslutat om överlastavgift. Om beslutet att påföra avgiften har överklagats, får även

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag överklagas genom besvär hos kammarrätten. Allmänna ombudets 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.

11 §

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.

12 §

Om ett fordon som inte är registrerat i Sverige påträffas med avgiftspliktig överlast, får på begäran av polismyndigheten tullmyndigheten i den ort där fordonet skall föras ut förbjuda att fordonet lämnar landet innan överlastavgiften har betalats eller säkerhet för betalningen har ställts. Om ett sådant förbud har meddelats och avgiften inte betalas eller säkerhet ställs, tillämpas 13 § lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1990.

Sammanställning av remissyttranden över departementspromemorian (Ds 1988:72) Överlastavgift

Prop. 1989/90: 17
Bilaga 2

1 Remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, domstolsverket, kammarrätten i Sundsvall, vägverket, trafiksäkerhetsverket, generaltullstyrelsen, riksskatteverket, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus och Kopparbergs län, länsstyrelsernas organisationsnämnd, Bilindustriföreningen, Skogsindustrierna – Svenska Cellulosa- och Pappersbruksföreningen, Stora Skog aktiebolag, Svenska handelskamarförbundet, Svenska busstrafikförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska åkeriförbundet, Svenska transportarbetareförbundet samt Sveriges Industriförbund.

Svenska kommunförbundet och Sveriges speditörförbund har meddelat att de avstår från att yttra sig över promemorian.

2 Remissyttrandena

2.1 Förslaget i allmänhet

Flertalet remissintanser tillstyrker huvuddragen i promemorians förslag. Bland annat mottas den förenklade avgiftsberäkningen positivt. Kritiska synpunkter framförs främst vad gäller viktavdragens storlek och utformningen av särskilda regler för utlandsregistrerade fordon.

2.2 Avgiftsberäkningen

I promemorian har förenklingar vid avgiftsberäkningen föreslagits i två avseenden. Vid bruttoviktsöverskridanden föreslås att överlasten fördelas jämnt på fordonets eller fordonstågets axlar i stället för att fördelas efter olika relationstal för olika axlar. Vidare föreslås i promemorian att de viktavdrag, som i dag är olika för olika axlar, ersätts av ett fast avdrag för varje axel.

Dessa förenklingar av själva principerna för beräkningen av överlastavgiften tillstyrks eller lämnas utan erinran av praktiskt taget samtliga remissinstanser. Länsstyrelsen i Kopparbergs län och Bilindustriföreningen anger särskilt i sina svar att de ser positivt på den förenklade beräkningsmodellen.

Svenska Åkeriförbundet konstaterar att lagens uppbyggnad innebär att vid en kontroll hänsyn måste tas både till enskilda fordonsuppgifter och till medgiven bärighet för vägen, trots att de enskilda fordonsuppgifterna sällan får någon praktisk eller i vart fall större betydelse. Kontrollen är nämligen enligt förbundet i allmänhet inriktad på de största fordonen respektive fordonstågen när de misstänks överskrida den högsta tillåtna bruttovikten, dvs. den för vägen högst tillåtna belastningen. Däremot,

hävdar åkeriförbundet, kontrolleras fordon som inte tillhör de tyngsta klasserna mycket sällan. Förekommande överlast uträknas då med utgångspunkt från fordonets egna data och överlastavgift kan påföras även om vägens bärighet inte överskridits. Enligt förbundet skulle man i avgiftshänseende kunna bortse från dessa fall och lagen om överlastavgift skulle därmed kunna befrias från hänsyn till de förutsättningar, som råder för de enskilda fordonen, och endast grundas på vägens förutsättningar.

Sveriges Industriförbund konstaterar i sitt remissyttrande att ett viktöverskridande inte alltid behöver medföra någon ekonomisk vinning för transportören eller transportköparen och nämner som exempel på detta att lasten kan vara snedfördelad utan att den tillåtna bruttovikten överskrids. Det föreliggande förslaget innebär enligt förbundet sammantaget att överlastavgiften skärps kraftigt även i dessa fall liksom t. ex. i det fall att den tillåtna bruttovikten för en fordonskombination överskrids utan att för den skull de tillåtna axel- och boggitrycken överskridits. Detta gäller enligt förbundet även på de delar av vägnätet som får oförändrade viktbestämmelser efter den 1 april 1990, dvs. sekundärvägnätet i södra och mellersta Sverige.

Förbundet fortsätter:

De företag som är belägna vid dessa vägar kan därför i dubbel utsträckning komma att drabbas av en relativ kostnadsfördyring. Fordonsparken kan således förväntas relativt snabbt komma att anpassas till de höjda viktbestämmelser som kommer att gälla på bl. a. huvudvägnätet. Fordonens lastförmåga kommer inte att fullt ut kunna utnyttjas på sekundärvägnätet i södra och mellersta Sverige med fördyringar som följd. Dessutom kan lastutnyttjandet komma att sänkas ytterligare för att undvika överlastavgifter.

