

## Nr 35

*Bevillningsutskottets betänkande med anledning av Kungl. Maj:ts propositioner med förslag till förordning om ändring i förordningen om automobilskatt och till traktorskatteförordning, m. m., jämte motioner.*

### Propositionerna

#### Hemställan

#### Prop. 1969: 10

Kungl. Maj:t föreslår att riksdagen antar vid propositionen fogat förslag till förordning om ändring i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

#### Prop. 1969: 45

Kungl. Maj:t föreslår

*dels* att riksdagen antar vid propositionen fogade förslag till

- 1) traktorskatteförordning
- 2) förordning om ändring i förordningen den 15 december 1961 (nr 653) om brännoljeskatt
- 3) förordning om ändring i förordningen den 29 maj 1964 (nr 352) om gasolskatt

*dels* att riksdagen yttrar sig över vid propositionen fogat förslag till

- 4) förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

*dels* att riksdagen bemyndigar Kungl. Maj:t att — enligt hittills tillämpade grunder för beräkning av restitution av bensinskatt — förordna om restitution fr. o. m. år 1970 tills vidare av bensinskatt på bensin, som förbrukats vid användning av bensindrivna traktorer inom jordbruket, med 350 kr. för traktor och år.

## Huvudsakligt innehåll

**Prop. 1969: 10**

Propositionen innebär i enlighet med vad som förutskickats i finansplanen en höjning av den årliga fordonsskatten för registrerade släpvagnar med en totalvikt om 11 000 kg eller däröver.

Genom den föreslagna höjningen beräknas statens inkomster öka med ca 40 milj. kr. för helt år räknat.

De nya bestämmelserna avses träda i kraft den 1 januari 1970.

**Prop. 1969: 45**

Propositionen innebär att skatt skall utgå för traktorer och för motorredskap som används för transport på allmänna vägar och gator. Traktorer föreslås i skattehänseende indelade i två klasser. Till den första klassen hänförs i princip traktorer som används för transport på allmän väg eller gata (trafiktraktorer). Som trafiktraktorer anses inte traktorer som används för att forsla lantbrukets eller skogsbrukets produkter eller förnödenheter. Trafiktraktorer föreslås beskattade enligt samma grunder som lastbilar. De får köras bara på beskattat bränsle. Skatten för en sådan traktor föreslås utgöra hälften av fordonsskatten för en lastbil med motsvarande tjänstevikt.

Övriga traktorer hänförs till den andra klassen. Skatten för traktorer i denna klass föreslås utgå för helt kalenderår med 200 kr., om tjänstevikten ej överstiger 2 500 kg, och med 300 kr., om tjänstevikten är högre.

Motorredskap som utför ett med trafiktraktorer jämställt transportarbete föreslås bli beskattade på samma sätt som trafiktraktorer. Övriga motorredskap fritas från skatteplikt. Vidare föreslås att släpvagnar, som dras av trafiktraktorer eller därmed likställda motorredskap, i skattehänseende behandlas som lastbilsdragna.

Genom den föreslagna beskattningen beräknas statens inkomster öka med omkr. 40 milj. kr. för helt kalenderår räknat.

Traktorskatten avses utgå fr. o. m. den 1 januari 1970. Bestämmelser om registrerings- och anmälningsskyldighet m. m. föreslås träda i kraft den 1 september 1969.

Vidare föreslås höjning av det belopp med vilket ägare av bensindrivna traktor som används inom lantbruket erhåller restitution för erlagd bensinskatt. Beloppet, som f. n. utgör 340 kr. för traktor och år, föreslås höjt till 350 kr. med verkan fr. o. m. år 1970.

## Författningsförslagen

Prop. 1969: 10

## Förslag

till

## Förordning

## om ändring i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

## 5 §.

Skatt utgår — — — automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med etthundratjugu kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilogram, med etthundraåttio kronor;

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusen kilogram, med tvåhundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med trehundra sextio kronor;

om totalvikten uppgår till tretusen men icke femtusen kilogram, med sexhundra kronor;

om totalvikten uppgår till femtusen men icke åttatusen kilogram, med åttahundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till åttatusen men icke elvtusen kilogram, med ettusenåttio kronor;

om totalvikten uppgår till elvtusen men icke fjortontusen kilogram, med *ettusentrehundratjugu* kronor; samt

om totalvikten uppgår till fjorton-tusen *kilogram eller mera, med ettusenåttahundra kronor.*

e) för släpvagn:

om totalvikten understiger ettusen kilogram, med etthundratjugu kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilo-gram, med etthundraåttio kronor;

