

Motion till riksdagen

1989/90:T11

av Rolf Clarkson m.fl. (m)

med anledning av prop. 1988/89:17 om
ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

I propositionen föreslås ett flertal förändringar av lagen om överlastavgift vad gäller höjningar av avgiftsbeloppen, förändringar av viktgränserna, förändringar av beräkningsmetoderna, samt ett vidgat tillämpningsområde för lagen, så att den även kommer att omfatta bl.a. traktortåg.

Den föreslagna höjningen av avgifterna är stor men motiverad. Det har gått så lång tid sedan nuvarande belopp fastställdes att fördubblingen kan accepteras.

När det gäller överskridande av bruttovikten accepterar vi den föreslagna metoden och det föreslagna viktavdraget per axel, 300 kg.

Vad däremot beträffar förändringen av avdraget per axel vid överskridande av axel-, boggi- eller trippelaxeltryck anser vi att den föreslagna förändringen är alltför långtgående. För annan axel än framaxel halveras toleransnivån jämfört med i dag.

Visserligen finns det nu fler och bättre metoder för att hjälpa föraren att beräkna trycket än tidigare, men dessa metoder är ännu inte tillräckligt säkra och lättillgängliga. Regelmässigt förändras ju lastens storlek och fördelning i fordonet under resans gång, genom att last lossas och tillförs i etapper. Förarens möjligheter att exakt bedöma utfallet på varje axel är inte så stora att den föreslagna reduktionen kan accepteras fullt ut.

Hävstångseffekterna i fordonet är svåra eller omöjliga att ta hänsyn till genom bestämmelserna om att lasten måste ligga an mot fordonets framstam, vilket gör att även en måttligt stor last kan ge sned viktbelastning på någon axel/boggi.

Viktgränserna är bara meningsfulla om föraren har möjlighet att respektera dem, och alltför små toleranser gör detta omöjligt. Det är också en rätts-säkerhetsfråga att bestämmelser utformas så att det finns rimliga möjligheter att efterleva dem.

Mot denna bakgrund föreslår vi en mindre reduktion av avdraget per axel än som föreslås i propositionen. En viss reduktion jämfört med i dag bör dock vara möjlig, och vi föreslår därför att avdraget per axel skall vara 750 kg, utom för framaxel där vi i likhet med propositionen föreslår oförändrat 500 kg.

Vi ställer oss bakom förslaget att vidga lagens tillämpningsområde till vissa fordon som inte tidigare omfattats av dessa bestämmelser.

Inför förändringar av lagen om överlastavgift upprättades en departe-

mentspromemoria, Ds 1988:72 Överlastavgift. I propositionen avvisas ett av de förslag som behandlades i promemorian, beträffande kvarhållande av utländska fordon i väntan på att de betalar överlastavgiften eller ställer säkerhet för den. I andra länder förekommer att fordon kvarhålls på detta sätt, och det gäller även svenska fordon. Orsaken till att regeringen avstår från att lägga förslag i frågan uppges vara att det krävs fortsatta överväganden angående beslutande myndighet.

Enligt vår uppfattning är det angeläget att åtgärder snarast vidtas för att komma tillrätta med problemet. De svårigheter som anförs i propositionen är inte obefogade, men utesluter inte en tillfällig lösning. Vi föreslår därför att det införs en möjlighet till kvarhållande i enlighet med förslaget i promemorian, och att regeringen får återkomma med förslag till definitiv lösning på frågan om beslutande myndighet.

Det bör ankomma på utskottet att utforma erforderlig lagtext.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

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

Stockholm den 27 oktober 1989

Rolf Clarkson (m)

Görel Bohlin (m)

Tom Heyman (m)

Sten Andersson (m)
i Malmö

Wiggo Komstedt (m)

Jan Sandberg (m)

Per Stenmarck (m)