Den slutsats vi för vår del drar av i det föregående anförda exemplet är, att en enhetlig avgiftsnivå för skilda slag av viktöverskridanden och oavsett vägstandard inte obetingat är att föredra framför en med hänsyn till omständigheterna differentierad avgiftsnivå. Eftersom avgiften inte fastställs på plats vid viktkontrollen utan först efteråt av länsstyrelsen, borde det inte medföra några oöverstigligen svårigheter att differentiera avgifterna. Ett alternativ kan dock vara mindre snäva toleransgränser.

Överlastlagens tillämpning på transporter med buss tas särskilt upp av Bilindustriföreningen, Svenska busstrafikförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen.

Svenska busstrafikförbundet påpekar härvid att resonemangen och motiveringarna i promemorian så gott som uteslutande utgår från förhållanden, som avser trafik med lastbilar med eller utan släpfordon, och att någon särskild hänsyn till de speciella förutsättningar, som är förknippade med busstrafik, inte har präglat förslagen.

Förbundet redogör härfter för hur högsta tillåtna lastkapacitet för en buss beräknas och konstaterar att varje buss får med tillämpning av olika beräkningsfaktorer ett i besiktningshandlingarna åsatt högsta tillåtna antal passagerare, i förekommande fall kompletterat med uppgift om därutöver högsta tillåtna lastvikt i bagage-/goodsutrymme. I vissa fall införs också

uppgifter om reducerat passagerarantal eller lastvikt vid lägre tillåtet axeltryck.

Prop. 1989/90: 17
Bilaga 2

Det tyngsta skälet för att särbehandla bussar med avseende på axel- och bruttovikter ligger enligt busstrafikförbundet i svårigheterna för ägare och förare att vid varje tillfälle objektivt kunna avgöra den faktiska lastvikten och dess fördelning i bussen. Förbundet anför därvid:

Inom ramen för det för bussen fastställda högsta antalet passagerare kan dessa vikter variera relativt mycket beroende på passagerarnas verkliga vikter och deras placering i bussen. Det säger sig självt att skillnaden i lastvikt är påtaglig mellan när bussen i ena fallet utgörs av sommarklädda lågstadiesbarn på en kort utflyktsresa och i andra fallet av vinterklädda pensionärer på hemväg från shoppingtur i våt väderlek. I linjetrafik föreligger dessutom i praktiken plikt att befordra passagerare upp till det antal, för vilket bussen enligt sina besiktningshandlingar är godkänd vid det för vägen tillåtna högsta axel- och boggitrycket. Någon möjlighet för föraren att avgöra om detta innebär att tillåtna axeltryck och bruttovikter samtidigt överskrids finns i praktiken inte.

Det måste därför, enligt förbundets mening, alltid godtas att en buss får framföras på 10/16-tonsväg med det antal passagerare och den last i övrigt, som har angivits i bussens registreringshandlingar, utan att överlast skall anses föreligga. Av handlingarna bör också framgå den reduktion av antalet passagerare och övrig last, som måste iakttas om bussen skall få framföras på väg med lägre tillåtet högsta axeltryck.

Vid överskridande av det sålunda enligt besiktningshandlingarna godkända högsta antalet passagerare kan överlastavgift fastställas för varje överskjutande passagerare och hundratal kilo bagage i bagageutrymmet.

Förbundet får alltså föreslå att lagen (1972:435) om överlastavgift ändras så att överlast i buss uteslutande bestäms med utgångspunkt från det högsta antal passagerare och den bagagevikt i bagageutrymme, som finns fastställd i bussens registreringshandlingar. Den enda vägning som sålunda kan behöva ifrågakomma vid kontroll gäller därvid alltså bagaget i eventuellt särskilt bagageutrymme. Några särskilda viktreduktioner vid fastställande av avgiftspliktig överlast skulle inte behöva göras.

Svenska Lokaltrafikföreningen anför synpunkter som i stort överensstämmer med Svenska busstrafikförbundets. Även *Bilindustriförbundet* framhåller de svårigheter vid bestämning av lastvikt och viktfordelning som busstrafikförbundet pekat på.

2.3 Avgiftsnivå och viktavdrag

De i promemorian föreslagna ändringarna i överlastlagen har sin grund bl. a. i att överlastavgifterna sedan lagens tillkomst kraftigt har urholkats genom penningvärdets fall. Den föreslagna fördubblingen av själva avgiftsnivån har inte mött några invändningar under remissbehandlingen. Däremot har reduceringen av viktavdragen kritiserats av flera remissinstanser. I några remissvar har också framförts andra synpunkter som rör avgiftsnivån, bl. a. förslag om en viss minsta avgift.

