

## Nr 1120

Av herr **Josefson i Arrie m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 45, med förslag till traktorskatteförordning, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 974 i Första kammaren)

I det av riksdagen 1963 fattade beslutet angående riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken angavs att denna skulle trygga en tillfredsställande trafikförsörjning för olika delar av landet till lägsta möjliga kostnad. En förutsättning för detta beslut var att varje trafikgren skulle svara för de kostnader som den förorsakade det allmänna. Frågan om beskattning av traktorer har varit aktuell vid åtskilliga tillfällen under 1950 och 1960-talen. Samtidigt har antalet traktorer ökat efter hand och beräknas i dag uppgå till 250 000 registrerade fordon, varav 215 000 används huvudsakligen inom jord- och skogsbruk. Beskattningen har särskilt aktualiserats med anledning av den ökade användningen av traktorer också för vägtransporter.

Vid en tillämpning av den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen kan knappast traktorer undandras beskattning, i synnerhet inte om de används i ett med lastbilar jämförbart transportarbete. Det föreligger emellertid betydande svårigheter att i nuläget fördela vägkostnadsansvaret på olika trafikgrenar, eftersom tillfredsställande utredningar saknas om de verkliga kostnaderna. Detta medges också av departementschefen i proposition nr 45. Självklart är det särskilt svårt att få en rättvist utformad beskattning av traktorer, eftersom dessa används i så vitt skilda uppgifter. Övervägande skäl talar således för en viss klassificering efter användning. Mot bakgrund av det osäkra underlaget för fördelning av vägkostnadsansvaret på olika trafikgrenar och eftersom traktorerna i första hand används inom jord- och skogsbruket och det stora flertalet endast mycket sporadiskt för vägtransporter är det rimligt att använda en schablonmetod som så långt möjligt tar hänsyn till dessa faktorer.

Till klass I hör enligt bilskatteutredningens förslag traktorer som — med vissa begränsade undantag — inte används på allmän väg. Till klass II hör lantbruks- och skogsbrukstraktorer, d.v.s. traktorer vilkas användning för transport på allmän väg utom i undantagsfall är begränsad till produkter från eller förnödenheter för lantbruk och skogsbruk. I klass III slutligen ingår övriga traktorer, d.v.s. sådana som utan begränsningar har rätt att använda de allmänna vägarna.

Departementschefen har frångått det av bilskatteutredningen framlagda förslaget med en indelning i tre olika skatteklasser och dessutom års- och veckoskatt i kombination med en räjonggräns och förordar i stället två klasser. Det är säkerligen välbetänkt att frångå förslagen om vecoskatt och räjonggräns enligt utredningens förslag med tanke på de problem av olika art som därigenom skulle uppstå.

Eftersom det föreligger icke obetydliga skillnader mellan olika fordons vägslitage beroende på fordonets vikt, bör en differentiering eftersträvas på grundval av detta kriterium. I propositionen har för de s. k. jordbruks-traktorerna föreslagits två tjänsteviktsklasser. Vi anser att denna differentiering är otillräcklig. Eftersom kontrollproblemen är i princip desamma, oavsett om man tillämpar en uppdelning i två eller flera tjänsteviktsklasser, så förordar vi en utökning med en klass. Därmed får man bättre förutsättningar att uppnå största möjliga rättvisa inom ramen för den föreslagna schablonmetoden än vid en uppdelning efter andra och svårkontrollerade grunder än fordonets vikt.

Vi föreslår således att klass II, som omfattar andra än trafiktraktorer, uppdelas i följande tre tjänsteviktsklasser: 1) under 2 300 kg, 2) 2 300—3 000 kg samt 3) över 3 000 kg, vilka beskattas med 100, 200 respektive 300 kr. Med de här föreslagna tjänsteviktsgränserna synes man också kunna undvika orättvisor mellan olika traktormodeller med olika tjänstevikt men samma motorstyrka.

Den av oss föreslagna ändringen i tjänsteviktsgränserna för de s. k. jordbrukstraktorerna i klass II innebär en viss skattelättnad. Denna synes oss emellertid motiverad av flera olika skäl. Dels är det synnerligen svårt att fastställa det reella kostnadsansvaret för traktorerna som fordonsgrupp, dels är det inom denna grupp speciellt svårt att åstadkomma ett rättvist verkande system för de många traktorer som används i jord- och skogsbruk, eftersom deras användning för vägtransporter växlar starkt från fall till fall. Även om det finns starka skäl för att helt skattebefria vissa jordbrukstraktorer, då dessa i ringa utsträckning framförs på väg, så uppstår kontrollsvårigheter som kan bli svåra att övervinna. Därför anser vi det vara mera motiverat från praktiska och sakliga utgångspunkter att vidga differentieringen av tjänsteviktsklasserna och sänka skatteuttaget något.

Med stöd av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 45 måtte besluta

1) att andra traktorer än trafiktraktorer, d.v.s. klass II, uppdelas i tre tjänsteviktsklasser, nämligen under 2 300 kg, 2 300—3 000 kg samt över 3 000 kg,

2) att skatt uttages med 100 kr. för traktor under 2 300

kg tjänstevikt, med 200 kr. för 2 300—3 000 kg och med 300 kr. för traktor över 3 000 kg tjänstevikt i klass II, samt  
3) att vederbörande utskott utarbetar erforderlig lagtext.

Stockholm den 10 april 1969

*Stig Josefson (cp)*  
i Arrie

*Johannes Antonsson (cp)*

*Erik Larsson (cp)*  
i Norderön

*Claes Elmstedt (cp)*

*Arne Persson (cp)*  
i Heden

---

## Nr 1121

Av herr **Lothigius**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 45, med förslag till traktorskatteförordning, m. m.

(Lika lydande med motion nr 972 i Första kammaren)

Stockholm den 10 april 1969

*Carl-Wilh. Lothigius (m)*

---