



Serie Sv Fordonsskatt m.m.

Riksskatteverkets rekommendationer m.m. om överlastavgift.¹

RSV Sv
1994:5

Riksskatteverket (RSV) meddelar med stöd av 2 kap. 2 § förordningen (1990:1293) med instruktion för skatteförvaltningen följande rekommendationer m.m. om överlastavgift.

Utkom från trycket
den 25 januari 1995

1 Inledning

Bestämmelserna om överlastavgift finns i lagen (1972:435) om överlastavgift, ÖVL. Ändringar i 2 och 3 §§ ÖVL träder i kraft den 1 januari 1995 (1994:1420).

Genom hänvisning i 9 § ÖVL äger bestämmelserna i 3 § andra stycket och tredje stycket första meningen, 9 §, 10 § andra stycket, 45 § första stycket, 56, 61-63, 66 och 85 §§ fordonsskattelagen (1988:327), FSL, motsvarande tillämpning i fråga om överlastavgift.

Överlastavgift påförs genom beslut av länsstyrelsen efter rapportering från polisen.

RSV skall – enligt beslut den 26 januari 1973 av Finansdepartementet – vara central förvaltningsmyndighet i fråga om överlastavgift.

I ÖVL används beteckningar som finns förklarade i 2 § vägtrafikkungörelsen (1972:603), VTK. De för överlastavgiften viktigaste beteckningarna har tagits in i bilaga 1.

2 Allmänt om överlast

Bestämmelserna om överlastavgift har i förarbetena motiverats på i huvudsak följande sätt.

För trafiksäkerheten utgör överbelastning av fordonen en stor fara. Den kanske största risken vid överlast är de försämrade bromsegenskaperna.

Genom överlasterna utsätts vägnätet för påfrestningar som det inte är dimensionerat för. Ett onormalt slitage på vägar och broar innebär kraftigt ökade kostnader för vägunderhållet. Fordonens axeltryck och körsträckor har en avgörande betydelse för kostnadsansvaret. Eftersom vägtrafikskatterna beräknas med hänsyn till kostnadsansvaret kan överträdelser av belastningsbestämmelserna sägas innebära ett undandragande av vägtrafikskatt.

Genom överlaster uppstår en snedvridning av konkurrensförhållandena på transportmarknaden. De som kör med överlast får därigenom orättmätiga fördelar.

¹ Ersätter RSV:s rekommendationer m.m. RSV Iv 1993:1. Ändrade partier är markerade med kantstreck.

SVENSKA ÅKERIFÖRBUNDET
Dnr.....
1995 -01- 27
Handl.....
Besv.....

Genom att ta ut överlastavgifter neutraliseras fordonsägarens vinster av överlast. Vid fastställande av avgiftens storlek är det emellertid inte fråga om att utkräva kostnadsansvar utan att motverka den oacceptabla överbelastningen. Avgiften bestäms därför schablonmässigt.

Lagen om överlastavgift skall utgöra ett starkt incitament för fordonsägaren att se till att hans fordon inte har någon överlast. Det görs bl.a. genom att lasten vägs eller genom att andra tillförlitliga metoder att bedöma lastens vikt används. De särskilda avdrag som görs innan överlastavgift beräknas bör ge en rimlig felmarginal vid bedömningen av lastvikten.

3 Fordon för vilka överlastavgift tas ut

Överlastavgift tas ut när en

- lastbil,
- buss,
- tung terrängvagn som är konstruerad för en högsta hastighet över 30 km/tim,
- släpvagn som dras av bil,
- släpvagn som dras av tung terrängvagn som är konstruerad för en högsta hastighet över 30 km/tim eller
- släpvagn som dras av motorredskap klass I framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet (1 § första stycket ÖVL, se vidare avsnitt 4).

Om inte annat anges, avses med väg i detta meddelande allmän väg, gata eller annan allmän plats.

För andra fordon än vad som anges i första stycket tas någon överlastavgift inte ut, t.ex. för personbil, traktor, tung terrängvagn med en konstruktiv hastighet av högst 30 km/tim och släpvagn som dras av sådan tung terrängvagn, av traktor eller av motorredskap klass II. För en släpvagn (t.ex. en husvagn) kan överlastavgift däremot komma i fråga även om den dras av personbil.

Överlastavgift tas ut även om överträdelsen inte leder till påföljd enligt ansvarsbestämmelserna i VTK.

ÖVL är tillämplig även på fordon som inte är skattepliktiga enligt FSL. Överlastavgift kan således påföras för ett fordon trots att det är avställt eller inte är registrerat. Lagen omfattar även fordon som hör hemma i andra länder än Sverige.