Som tidigare redovisats har förslaget om ett för alla axlar enhetligt viktavdrag genomgående mottagits positivt av remissinstanserna. Där-

emot har *Bilindustriföreningen*, *Skogsindustrierna*, *Svenska handelskammarförbundet*, *Sveriges Industriförbund* och *Stora Skog aktiebolag* kritiserat den föreslagna nivån för viktavdragen, 300 kg. De nämnda remissinstanserna anser avdraget för lågt och föreslår i stället ett viktavdrag om lägst 500 kg per axel. Man anför som argument för sin ståndpunkt bl.a. att lastkontrolltekniken inte är tillräckligt utvecklad för en så låg tolerans som den föreslagna. Skogsindustrierna säger i sitt remissvar att kontrollen av lastviktens fördelning på ingående axlar i många fall är ett svårlöst problem. Som exempel nämns i remissvaret att vid lastning av sågtimmer eller massaved i fallande längder kan en felaktig placering av tyngdpunkten med endast 20 centimeter innebära överskridande av tillåten axellast med 500 kilo. Skogsindustrierna poängterar också att man, genom att förordna ett viktavdrag om 500 kg, ställt sig bakom en mycket kraftig skärpning av lagen.

Även *Svenska åkeriförbundet* behandlar i sitt remissvar utförligt problem i samband med viktavdragen. Förbundet nämner — förutom de traditionellt kända svårigheterna att tillförlitligt beräkna lastvikten vid massgods (sten, schaktmassor etc.) — de stora problem som finns framför allt då det gäller att bedöma lastens fördelning på fordonets eller fordonstågets samtliga axlar. I remissvaret pekas bl.a. på att betydande svårigheter härvid föreligger vid transport av exempelvis förseglade containrar och avfallscontainrar liksom vid successiv lastning och lossning.

Åkeriförbundet finner promemorians förslag om ett enhetligt viktavdrag oavsett axelarrangemang vara godtagbart, men anser att nivån om 300 kilo inte kan accepteras ur rättssäkerhetssynpunkt ens om högklassig kontrollapparat skulle finnas allmänt tillgänglig. I stället hävdar förbundet att nuvarande avdragsvikter representerar en rimlig och lämpligt avvägd nivå när det gäller misstagsmarginal för de tyngsta fordonen. Detta gäller särskilt toleransnivå vid felfördelad last och belastning av ett ensamt fordon.

När det gäller fordonståg av de största kategorierna med ett flertal axelarrangemang och de högst utnyttjade bruttovikterna anser åkeriförbundet emellertid att det samlade antalet avdrag kan ge utrymme för ett avgiftsfritt bruttoviktsöverskridande som, allmänt utnyttjat, skulle kunna medföra skada på vägar och broar. Förbundet finner därför fog för att införa en begränsning av de samlade viktavdragen för ett flertal axlar.

Sammantaget säger sig Svenska åkeriförbundet vara berett att godta ett mot det nuvarande viktavdraget för en boggi, 1 500 kilo, svarande enhetligt axelavdrag dvs. 750 kilo för varje axel. För att inte den sammanlagda felmarginalen för mångaxlade fordon eller fordonståg i högsta bruttoviktsklass skall leda till förhållandevis höga tal av avgiftsfritt bruttoviktsöverskridande skulle, enligt förbundet, den sammanlagda felmarginalen kunna begränsas till 2 000 kilo.

Vägverket anför i sitt remissvar att de nuvarande mycket generösa viktavdragen har mer eller mindre regelmässigt tagits i anspråk för att öka lastvikten hos fordonen. För att så långt som möjligt motverka att en informell vikttolerans finns kvar även sedan de föreslagna ändringarna införts, bör enligt vägverket överlastlagen kompletteras. Vägverket före-

slår därvid en regel av innebörd att om överlast återstår sedan viktavdragen gjorts, skall avgiften beräknas för hela överlasten utan några avdrag.

Några remissinstanser har föreslagit en regel om att alltför små avgifter inte skall påföras. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län, länsstyrelsernas organisationsnämnd och Svenska åkeriförbundet* förordar en regel av den innebörden. Länsstyrelsernas organisationsnämnd hänvisar härvid till den omfattande administration, som blir följden av varje beslut om överlastavgift.

Svenska åkeriförbundet anför att regeln om förhöjd avgift vid upprepad förseelse såvitt förbundet känner till sällan tillämpas men att den avsevärt torde belasta handläggningen. Man föreslår därför att bestämmelsen utmönstras ur lagen.

2.4 Beslutande myndighet, uppbörd och indrivning

2.4.1 Allmänt

I promemorian behandlas vissa frågor i anslutning till uppbörd och indrivning av överlastavgift. När det gäller svenskregistrerade fordon föreslås inte några förändringar. I anslutning härtill tas bl. a. upp frågan om det nuvarande systemet med länsstyrelsen som beslutsmyndighet skall bibehållas eller om exempelvis polismyndighet skall kunna meddela beslut om överlastavgift. Inte heller i detta avscende föreslås i promemorian några förändringar, utan det rådande systemet med beslut av länsstyrelse i första instans och möjlighet till överklagande till kammarrätt förordas kvarstå.

Endast några remissinstanser har framfört synpunkter rörande de aktuella frågorna. När det gäller beslutande myndighet anför *kammarrätten i Sundsvall* att man visserligen inte vill bestrida att det nuvarande systemet med länsstyrelse som avgiftsmyndighet har fungerat väl, men att en ordning med polismyndighet som beslutande myndighet från såväl praktiska som principiella synpunkter har goda skäl för sig. Med en förenkling av reglerna skulle det vara en fördel om dessa kunde fastställas i samband med viktkontrollerna, samtidigt som domstolsprövningen skulle kunna genomföras på det principiellt riktiga sättet med möjlighet att överklaga i länsrätt.

