

Nr 956

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

(Lika lydande med motion nr 1099 i Andra kammaren)

Enligt Kungl. Maj:ts proposition nr 45 föreslås riksdagen införande av särskild skatt för traktorer fr. o. m. den 1 januari 1970. Traktorerna uppdelas enligt förslaget i två klasser. Till klass I räknas i princip traktorer som används för transporter på allmän väg, i egentlig mening trafik- och lasttraktorer. Den andra gruppen innehåller övriga traktorer, i egentlig mening jordbrukstraktorer, huvudsakligen använda för jordbrukskörslor samt för transport på väg av den egna gårdens produkter och förnödenheter.

Beträffande den första gruppen finns i princip ingenting att invända mot en beskattning. Dessa traktorer används för samma slag av transporter som den tidigare beskattade lastbilen och under samma konkurrensbetingelser. Huruvida skatteavvägningen jämfört med övriga beskattade lastfordon är riktig avstår vi från att bedöma. Ett beaktande av lastkapacitet, hastighet och användningstid torde sannolikt föranleda en justering härvidlag framdeles.

Beträffande föreslagen beskattning av övriga traktorer vill vi framhålla att man här inför beskattning på ett område där samma aspekter beträffande konkurrensneutralitet och kostnadsfördelningsansvar icke kan läggas. Jordbrukstraktorerna är knappast i någon mån anskaffade för enbart vägtransporter. En enligt förslaget genomförd beskattning inverkar inte på antalet för vägtrafik användbara traktorer, varigenom konkurrensen med lastbilstrafiken skulle minska. Förslagets innebörd med ökade fasta kostnader ger snarare anledning att i ökad utsträckning använda på gården befintlig traktor för vägtransporter.

I samband med resonemanget om konkurrensneutralitet gentemot lastbilstrafiken vill vi framhålla, att trots det ökade traktorbeståndet jordbruket ändå lämnat ifrån sig en allt större och större andel av sina transporter. Ett exempel härpå är mjölktransporterna som — från att helt ha ombesörjts av jordbruket självt — nu så gott som uteslutande utförs med bil. Sockerbetstransporterna är ett annat exempel, då på grund av förädlingsindustrins centralisering lastbilstransporten vunnit terräng beträffande såväl transport av betor som återtagning av biprodukter. Det senaste

året utfördes ca 1/3 av dessa transporter med bil. Också beträffande transporter av slaktdjur liksom skogsprodukter ökar biltransporternas andel. Även vid transporter av förnödenheter — främst fodermedel — ökar lastbilsandelen. Den sannolika utvecklingen här är en starkt accelererande ökning, enär modern foderhantering kräver s. k. löstransport i specialbyggda lastbilar.

Med det anförda vill vi framhålla, att jordbruket trots traktoreringen och i avsaknad av traktorskatt släppt åtskillig del av sina transporter till lastbilstrafiken. Den konkurrensfavör som jordbruket till synes skulle ha på detta område har således icke lett till att jordbruket i dag ombesörjer en större del av sina transporter, tvärtom har denna del minskats.

I propositionen liksom i den utredning som föregått propositionen hänvisas till 1963 års riksdags trafikpolitiska beslut och den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen. Som teoretisk konstruktion kan möjligen denna princip anses riktig. Erfarenheterna under de år som gått har emellertid visat att den inte är användbar för praktiskt bruk. Det finns inga beräkningsgrunder med vilka man säkert kan avgöra olika fordons kostnadsansvar. Skattesatserna för lantbrukstraktorer är också helt skönsmässigt valda. I varje fall redovisas inget sifferunderlag rörande lantbrukstraktorernas användning på allmän väg.

Det mest bärande skälet för att icke beskatta jordbrukstraktorerna ligger emellertid däri att prissättningen på jordbrukets produkter är underkastad statlig reglering. Möjlighet till kompensation för den ökade kostnaden om 30—40 milj. kr. årligen förefinns således inte i samma mån som för andra företagargrupper som erlägger fordonsskatt, såvida inte denna kostnad beaktas vid prissättningen av jordbruksprodukterna. Endera blir resultatet att jordbrukarna får en i motsvarande mån sänkt inkomst eller — vilket jordbruket självklart kommer att kräva — att produktpriserna måste höjas i samma mån. Anföras må dock att skatten träder i kraft den 1 januari 1970 och att den icke varit känd och således icke blivit beaktad vid prisöverläggningarna för tiden fram till den 1 juli 1971. Ett tilläggsbeslut av riksdagen om kompensation till jordbruket blir således nödvändigt om inte dess utövare under den avtalade tiden skall få sina inkomster minskade med sammanlagt ca 50 milj. kr.

Vi vill vidare framhålla att även om jordbruket får denna kompensation kommer svårigheter att uppstå med att rättvist fördela densamma. Användningen av traktorerna varierar mycket starkt med hänsyn till brukningsenheternas storlek och läge samt med hänsyn till produktionsinriktningen på desamma. En specialiserad vegetabilieproducent exempelvis torde normalt ha betydligt större trafikandel beträffande sin traktor än den som huvudsakligen ägnar sig åt mjölkproduktion. I det senare fallet är trafikandelen nästan ingen. Anföras kan också att drygt hälften av traktorerna finns på brukningsdelar under 20 ha. Härav följer att den föreslagna skatten hårdast drabbar jordbrukare med de lägsta inkomsterna.

Sammanfattningsvis vill vi anföra att

1) jordbruket trots avsaknad av traktorskatt i dag ombesörjer en betydligt mindre del av jordbrukets transporter än tidigare,

2) den föreslagna skatten icke bygger på objektiv avvägning vare sig gentemot andra trafikalternativ eller internt inom jordbrukargruppen,

3) den föreslagna beskattningen icke kan bäras av jordbruket utan rätt till prismässig kompensation i motsvarande mån.

Då den föreslagna beskattningen därtill endast obetydligt ökar statens inkomster, kan ifrågasättas om det finns rimlig anledning att vidtaga det kostnadskrävande registrerings- och kontrollförfarande som här måste ske. När skatten ändå slutligt måste bäras av konsumenterna synes det riktigare att fånga in dessa skatteintäkter via det redan befintliga mervärdeskatteinstrumentet.

Med stöd av ovanstående motivering får vi därför hemställa,

att riksdagen måtte avslå prop. nr 45 till den del den berör beskattning av annan traktor än trafiktraktor och motorredskap.

Stockholm den 9 april 1969

Axel Kristiansson (cp) Sten Åkesson (fp) N. Yngve Nilsson (m)

Eric Carlsson (cp) Ebbe Ohlsson (m)

Nr 957

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

(Lika lydande med motion nr 1100 i Andra kammaren)

Stockholm den 9 april 1969

G. Skagerlund (fp)

Bo Skårman (fp) Per Jacobsson (fp) Axel Andersson (fp)

S.-O. Österdahl (fp) Karl Kilsmo (fp) Arvid Annerås (fp)