ÖVL gäller, enligt 9 § andra stycket ÖVL, inte fordon som

- är registrerat i militära fordonsregistret,
- brukas av Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna,
- är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262) eller civilförsvarslagen (1960:74).

4 Överträdelser för vilka överlastavgift tas ut

4.1 Högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck har överskridits för ett fordon

Överlastavgift tas ut för ett fordon om det framförs med högre axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck än som är tillåtet för fordonet.

Högsta tillåtna axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck för ett fordon bestäms med ledning av uppgifter om den garanterade axelbelastningen i det senaste för fordonet utfärdade registreringsbeviset (1 § tredje stycket ÖVL).

Handlingarna för ett fordon som är hemmahörande utomlands utvisar inte alltid den garanterade axelbelastningen. Överlastavgiften kan i sådana fall inte tas ut med stöd av denna bestämmelse.

För dessa fordon kan överlastavgift endast beräknas i fråga om överskridet axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck för vägen eller överskriden bruttovikt.

4.2 Högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck har överskridits för viss väg

Överlastavgift tas ut för ett fordon om det framförs på en väg med högre axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck än som är tillåtet för vägen.

Högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck för vägar som tillhör bärighetsklass 1 (BK 1) och bärighetsklass 2 (BK 2) framgår av 106 § VTK. Om axeltrycket (genom lokala trafikföreskrifter) har begränsats till 8 ton för väg som inte är enskild, får motordrivet fordon inte föras på vägen om något boggitryck är över 12 ton eller något trippelaxeltryck är över 13 ton. Avvikelser från föreskrifterna om axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck meddelas genom lokala trafikföreskrifter (147 och 148 §§ VTK). Länsstyrelsen utfärdar varje år en kungörelse om vägar och gällande lokala trafikföreskrifter inom länet (157 § VTK).

4.3 Högsta tillåtna bruttovikt har överskridits

Överlastavgift tas ut för ett fordon om det framförs på en väg med högre bruttovikt än som är tillåten för vägen.

Den högsta tillåtna bruttovikten bestäms av avståndet mellan ett fordons eller ett fordonstågs första och sista axel. I bilagorna 1 och 2 till VTK anges i tabeller högsta tillåtna bruttovikt vid olika axelavstånd för vägar som tillhör BK 1 och BK 2. Tabellen i bilaga 3 till VTK skall tillämpas när högsta tillåtna axeltryck på väg enligt lokala trafikföreskrifter har begränsats till 8 ton.

Avvikelser från vad som sägs i 106 § VTK om bruttovikt meddelas genom lokala trafikföreskrifter på samma sätt som gäller i fråga om axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck.

5 Viktkontroll av fordon

Om en viktkontroll visar att ett fordon har överlast, upprättar polisen en rapport angående viktkontroll av fordon, vilken sänds till länsstyrelsen (till vilken länsstyrelse, se avsnitt 7.4).

Följande dom av kammarrätten (KR) i Stockholm 1986-11-03 (mål nr 7026-1985) gäller fråga om något fel har förekommit vid vägningen.

L överklagade länsstyrelsens beslut att påföra honom överlastavgift. L hävdade att tekniskt fel troligen förekommit vid vägningen av fordonen till följd av ojämnt underlag på kontrollplatsen. Viktuppgifterna kan också ha avlästs fel. – Länstrafikgruppen anförde bl.a. följande. Vägningen utfördes med vågar som årligen kontrollerats och godkänts av statens provningsanstalt. Vågarna har sedan använts vid flera tillfällen utan att något framkommit som visar att utrustningen var bristfällig. Vägningen utfördes enligt rikspolisstyrelsens anvisningar. Vad som framkommit ger inte skäl till antagandet att vägningsresultatet skulle vara felaktigt. – KR lämnade besvaren utan bifall.

Avgörande för hur överlast skall beräknas i de fall dispens har medgetts från bestämmelserna i 106 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) om högsta tillåten vikt bör vara hur villkoren i beslutet om dispens är utformade. För att överlast skall beräknas med utgångspunkt från i beslutet angiven dispensvikt, måste det av dispensbeslutet klart framgå att dispensen är giltig även om dispensvikten har överskridits.

6 Beräkning av överlastavgift

6.1 Högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck har överskridits för ett fordon eller för en väg

Om högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck har överskridits för ett fordon eller för en väg, beräknas underlaget för överlastavgiften på följande sätt.

Den konstaterade överlasten för varje axel, boggi eller trippelaxel avrundas till närmast lägre hela hundratal kg. Från den vikt som återstår dras sedan av 1 000 kg för varje axel, dvs. 1 000 kg för enkelaxel, 2 000 kg för boggi och 3 000 kg för trippelaxel.