Länsstyrelsen i Malmöhus län påpekar att ärenden om vägtrafikskatt och bilregistrering numera överklagas till länsrätten och ifrågasätter om inte samma ordning borde tillämpas vid överlastärenden. — Motsvarande synpunkter framförs av *länsstyrelsen i Kopparbergs län*.

Riksskatteverket framhåller angående beslutsmyndighet att man ansluter sig till promemorians argumentering för att bibehålla länsstyrelsen som sådan.

När det gäller uppbörd och indrivning av överlastavgift framhåller RSV att det är absolut nödvändigt att åtgärder vidtas för att förbättra betalningsbenägenheten. Enligt verkets mening skulle uppbörden avsevärt förenklas, betalningsbenägenheten förbättras och indrivningen underlättas om vissa åtgärder vidtogs. I första hand föreslår RSV härvid att de nuvarande otillsenliga manuella rutinerna vid uppbörd av överlastavgift upphör. I stället bör trafiksäkerhetsverket svara för uppbörden av överlastavgift med hjälp av ADB på samma sätt som vid uppbörden av vägtrafikskatt. Härigenom skulle restföringen underlättas och bevakningen av att betalning sker skulle kunna göras maskinellt samtidigt som det skulle bli lättare att ta fram statistik över påförda överlastavgifter. För att öka betalningsbenägenheten i fråga om överlastavgift bör enligt RSV:s mening regler om brukandeförbud

införas på samma sätt som i dag gäller vid obetald vägtrafikskatt. En samordning av uppbörden av överlastavgift med uppbörden av vägtrafikskatt skulle enligt RSV också möjliggöra avräkning av obetald överlastavgift vid återbetalning av vägtrafikskatt.

Länsstyrelsen i Malmöhus län förordar — i likhet med RSV — att bilregistret bör användas för påföring av överlastavgift och att brukandeförbud bör införas vid obetald överlastavgift på samma sätt som vid obetald vägtrafikskatt. Även *länsstyrelsernas organisationsnämnd* förordar brukandeförbud vid obetald avgift liksom debitering och bevakning inom bilregistersystemet.

2.4.2 Särskilt angående utländska fordon

När det gäller utländska fordon med konstaterad överlast föreslås i promemorian att tullmyndigheten i den ort där fordonet skall föras ut får föbjuda att fordonet lämnar landet innan överlastavgiften har betalats eller säkerhet för betalning har ställts. Uppgifterna i polisens primärrapport förutsätts härvid utgöra underlag för tullmyndighetens beräkning.

Promemorians förslag har i denna del kritiserats i flera remissvar. Av de remissinstanser som särskilt berört frågan om utländska fordon har endast *Svenska åkeriförbundet* tillstyrkt promemorieförslaget. *Riksåklagaren*, *rikspolisstyrelsen*, *generaltullstyrelsen*, *länsstyrelserna i Malmöhus och Kopparbergs län* samt *Svenska Transportarbetareförbundet* anför kritiska synpunkter mot förslaget. Gemensamt för invändningarna är att man ifrågasätter om den föreslagna regeln kan fås att fungera i praktiken. Framför allt pekas på svårigheterna för tullmyndigheterna att få kännedom om ett föreliggande överlastbeslut för ett visst fordon, bl. a. eftersom utreseorten ofta kan antas vara okänd. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser att polismyndighet bör meddela det preliminära beslutet när det gäller utländska fordon och *Svenska Transportarbetareförbundet* föreslår att polisen bör beräkna överlastavgift och därefter beledsaga det utländska fordonet till närmaste tullmyndighet.

Generaltullstyrelsen anför att det föreslagna förfaringssätt förutsätter att polisen anvisar föraren av fordonet en viss angiven utförselort och att berörd tullmyndighet av polisen meddelas om aktuellt fall och primärrapporten på lämpligt sätt överbringas till tullmyndigheten. Vidare anför *generaltullstyrelsen*:

Det förutskickade förfaringssättet kan i praktiken knappast fås att fungera på avsett sätt. Någon skyldighet att använda viss utförselort kan knappast oberopas av polisen med mindre sådan lagstiftning införs och efterlevnaden kan övervakas, varför föraren kan välja annan ort än den polisen anvisar. Ett stort antal utförselorter måste därför informeras och svårighet kommer dessutom att föreligga att vid dessa orter "fånga in" det aktuella fordonet. Skulle så ändå ske måste fordonet ställas upp på lämplig plats vid utförselorten och detta innebär ytterligare problem för tullmyndigheten särskilt vid hårt belastade utförselorter. Därutöver måste polisens primärrapport översändas till ett antal utförselorter eller begäras in från aktuell polismyndighet då fordonet stoppats av den berörda tullmyndigheten.

Med hänsyn till ovanstående skulle förfaringssättet teoretiskt sett kunna tillämpas men kommer sannolikt i praktiken inte att medföra någon förbättring jämfört med dagsläget.

Enligt generaltullstyrelsens mening kan det enda, i praktiken fungerande sättet, vara att polisen ges möjlighet att stoppa fordonet direkt vid konstaterat fall av överlast och kvarhålla det på lämplig plats tills avgiften erlagts eller säkerhet ställts för denna. Med hänsyn till att denna överslagsvis kan beräknas utan större svårighet borde detta inte innebära någon allvarligare olägenhet för polisen. Förfarandet förutsätter dock att beslutsbefogenheter om avgiften beträffande utlandsregistrerade fordon ges till polismyndighet. Av promemorian att döma är detta helt möjligt att åstadkomma. Tullverkets befattning med problemet begränsas därvid till fall då fordonet av tidsskäl eller dylikt måste lossa en last eller del av last som står under tullkontroll. I sådant fall måste närmaste tullmyndighet underrättas för att fatta beslut om lämpligt förfarande.

2.5 Nedsättning och eftergift

Den prövning av frågor om nedsättning eller eftergift av överlastavgift, som för närvarande endast kan göras av regeringen, föreslås i promemorian bli delegerad till samma myndigheter som i dag beslutar om överlastavgift respektive prövar överklaganden, nämligen länsstyrelse och kammarrätt.

Promemorians förslag tillstyrks eller lämnas utan erinran av nästan alla remissinstanserna. Några remissinstanser välkomnar uttryckligen förslaget i denna del. *Kammarrätten i Sundsvall* påpekar således att det för den enskilde är av värde om länsstyrelsen redan när den fattar beslut om avgift kan pröva ärendet i hela dess vidd. I anslutning härtill upplyses om att kammarrätten i 9 av de 14 mål om överlastavgift, vilka avgjorts under åren 1987 och 1988, i samband med avgörandet överlämnat en kopia av besvärsskrivelsen till regeringen för prövning av frågan om nedsättning eller eftergift. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser det vara en stor fördel att kunna pröva fråga om nedsättning eller befrielse från överlastavgift, eftersom framställning härom mycket ofta görs till länsstyrelsen. *Svenska åkeriförbundet* finner det av betydelse för rättssäkerheten att möjligheterna till nedsättning eller eftergift av överlastavgift föreslås kunna beaktas redan vid behandlingen i länsstyrelserna och därefter i domstolarna.

Två remissinstanser, riksskatteverket och länsstyrelsernas organisationsnämnd, förordar i motsats till promemorian att frågor om nedsättning eller eftergift av överlastavgift skall prövas centralt av riksskatteverket.

Riksskatteverket påpekar att antalet ärenden om nedsättning eller eftergift är så få att varje länsstyrelse endast skulle få ett mycket litet antal ärenden och att erfarenheterna av ärendetypen på varje länsstyrelse därmed skulle bli begränsad. I remissvaret anger riksskatteverket vidare att verket är central förvaltningsmyndighet för vägtrafikskatt och överlastavgift och att man handlägger frågor om nedsättning av och befrielse från

vägrafikskatt. Samma ordning borde enligt riksskatteverket gälla även i fråga om överlastavgift.

Länsstyrelsernas organisationsnämnd föreslår riksskatteverket som alternativ till länsstyrelsen när det gäller beslut om nedsättning eller eftergift av överlastavgift. Nämnden påpekar att det rör sig om en relativt begränsad mängd ärenden och att det därför kunde vara en fördel om alla dispensärenden behandlades på ett och samma ställe. — Om emellertid länsstyrelsen skulle bli den myndighet, som får ansvaret för nedsättningsärendena, vill länsstyrelsernas organisationsnämnd ifrågasätta om inte länsrätten, liksom på bilregistreringsområdet, snarare än kammarrätten borde vara första instans för överklaganden.

Två remissinstanser, *kammarrätten i Sundsvall och länsstyrelsen i Kopparbergs län* påpekar särskilt att myndigheterna för närvarande torde sakna kännedom om regeringens praxis i ärenden om nedsättning eller eftergift av överlastavgift och att det kunde vara lämpligt om en sammanfattning av denna praxis gjordes.

2.6 Tillämpningsområde

Lagen om överlastavgift tillämpas i dag vid färd med lastbil, buss eller släpvagn, som dras av bil. Överlastavgift kan därmed inte påföras vid otillåten lastning av personbilsregistrerade fordon, men väl när det gäller av personbilar dragna släpvagnar. Den enda ändring avseende tillämpningsområdet som föreslås i promemorian är att lagen vad avser släpvagnar endast skall gälla sådana som dras av buss eller lastbil.

Promemorians förslag att lagen inte skall tillämpas på personbilsdragna släpvagnar har inte mött någon invändning från remissinstanserna. Däremot har några remissinstanser tagit upp frågan om en utvidgning av lagens tillämpningsområde till att även omfatta traktorer och motorredskap.

Länsstyrelsen i Malmöhus län påpekar att lagen inte gäller för traktorer med släpvagnar eller motorredskap och ifrågasätter om inte även dessa fordon borde omfattas av lagen. Även om fordonen i många fall inte är registreringspliktiga kan enligt länsstyrelsen beräkning av eventuell överlast ske i förhållande till tillåtet axel- och boggitryck för vägen. Länsstyrelsen påpekar också att det för närvarande finns s. k. dumpers som kan vara registrerade antingen som traktor eller lastbil. *Länsstyrelsernas organisationsnämnd* ifrågasätter om begränsningen till lastbil och buss, varigenom olika former av traktorer undantas, är avsedd.