För återstående överlast (avgiftspliktig överlast) tas överlastavgift ut

- med ett grundbelopp på 2 000 kr för fordon eller fordonståg och
- därutöver med ett belopp för varje axel, boggi eller trippelaxel enligt följande tabell (2 § ÖVL).

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

Avgifterna för varje axel, boggi och trippelaxel samt grundbeloppet summeras.

I bilaga 2 finns en tabell till ledning för beräkningen av överlastavgiften.

6.2 Högsta tillåtna bruttovikt har överskridits

Om den högsta tillåtna bruttovikten har överskridits för ett *fordon* fördelas överlasten lika på fordonets axlar (3 § ÖVL).

Har den tillåtna bruttovikten för ett *fordonståg* överskridits, fördelas överlasten lika på fordonstågets samtliga axlar.

Om bruttovikten har överskridits inte bara för fordonståget som helhet, utan även för ett eller flera av fordonen i tåget, skall dock överlasten för varje fordon fördelas på fordonets axlar, om detta medför att den sammanlagda överlastavgiften blir högre (4 § ÖVL).

Om den tillåtna bruttovikten har överskridits för ett eller flera fordon som ingår i ett fordonståg, men den totala tillåtna bruttovikten för fordonståget inte har överskridits, skall överlasten för varje fordon fördelas lika på fordonets axlar (3 § andra stycket ÖVL).

Sedan överlasten har fördelats avrundas överlasten först för varje axel till närmast lägre hela hundratal kg och minskas sedan för varje axel med 500 kg. Eventuellt återstående överlast är avgiftspliktig. Avgiften tas ut med grundbeloppet 2 000 kr och därutöver med belopp enligt tabellen i avsnitt 6.1.

Exempel:

Om bruttovikten – beräknad med ledning av 106 § VTK, se avsnitt 4.3 – för ett fordonståg bestående av en lastbil och en släpvagn har överskridits med 11 040 kg och bruttovikten för varje enskilt fordon i fordonståget har överskridits med 4 230 kg för lastbilen och 3 820 kg för släpvagnen, görs följande beräkningar.

A. Överlasten fördelas lika på fordonstågets axlar



Fördelning	1/5	1/5	1/5	1/5	1/5
Överlast (11 040 kg) fördelad lika	2 208	2 208	2 208	2 208	2 208
Avrundas till	2 200	2 200	2 200	2 200	2 200
Avdrag	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500
Avgiftspliktig överlast, kg	1 700	1 700	1 700	1 700	1 700
Överlastavgift enligt tabell, kr	6 800	6 800	6 800	6 800	6 800

Grundbelopp: 2 000 kr
Sammanlagt belopp: 36 000 kr

B. Överlasten fördelad på varje fordon för sig



Fördelning	1/3	1/3	1/3	1/2	1/2
Överlast (4 230 kg resp 3 820 kg) fördelad	1 410	1 410	1 410	1 910	1 910
Avrundas till	1 400	1 400	1 400	1 900	1 900
Avdrag	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500
Avgiftspliktig överlast, kg	900	900	900	1 400	1 400
Överlastavgift enligt tabell, kr	3 600	3 600	3 600	5 600	5 600
Grundbelopp:	2 000 kr				
Sammanlagt belopp:	24 000 kr				

Eftersom överlastavgiften inte blir högre enligt beräkningsätt B skall överlastavgift, med stöd av 4 § ÖVL, tas ut med 36 000 kr (jfr dock avsnitt 6.3 och 7.3).

6.3 Såväl högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck som högsta tillåtna bruttovikt har överskridits

När både högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck och högsta tillåtna bruttovikt har överskridits vid samma färd, tas överlastavgift ut med det högsta av de sammanlagda belopp som har beräknats för fordonet eller fordonståget (5 § första stycket ÖVL).

Exempel:

Vid beräkning av överlastavgiften för ett fordonståg har det visat sig att de sammanlagda beloppen är

- 2 800 kr i fråga om axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck för fordonen,
- 3 800 kr i fråga om axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck för vägen,
- 4 000 kr i fråga om bruttovikten när överlasten har fördelats på fordonståget och
- 3 300 kr i fråga om bruttovikten om överlasten har fördelats på varje fordon för sig.

Överlastavgift skall påföras med 4 000 kr.

7.1 Avgiftsskyldighet

Överlastavgift för en bil och för en tung terrängvagn (se avsnitt 3) påförs ägaren. För en släpvagn påförs avgiften ägaren av den bil, tunga terrängvagn eller det motorredskap som drar släpvagnen (7 § första stycket ÖVL).