Vägverket understryker i sitt remissvar att det är angeläget att överlastlagen utökas till att omfatta alla typer av tunga motordrivna fordon som framförs på väg, således även motorredskap och traktorer. Bland dessa fordonsslag återfinns de allra tyngsta fordonen som förekommer på vägarna och verket nämner som exempel mobilkranar och tunga entreprenadmaskiner, vilka i regel måste ha dispens från viktbestämmelserna för att över huvud taget få trafikera vägarna. Traktordumprar och liknande fordon är enligt vägverket konstruerade för att transportera last i terräng och de får därigenom höga tjänstevikter, vilket medför att de lätt överskrider för transport på väg tillåtna vikter när de är lastade. En rationell använd-

ning av traktordumprar innebär ofta att även vägavsnitt måste passeras och det förhållandet att sådana fordon ofta är försedda med däck som ger litet marktryck minskar enligt verket inte på något avgörande sätt risken för allvarliga väg- och broskador om fordonen framförs på ett otillåtet och felaktigt sätt.

Svenska åkeriförbundet finner det synnerligen otillfredsställande att lagen om överlastavgift föreslås vara begränsad till att omfatta endast lastbil och buss samt därav dragna släpvagnar. Förbundet konstaterar att betydande annan tung fordonstrafik, som bedrivs med exempelvis traktorer, traktortåg, dumprar, truckar och andra stora motorredskap och efterfordon, inte omfattas av lagen om överlastavgift, trots att trafiken inte är undantagen från vägtrafikkungörelsens belastningsbestämmelser. Åkeriförbundet fortsätter:

Hittills har kravet på fordonsspecifika registeruppgifter om axeltryck etc ansetts vara ett hinder för lagens tillämpning på fordon för vilka sådana registeruppgifter saknas eller är ofullständiga. Detta hinder skulle undanröjas med den i det föregående förslagna åtgärden att i detta sammanhang avskaffa kravet på uppgifter om vad som är gällande för fordonet.

Man skulle således i *avgiftshänseende* bortse från överlast som inte överskrider tillåten vägbelastning men därutöver behandla all överlast likformigt, oavsett vilket slags fordon som är för tungt för vägen.

Åkeriförbundet konstaterar att förbundets förslag innebär en ändrad grundsyn på lagens ursprungliga syfte såtillvida att avgiftssanktionen inriktas mot överutnyttjande av vägarna, medan överutnyttjande av fordonen inom ramen för tillåten bärighet i avgiftshänseende lämnas därhän. Enligt förbundets mening har också tillsynen redan från början i huvudsak haft den inriktningen, vilken därför torde vara väl etablerad.

2.7 Övriga frågor

I några remissvar tas upp ytterligare frågor i anslutning till lagstiftningen om överlastavgift.

Svenska åkeriförbundet anför att ett allvarligt och inte ovanligt förhållande är att gods avlämnas för transport med för lågt uppgiven vikt. Det kan enligt förbundet röra sig om flera sändningar med oriktiga viktuppgifter som samlastas på samma fordon, varvid fordonspersonalen blir vilseledd och överlast kan uppstå utan dess förskyllan. Möjligheterna att av en felande part få ersättning för påförd överlastavgift har visat sig vara mycket små, liksom möjligheterna i övrigt att stävja sådant ofog. Åkeriförbundet föreslår därför ett införande av en särskild ansvarsparagraf. Innebörden i denna bör enligt förbundet vara att den som för egen eller annans räkning överlämnar eller anvisar gods för vägtransport och i samband därmed lämnar oriktig uppgift om godsets vikt, gentemot fordonsägaren svarar för dubbla summan av på uppgiften belöpande del av påförd överlastavgift. Fordonsägarna skulle enligt åkeriförbundet härigenom erhålla en laglig grund för återkrav av överlastavgift mot uppdragsgivare, som eftersträvat orättmätiga fraktprisfördelar.

Svenska Transportarbetareförbundet framhåller i sitt yttrande betydelsen av att systemet med s. k. "tunga grupper" inom polisen byggs ut till att bli riksomfattande. Effekterna av promemorians förslag är enligt förbundet helt avhängigt polisens möjlighet att övervaka efterlevnaden.

Riksskatteverket påpekar i sitt remissvar att förordnandet om att verket skall vara central förvaltningsmyndighet i fråga om överlastavgift har meddelats av finansdepartementet. Enligt verket borde denna bestämmelse i stället finnas i lagen om överlastavgift, exempelvis genom att hänvisningarna i 9 § lagen om överlastavgift till olika bestämmelser i vägtrafikskattelagen även skulle omfatta 4 § i sistnämnda lag.

Kammarrätten i Sundsvall påpekar slutligen i sitt remissvar nödvändigheten av att promemorians lagförslag kompletteras med övergångsbestämmelser. I princip synes därvid enligt kammarrätten böra gälla att ett nytt regelsystem skall tillämpas först i fråga om ärenden som uppkommer efter ikraftträdandet.

Prop. 1989/90:17
Bilaga 2

Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att 1—4, 11 och 8 a §§ lagen (1972:435) om överlastavgift skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

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.

Framförs lastbil, buss, *tung terrängvagn* eller släpvagn, som dras av *bil*, *tung terrängvagn*, *traktor eller motorredskap*, på väg med högre axeltryck, boggitryck, *trippelaxeltryck* eller bruttovikt än som är tillåtet för viss axel, boggi *eller trippelaxel* på fordonet eller för fordonet, fordonståget eller vägen, utgår överlastavgift enligt denna lag.

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.

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* 1 000 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

Överlastavgift

100—2 000 kg
2 100—4 000 kg
4 100—6 000 kg
6 100—8 000 kg
8 100 kg och däröver

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

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. Här efter 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 avrundas för varje axel till närmast lägre, hela hundra-tal kilogram. För varje axel dras därefter av 300 kilogram. För återstående överlast beräknas överlastavgift för varje axel enligt 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 fordons-tåg, 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 efter fördelningen av överlasten på varje fordon för sig, om det sammanlagda beloppet av överlastavgift därvid blir högre.

8 a §

Överlastavgift får nedsättas eller efterges då särskilda omständigheter föreligger.

Fråga om nedsättning eller eftergift prövas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Frågor om nedsättning eller eftergift prövas av den länsstyrelse som skall besluta eller har beslutat om överlastavgift. Om beslutet att

påföra avgiften har överklagats, får även kammarrätten i samband med prövning av överklagandet pröva frågor om nedsättning och eftergift.

11 §

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag överklagas *genom besvär* hos kammarrätten. *Allmänna ombudets 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 i fråga om 1 § den 1 januari 1991 och i övrigt den 1 april 1990.

Har den avgiftsgrundande färden ägt rum före ikraftträdandet gäller 1 – 4 §§ i den äldre lydelsen.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1989-09-29.

Närvarande: f. d. regeringsrådet Stig Nordlund, regeringsrådet Björn Sjöberg, justitierådet Hans-Gunnar Solerud.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 14 september 1989 har regeringen på hemställan av statsrådet Georg Andersson beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.

Förslaget har inför lagrådet föredragits av kammarrättsassessorn Lenart Renbjer.

Förslaget föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

1 §

1 § anger lagens tillämpningsområde. Den ändras nu framför allt på det sättet att dels tunga terrängvagnar, dels släpvagnar till traktorer, tunga terrängvagnar och motorredskap förs in under tillämpningsområdet. Om det såsom föreslagits sker endast genom att de nya fordonen förs in i den nuvarande lydelsen blir första stycket svårläst. Lagrådet föreslår därför även redaktionella ändringar i detta stycke.

Som anges i specialmotiveringen skall den i registreringsbeviset angivna fördelningen av totalvikten inte längre vara avgörande för vilket axeltryck och motsvarande som är det högsta för fordonet tillåtna. Enligt vad som upplysts vid föredragningen inför lagrådet skall högsta tillåtna axel-, boggi- eller trippelaxeltryck i stället bestämmas med ledning av registreringsbevisets uppgifter om den för fordonet garanterade axelbelastningen. Detta bör framgå av lagtexten.

Lagrådet föreslår att 1 § ges följande lydelse:

”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.

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

2 §

I fall av boggi eller trippelaxel skall överlast beräknas för boggin respektive trippelaxeln. Som framgår av den allmänna motiveringen och där givet exempel innebär således sista meningen i första stycket i denna paragraf att avdrag skall göras för enkelaxel med 500 kg, för boggi med 1 000 kg och för trippelaxel med 1 500 kg.

Med hänsyn till att i 1 och 2 §§ införts trippelaxeltryck som grund för beräkning av överlastavgift bör 5 § kompletteras på motsvarande sätt. Vissa smärre, redaktionella justeringar av ordalydelsen i paragrafen bör också göras.

8 a §

Förslaget till ändring av andra stycket i 8 a § är föranlett av önskemålet att avlasta regeringen ärenden om befrielse från och nedsättning av överlastavgift. Genom ändringen införs i paragrafens andra stycke särskilda regler om prövningen av sådana ärenden i länsstyrelse och kammarrätt. De föreslagna reglerna ger emellertid upphov till tolkningssvårigheter, exempelvis vad gäller fullföljd av dessa ärenden till regeringsrätten.

Enligt lagrådets mening är den regel som upptas i paragrafens första stycke tillfyllest. I och med att det i den regeln anges, att överlastavgift får nedsättas eller efterges när särskilda omständigheter föreligger, får nämligen prövningen av denna fråga — om inga särskilda regler ges — ske som ett led i länsstyrelsens påföring av överlastavgift enligt 8 §. Till grund för prövningen ligger då de särskilda omständigheter som kan ha antecknats i rapporten över den verkställda viktkontrollen samt vad bilägaren kan ha anfört i sitt yttrande till länsstyrelsen över den ifrågasatta påföringen av överlastavgift. Resultatet av länsstyrelsens prövning kan överprövas av kammarrätt och regeringsrätt enligt 11 § och allmänna förvaltningsprocessregler efter överklagande av endera parten. Anses det påkallat med en möjlighet att anhängiggöra ett separat ärende om befrielse från eller nedsättning av en redan påförd överlastavgift, kan regeln kompletteras och ges följande lydelse: "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." Den nya regeln har sin naturliga plats som ett sista stycke i 8 §. 8 a § kan således utgå.