Innehavaren av bil, tung terrängvagn eller motorredskap anses som ägare och påförs överlastavgift om fordonet innehas

- på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt
- med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år (s.k. leasing)
- med nyttjanderätt i annat fall och innehavaren har befogenhet att bestämma om föraren av fordonet eller anlitar annan förare än ägaren har utsett (7 § andra stycket ÖVL).

Om någon brukar annans fordon utan lov tas överlastavgiften ut av brukaren (7 § tredje stycket ÖVL).

Har ett fordon flera ägare är de solidariskt ansvariga för att överlastavgiften betalas (10 § andra stycket FSL).

Avgiftsskyldigheten tas upp i följande dom av Kammarrätten i Stockholm 1989-08-29 (mål nr 7587-1988).

L överklagade länsstyrelsens beslut att påföra honom överlastavgift. Han åberopade att han leasat ut bilen. – KR beslutade följande. Enligt 7 § andra stycket (1972:435) om överlastavgift anses innehavaren av bilen som ägare, om han såsom nyttjanderättshavare har befogenhet att bestämma om förare av bilen eller anlita annan förare än ägaren har utsett. Eftersom L hade leasat ut bilen till ett namngivet företag är han inte avgiftsskyldig för överlastavgiften. KR upphävde det överklagade beslutet.

7.2 En eller flera överträdelser

Överlastavgift tas ut för varje färd med avgiftspliktig överlast (5 § första stycket ÖVL).

Rekommendationer:

Ett uppehåll i resan t.ex. för nattvila, utan att lasten eller väsentlig del av den byts, betyder inte att en ny färd har påbörjats efter uppehållet. Om lasten byts helt eller till stor del, bör dock ny färd anses ha påbörjats även om sådant byte sker flera gånger under en dag.

7.3 Förhöjt avgiftsuttag

Överlastavgift tas ut med 50 % högre belopp än vad som beräknats i avsnitt 6, om någon har påförts överlastavgift för ett fordon och avgift skall påföras honom för en färd som har företagits med samma fordon inom ett år efter den tidigare färden (5 § andra stycket ÖVL).

Har polisman träffat på ett fordon med avgiftspliktig överlast och förbudit fortsatt färd, men färden ändå fortsätter utan rättelse, tas överlastavgift

ut särskilt för den fortsatta färden (6 § ÖVL). Avgiften tas då ut med 50 % förhöjt belopp.

Rekommendationer:

Länsstyrelsen bör – med hänsyn till att överlastavgift i vissa fall skall tas ut med ett 50 % förhöjt belopp – vid avgiftsberäkningen iaktta följande handläggningsrutiner.

- 1 Länsstyrelsen konstaterar för vilka fordon det högsta sammanlagda beloppet (se avsnitt 6) har beräknats.
- 2 Länsstyrelsen undersöker om ägaren av bilen, den tunga terrängvagnen eller motorredskapet (se avsnitt 7.1) har påförts överlastavgift för en tidigare färd med något eller några av fordonen enligt punkt 1.
- 3 Länsstyrelsen undersöker för vilka av fordonen enligt punkt 2 färden har företagits inom ett år efter den tidigare färden.
- 4 Den del av det högsta sammanlagda beloppet som avser fordon enligt punkt 3, höjs med 50 %.

Den 50-procentiga höjningen beräknas på samma sätt även om det högsta sammanlagda beloppet har beräknats på ett fordonståg som en enhet, dvs. om tillåten bruttovikt har överskridits för fordonståget och överlasten har fördelats på tågets axlar (se avsnitt 6.2 Exempel A).

Om överlastavgift skall påföras för ett fordonståg och 50-procentig höjning skall gälla endast ett av fordonen i tåget, bör grundbeloppet anses fördelat lika på fordonen i tåget.

7.4 Avgiftsmyndighet

För bilar eller tunga terrängvagnar som är registrerade här i landet påförs överlastavgiften genom beslut av länsstyrelsen i det län där den i bilregistret antecknade ägaren av bilen eller den tunga terrängvagnen har sin adress enligt bilregistret. I fråga om släpvagnar som dras av bilar, tunga terrängvagnar eller motorredskap påförs överlastavgiften genom beslut av länsstyrelsen i det län där den i bilregistret antecknade ägaren av dragfordonet har sin adress enligt bilregistret. I fråga om andra fordon, exempelvis bilar som inte är registrerade eller är registrerade utomlands, påförs avgiften av Länsstyrelsen i Stockholms län (8 § ÖVL).

Rekommendationer:

Överlastavgiften bör påföras av länsstyrelsen i det län där bilens, den tunga terrängvagnens eller motorredskapets ägare har sin adress enligt bilregistret när ärendet om överlastavgift uppkommer. Detta får anses ske när polisens rapport om viktkontroll av fordon kommer in till länsstyrelsen.

Har bilen, den tunga terrängvagnen eller motorredskapet bytt ägare efter polisens viktkontroll, men innan rapporten kommer in till en länsstyrelse, bör således länsstyrelsen i det län där den nye ägaren har sin adress enligt bilregistret när rapporten kommer in pröva frågan om överlastavgift.

Om inbetalning av överlastavgift har RSV utfärdat föreskrifter (RSFS 1990:7).

Om ett beslut om överlastavgift överklagas befriar detta inte den betalningsskyldige från att i behörig ordning betala den avgift, som påförts honom enligt beslutet (85 § FSL).

Av hänvisningen till fordonsskattelagen och därifrån till uppbördslagen följer att dröjsmålsavgift tas ut om inte överlastavgiften betalas i rätt tid. Dröjsmålsavgiften är 2 % vid kortare betalningsdröjsmål. Sedan ökar avgiften vid varje månadskifte till dess att överlastavgiften är betald. Dröjsmålsavgiften är minst 100 kr. Avgiften tas ut på belopp som förfaller till betalning den 1 januari 1993 eller senare (61-63 §§ FSL).

Bestämmelserna om indrivning av skatt äger motsvarande tillämpning i fråga om överlastavgift (66 § FSL).

Överlastavgiften är enligt 20 § andra stycket kommunalskattelagen (1928:370) inte avdragsgill vid inkomsttaxering.

Om överlastavgift inte har betalats i rätt tid överlämnar länsstyrelsen en begäran om indrivning av överlastavgiften till Kronofogdemyndigheten i Stockholm, Registreringsenheten. Kronofogdemyndigheten tar då ut en särskild indrivningsavgift (s.k. grundavgift) på 500 kr utöver dröjsmålsavgiften. Länsstyrelsen skickar en kopia av beslutet om överlastavgift tillsammans med en missivskrivelse (RSV 4630). Blanketten kan beställas från Kommentus Specialdistribution AB, 162 89 Stockholm.

9 Överklagande

Den som genom ett beslut har påförts överlastavgift får överklaga beslutet hos kammarrätten. Skrivelsen med överklagandet skall dock ges in till den länsstyrelse som har meddelat beslutet (11 § ÖVL).

Allmänna ombudet i fordonsskattefrågor är part även i mål om överlastavgift (9 § ÖVL).

10 Självrättelse

Om länsstyrelsen finner att ett beslut om överlastavgift har blivit uppenbart oriktigt på grund av skrivfel, räknefel eller annat sådant förbiseende, skall beslut om rättelse meddelas (45 § första stycket FSL).

11 Nedsättning eller eftergift av överlastavgift

11.1 Prövning av frågor om nedsättning eller eftergift

Överlastavgift får sättas ned eller efterges då särskilda omständigheter föreligger (8 § andra stycket ÖVL). Har fråga om nedsättning eller eftergift väckts, prövar länsstyrelsen som första instans denna fråga i samband med att ärende om påföring av överlastavgift prövas. Till grund för prövningen ligger de omständigheter som kan ha antecknats i polisens rapport och vad

fordonsägaren har anfört i sitt yttrande till länsstyrelsen över den ifrågasatta påföringen av avgiften.

Länsstyrelsen får också pröva fråga om nedsättning eller eftergift av överlastavgiften efter särskild ansökan. Detta kan alltså göras efter det att länsstyrelsen meddelat beslut om att påföra avgiften. Någon tidsgräns för att meddela ett sådant beslut finns inte. Även länsstyrelsens beslut om enbart nedsättning eller eftergift kan överklagas till kammarrätten.

11.2 Särskilda omständigheter

I förarbetena till lagstiftningen om nedsättning och eftergift av överlastavgift (prop 1974:101) har trafikutskottet (betänkande TU 1974:4) bl.a. pekat på att överträdelser ibland kan förekomma mer eller mindre som en följd av en myndighets åtgärder eller brist på åtgärder. Även i vissa andra fall kan ett påförande av avgift te sig stötande ur rättssäkerhetssynpunkt eller eljest framstå som uppenbart orimligt.

I frågor om nedsättning av överlastavgift får nedsättningsbeloppets storlek bedömas från fall till fall. Avgiften kan sättas ned till ett belopp som är rimligt med hänsyn till hur allvarlig förseelsen är och till vilka särskilda omständigheter för nedsättning som föreligger.