11 §

Efter ändring av 8 a § enligt det remitterade förslaget liksom med lagrådets förslag till nytt sista stycke i 8 § kan länsstyrelsens beslut om överlastavgift också innefatta en nedsättning eller eftergift av avgiften. Det kan därför förutses att det i framtiden inte sällan blir allmänna ombudet som överklagar besluten och således en enskild som blir motparten. Den föreslagna tiden för överklagande anslutningsvis förefaller då kort. Emellertid har den enskilde möjligheter att utan eget överklagande anföra sina synpunkter på frågan om nedsättning eller eftergift i överklagningsärendet. Så kan dessutom ske efter särskild ansökan hos länsstyrelsen. Några betänkligheter behöver därför inte möta mot den korta tiden för överklagande anslutningsvis.

Enligt det remitterade förslaget skall de nya bestämmelserna träda i kraft den 1 april 1990. Undantag görs emellertid för utvidgningen av tillämpningsområdet till tunga terrängvagnar samt släpvagnar som dras av tunga terrängvagnar, traktorer eller motorredskap. I den delen föreslås ett senare ikraftträdande.

Undantaget har i förslaget till ikraftträdandebestämmelser uttryckts så, att lagen i fråga om 1 § träder i kraft den 1 januari 1991. Det är emellertid att observera att det i 1 § även görs andra ändringar än de som avser utvidgningen av tillämpningsområdet. Dessa ytterligare ändringar sammanhänger med ändringarna i de följande paragraferna, som skall genomföras den 1 april 1990. I klarhetens intresse bör därför i ikraftträdandebestämmelserna i stället specificeras vilka ändringar i 1 § som undantaget omfattar.

Med hänsyn till den komplettering beträffande 5 § som lagrådet föreslagit bör vidare övergångsbestämmelsen utsträckas till att omfatta nämnda paragraf.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna föreslås därför få följande lydelse:

”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.”

Utöver de synpunkter som föranleds av de i remissen upptagna förslagen till ändring i lagen om överlastavgift vill lagrådet peka på en onöjaktighet i den nuvarande lydelsen av 9 §.

Enligt paragrafen äger bl. a. bestämmelserna i 66 § vägtrafikskattelagen (1988:327) motsvarande tillämpning på överlastavgift. Genom denna hänvisning ges bestämmelserna i uppbördslagen (1953:272) om indrivning, avkortning och avskrivning giltighet även beträffande överlastavgift. Hänvisningen omfattar 58 § 2 mom. uppbördslagen, som i sitt andra stycke innehåller ett bemyndigande för riksskatteverket att meddela föreskrifter i fråga om befrielse från skyldighet att erlägga restavgift.

Lagrådet vill erinra om vad som anförts vid lagrådsgranskningen av ett förslag till ändring i lagen (1984:668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare beträffande en hänvisning till 58 § 2 mom. uppbördslagen (se prop. 1987/88:40 s. 49 f). På anförda skäl förordade lagrådet att hänvisningarna till uppbördslagen skulle ändras så att de inte omfattade bemyndigandet för riksskatteverket att meddela föreskrifter om befrielse från skyldighet att erlägga restavgift. Regeringen följde lagrådets förslag (se samma prop. sid. 52).

Innehåll

Prop. 1989/90: 17

Proposition	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 oktober 1989 ..	5
1 Inledning	5
2 Gällande lagstiftning	6
2.1 Bakgrund	6
2.2 Lagstiftningen om överlastavgifter	7
3 Förslagen i departementspromemorian Ds 1988:72	9
3.1 Tillämpningsområde	9
3.2 Avgiftsnivå och viktavdrag	9
3.3 Beslutande myndighet, uppbörd och indrivning	9
3.4 Nedsättning och eftergift	10
4 Överväganden	11
4.1 Allmänna synpunkter	11
4.2 Tillämpningsområde	12
4.3 Avgiftsnivån	15
4.4 Viktavdragets storlek och beräkning av avgiften	15
4.5 Beslutande myndighet, uppbörd och indrivning	18
4.6 Nedsättning och eftergift	19
4.7 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	19
5 Upprättat lagförslag	20
6 Specialmotivering	20
7 Hemställan	21
8 Beslut	21
<i>Bilaga 1</i> Lagförslag i departementspromemorian (Ds 1988:72) Överlastavgift	22
<i>Bilaga 2</i> Sammanställning av remissyttranden över departementspromemorian (Ds 1988:72) Överlastavgift	25
<i>Bilaga 3</i> Det till lagrådet remitterade lagförslaget	35
<i>Bilaga 4</i> Lagrådet	38