11.3 Regeringsrättens och kammarrätters domar om nedsättning eller eftergift av överlastavgift

Regeringsrätten (RR) har i några domar anfört att det är av största vikt att fordonsägaren genom ändamålsenliga åtgärder verkligen ser till att hans fordon inte har någon överlast. RR menar därför att eftergift eller nedsättning bara kan komma i fråga, om det framstår som klart ursäktligt att överlast uppkommit trots fordonsägarens åtgärder.

I en dom den 5 november 1991 (mål nr 1474-1991) fastställde RR, med upphävande av kammarrättens dom, länsstyrelsens beslut att påföra ett aktiebolag överlastavgift med 13 200 kr. Lasten utgjordes av en container. RR konstaterar att det inte är klarlagt att ägaren vidtagit sådana åtgärder som kan krävas av honom för att överlast skall kunna undvikas, eftersom fordonsägaren och föraren har lämnat motstridiga uppgifter om vilka åtgärder fordonsägaren vidtagit för att undvika överlast. RR anförde att redan med hänsyn härtill saknades grund för att efterge eller nedsätta överlastavgiften.

I en annan dom den 9 oktober 1992 (mål nr 5582-1991) upphävde RR länsstyrelsens beslut att påföra ett åkeriaktiebolag överlastavgift med 1 200 kr och kammarrättens dom i målet. RR anförde bl.a. att för att eftergift eller nedsättning skall kunna komma i fråga bör det framstå som klart att fordonsägaren vidtagit de åtgärder som rimligen kan begäras av honom för att undvika överlast. Bolaget hade obestridd uppgivit bl.a: På ett stort antal av bolagets fordon hade man monterat lastindikatorer. Förarna hade också noggrant instruerats om hur dessa fungerar. Återkommande information hade givits till samtliga förare angående vikten av att bestämmelserna om överlast följs. I förevarande fall var det fråga om en förare med lång yrkeserfarenhet. Genom kontroll med hjälp av lastindikatorn kände föraren till att bakaxeln var överlastad. Men av ren slöhet och nonchalans underlät han att rätta till

detta. Hade han fördelat lasten bakåt ett stycke, hade någon överlast inte uppkommit. Mot bakgrund av vad sålunda framkommit får bolaget anses ha vidtagit de åtgärder som rimligen kan krävas för att förebygga överlast i det aktuella fallet. RR fann sådana särskilda omständigheter föreligga som utgör skäl för eftergift av avgiften.

Kommentarer:

I mål nr 1474-1991 har föraren och fordonsägaren lämnat motstridiga uppgifter om vilka åtgärder fordonsägaren vidtagit för att undvika överlast. Därför fann RR att det inte var klarlagt att ägaren hade vidtagit sådana åtgärder som kan krävas av honom för att överlast skall kunna undvikas.

I mål nr 5582-1991 synes däremot föraren inte gjort några invändningar mot vad fordonsägaren uppgett om vidtagna åtgärder. Dessutom förelåg ytterligare omständigheter. Bl.a. hade tillåten totalvikt inte överskridits. RR har då funnit att fordonsägaren i detta fall får anses ha vidtagit de åtgärder som rimligen kan krävas för att förebygga överlast.

Varje ärende måste bedömas efter omständigheterna i det enskilda fallet. Om endast någon av de omständigheter som förelåg i sistnämnda mål är för handen i något annat fall, behöver inte detta innebära att överlastavgiften kan efterges eller sättas ned. Enbart det förhållandet att ett fordon är utrustat med lastindikator bör därför inte utgöra skäl för nedsättning eller eftergift.

Dessutom kan krävas att fordonsägaren kan visa vilka åtgärder han vidtagit för att undvika överlast i det aktuella fallet och på något sätt styrka detta. Fordonsägarens trovärdighet kan påverkas av de uppgifter föraren lämnar. Fordonsägaren har ett visst ansvar för att lämplig färdväg används.

I förarbetena till bestämmelserna om överlastavgift (propositionen 1972:81, sid 70) sägs bl.a. följande i fråga om fordonsägarens ansvar.

Som utredningen påvisat kan fordonsägarna genom att överträda belastningsbestämmelserna uppnå betydande trafikekonomiska fördelar. Den nuvarande påföljden dagsböter är inte utformad så att den effektivt motverkar detta vinstmotiv utan syftar närmast till att skydda de intressen som vägtrafiklagstiftningen skall tillgodose, främst trafiksäkerhetsintresset. Därtill kommer att fordonsägarens straffansvar – när ett strikt ansvar inte tillämpas – är beroende av hans delaktighet. Denna aspekt saknar betydelse vid en trafikekonomisk bedömning av de vinster som uppkommer för fordonsägarna genom ifrågavarande överträdelser. Värdet med en särskild avgift vid överlast ligger i att man – oberoende av frågan om straffansvar – kan neutralisera dessa vinster. Genom att det straffrättsliga sanktionssystemet verkar vid sidan av avgiftssystemet kan det inte med fog hävdas att det senare på något sätt legaliserar överlasterna.

Huvudregeln skall alltså vara att överlastavgift påförs oberoende av om fordonsägaren straffas för förseelsen eller inte. Det är mot denna bakgrund som

bedömningen måste göras om särskilda omständigheter för nedsättning eller eftergift föreligger.

Av två andra domar (mål nr 1821-1991 och 2243-1991) framgår att RR ansett att svårigheten att lasta cement i lösvikt eller att lasta massaved i s.k. fallande längder (dvs. mellan 2,5 – 5,5 m) inte utgör sådana särskilda omständigheter som kan medföra eftergift eller nedsättning av överlastavgiften.

I en dom av Kammarrätten i Jönköping den 27 november 1992 (mål nr 913-1991) konstateras att föraren hade litat på en viktuppgift som leverantören lämnat på lasten. Viktuppgiften var felaktig. Kammarrätten anförde att en rutin med innebörd att leverantörens viktuppgift godtas, som regel inte ensamt kan frita fordonsägaren från ansvar.

11.4 Regeringens beslut om nedsättning eller eftergift av överlastavgift

Före den 1 april 1990 prövade regeringen frågor om nedsättning eller eftergift av överlastavgift. Prövningen har varit restriktiv.

Regeringen har i regel avslagit ansökningar om nedsättning eller eftergift om något av följande skäl har åberopats:

- Lastens vikt var svår att bedöma.
- Stark kyla, snö eller is kan ha påverkat vägningsresultatet.
- Lasten – t.ex. massaved, barkmull, spannmål, grus - hade högre fuktighetshalt än normalt och vägde därför mera.
- Vägen vald av misstag (bl.a. regeringsbeslut 1987-06-18, IV 805/87)
- Fordonsägaren har anmodat sina förare att inte ta överlast.
- Chauffören eller ägaren har litat på viktuppgifterna på följesedeln vilka senare visat sig vara felaktiga.
- I fråga om utländska fordon: att man inte känt till de svenska belastningsbestämmelserna och att fordonet inte haft överlast enligt hemlandets bestämmelser.

Regeringen har också avslagit en ansökan om nedsättning eftersom nödsituation inte förelåg vid bärgning av lastbil (regeringsbeslut 1988-08-25, I 522/88).

I några fall har regeringen medgett nedsättning av överlastavgiften. Detta har exempelvis skett när det rådde oklarhet om utmärkningen av en vägs nedsatta bärighet (regeringsbeslut 1988-03-03, IV 664/87).

Eftergift av överlastavgift förekommer sällan, men har medgetts t.ex.

- när en transport utförts i en nödsituation (regeringsbeslut 1986-11-27, IV 1195/86)
- när chauffören visat bristande omdöme och inte följt lämnade direktiv (regeringsbeslut 1985-01-10, IVb 1896/84).

12 Administrativa rutiner vid handläggning av ärenden om påföring av överlastavgift

RSV Sv 1994:5

Enligt överenskommelse med Rikspolisstyrelsen sänder polisen två kopior av rapporten angående viktkontroll av fordon till den länsstyrelse som skall besluta om påföring av överlastavgiften.

Rekommendationer:

När polisens rapport kommit in, för länsstyrelsen in uppgift om överlasten i bilregistret.

RSV har tagit fram en blankett (RSV 5065) som länsstyrelserna bör använda för beräkning av överlastavgift.

Innan beslut om överlastavgift meddelas bör länsstyrelsen sända en underrättelse om att man avser påföra överlastavgift till den som skall påföras avgiften. Vid kommunikeringen bör RSVs blankett Underrättelse om överlastavgift (RSV 5066) användas. På blanketten finns upplysningar om gällande bestämmelser. En kopia av polisens rapport angående viktkontroll av fordon och av beräkningen av överlastavgift bör bifogas underrättelsen om överlastavgift.

Länsstyrelsens beslut om överlastavgift bör meddelas på RSV:s blankett Beslut om överlastavgift (RSV 5067 eller 5068). Beslutet bör inte meddelas tidigare än tre veckor efter det att den som påförs avgiften har tagit del av underrättelsen om avgift.

Kopior av beslutet sänds därefter för kännedom till den enhet hos länsstyrelsen som svarar för uppbörden av överlastavgift och till den enhet hos länsstyrelsen som beslutar om tillstånd till yrkesmässig trafik samt RSV:s vägtrafikskatteenhet. Om avgift påförts ägare av bil, tung terrängvagn eller motorredskap som är registrerade utomlands, sänder länsstyrelsen i Stockholms län en kopia av beslutet även till Generaltullstyrelsen, Trafikbyrån, och i fråga om buss i linjetrafik, till Vägverket.

Vid uppbörd av överlastavgift redovisas inlutna avgifter på inkomstitel 2811 "Övriga inkomster av statens verksamhet". I kronofogdemyndighetens månadsräkning betecknas kontot 34 "Överlastavgift".

Dessa rekommendationer m.m. tillämpas fr.o.m. den 1 januari 1995 och ersätter RSV:s rekommendationer m.m. om överlastavgift RSV Iv 1993:1. De äldre rekommendationerna tillämpas dock om den avgiftsgrundande färdens har ägt rum före den 1 januari 1995.

RIKSSKATTEVERKET

MATS SJÖSTRAND

Frank Hedberg
(Vägtrafikskatteenheten)

UTDRAG ur 2 § vägtrafikkungörelsen (1972:603)

Axeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjul-axel överför till vägbanan
Bil	Motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som ej är att anse som motorcykel eller moped. Bilar indelas i personbilar, lastbilar och bussar
Boggi	Två hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd som är mindre än 2,0 meter
Boggitryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en boggi överför till vägbanan
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle överför till vägbanan
Buss	Bil som är inrättad för befordran av flera än åtta personer utöver föraren, även om bilen dessutom är inrättad för annat ändamål
Bärighetsklass	Indelning av vägar som inte är enskilda med avseende på tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna utgörs av bärighetsklass 1 (BK 1) och bärighetklass 2 (BK 2)
Lastbil	Bil som ej är att anse som personbil eller buss.–
Maximilast för motorfordon,– terrängfordon, släpfordon –	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt
Personbil	Bil som är inrättad huvudsakligen för befordran av personer, dock högst förare och åtta passagerare
Påhängsvagn	Släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med bil, traktor eller motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet
Släpfordon	Fordon som är inrättat för koppling till bil, traktor eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen, traktorn eller motorredskapet. Släpfordon indelas i släpvnar och släpslädar
Släpvagn	Släpfordon på hjul eller band

Tjänstevikt på bil, – eller tung terrängvagn	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, föraren
Tjänstevikt på släpfordon –	Vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri
Totalvikt på bil, – eller tung terrängvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för
Totalvikt på släpfordon	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. —
Trippelaxel	Tre hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd mellan den första och den tredje axeln som är mindre än 5,0 meter
Trippelaxeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel överför till vägbanan

Tabell till 2 § andra stycket ÖVL
| Överlastavgift utöver grundbelopp

Avgifts- pliktig överlast kg	Överlast- avgift kr	Avgifts- pliktig överlast kg	Överlast- avgift kr	Avgifts- pliktig överlast kg	Överlast- avgift kr
100	400	3 100	14 600	6 100	37 000
200	800	3 200	15 200	6 200	38 000
300	1 200	3 300	15 800	6 300	39 000
400	1 600	3 400	16 400	6 400	40 000
500	2 000	3 500	17 000	6 500	41 000
600	2 400	3 600	17 600	6 600	42 000
700	2 800	3 700	18 200	6 700	43 000
800	3 200	3 800	18 800	6 800	44 000
900	3 600	3 900	19 400	6 900	45 000
1 000	4 000	4 000	20 000	7 000	46 000
1 100	4 400	4 100	20 800	7 100	47 000
1 200	4 800	4 200	21 600	7 200	48 000
1 300	5 200	4 300	22 400	7 300	49 000
1 400	5 600	4 400	23 200	7 400	50 000
1 500	6 000	4 500	24 000	7 500	51 000
1 600	6 400	4 600	24 800	7 600	52 000
1 700	6 800	4 700	25 600	7 700	53 000
1 800	7 200	4 800	26 400	7 800	54 000
1 900	7 600	4 900	27 200	7 900	55 000
2 000	8 000	5 000	28 000	8 000	56 000
2 100	8 600	5 100	28 800	8 100	57 000
2 200	9 200	5 200	29 600	8 200	58 000
2 300	9 800	5 300	30 400	8 300	59 000
2 400	10 400	5 400	31 200	8 400	60 000
2 500	11 000	5 500	32 000	8 500	61 000
2 600	11 600	5 600	32 800	8 600	62 000
2 700	12 200	5 700	33 600	8 700	63 000
2 800	12 800	5 800	34 400	8 800	64 000
2 900	13 400	5 900	35 200	8 900	65 000
3 000	14 000	6 000	36 000	9 000	66 000
				över 9 000	66 000
					+1 000
					för varje 100-tal kg