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusen kilo-gram, med tvåhundrafyrtio kro-  
nor;

om totalvikten uppgår till tvåtu-  
sen men icke tretusen kilogram, med  
trehundra sextio kronor;

om totalvikten uppgår till tretu-  
sen men icke femtusen kilogram,  
med sexhundra kronor;

om totalvikten uppgår till femtu-  
sen men icke åttatusen kilogram,  
med åttahundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till åttatu-  
sen men icke elvtusen kilogram,  
med ettusenåttio kronor;

om totalvikten uppgår till elvatu-  
sen men icke fjortontusen kilogram,  
med *ettusenåttahundra* kronor;

om totalvikten uppgår till fjorton-  
tusen *men icke sjuttontusen kilo-  
gram, med tvåtusenfemhundratjugu  
kronor;*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 5 § se 1967: 38.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

om totalvikten uppgår till sju-  
tusen men icke tjugutusen kilo-  
gram, med tretusentvåhundrafyrtio kro-  
nor;

om totalvikten uppgår till tju-  
gutusen men icke tjugufemtusen kilo-  
gram, med tretusenniöhundrasextio  
kronor;

om totalvikten uppgår till tju-  
gufemtusen men icke trettiotusen kilo-  
gram, med femtusenfyrhundra kro-  
nor;

om totalvikten uppgår till tretti-  
otusen men icke trettiofemtusen kilo-  
gram, med sextusenåttahundrafyrtio  
kronor;

om totalvikten uppgår till tretti-  
ofemtusen men icke fyrtiotusen kilo-  
gram, med åttatusentvåhundraåttio  
kronor; samt

om totalvikten uppgår till fyrti-  
otusen kilogram eller mera, med nio-  
tusensjuhundratjugu kronor.

Det åligger ————— av skatten.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1970.

Prop. 1969: 45

## 1) Förslag

till

### Traktorskatteförordning

Härigenom förordnas som följer.

#### 1 §.

För registrerad traktor och registrerat motorredskap utgår traktorskatt enligt denna förordning.

Uttrycken traktor, motorredskap och tjänstevikt används i denna förordning i samma betydelse som i vägtrafikförordningen den 21 september 1951 (nr 648).

Med allmän väg avses sådan allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel.

Med transport på allmän väg avses befordran på sådan väg av gods, som ej är lastat på traktorn eller motorredskapet. Som transport på allmän väg anses dock ej

a) godsbefordran vid passage över allmän väg,

b) befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap, som skall drivas med traktorn eller motorredskapet, eller drivmedel eller reservdelar för traktorn eller redskapet,

c) befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk.

Förordningen gäller ej fordon som skall införas i centralt militärt fordonregister.

## 2 §.

Fordon för vilka utgår traktorskatt indelas i två klasser.

Till klass I hör traktor som används för transport på allmän väg (trafiktraktor) och motorredskap som används på motsvarande sätt.

Som trafiktraktor anses icke traktor vars användning för transport på allmän väg är begränsad till befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk.

Till klass II hör annan traktor än trafiktraktor.

## 3 §.

För fordon som tillhör klass I utgår traktorskatt för helt kalenderår med 200 kronor, om tjänstevikten ej överstiger 1 300 kilogram. Överstiger tjänstevikten 1 300 kilogram, utgår traktorskatt för helt kalenderår med dels grundavgift om 85 kronor, dels tilläggsavgift. Tilläggsavgiften utgör,

om tjänstevikten ej överstiger 3 000 kilogram, 30 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av tjänstevikten minskad med 900 kilogram,

om tjänstevikten överstiger 3 000 men ej 7 000 kilogram, 630 kronor för 3 000 kilogram av tjänstevikten och 50 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av återstående del av tjänstevikten,

om tjänstevikten överstiger 7 000 kilogram, 2 630 kronor för 7 000 kilogram av tjänstevikten och 90 kronor för varje påbörjat tal av 100 kilogram av återstående del av tjänstevikten.

För traktor som tillhör klass II utgår traktorskatt för helt kalenderår med 200 kronor, om tjänstevikten ej överstiger 2 500 kilogram, och 300 kronor, om tjänstevikten överstiger 2 500 kilogram.

## 4 §.

Bestämmelserna i 2—4, 6—14 och 15—18 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt gäller i tillämpliga delar i fråga om traktorskatt. Bestämmelserna i 6 § andra stycket och 13 § andra stycket samma förordning gäller även ändring av traktorns användning.

Denna förordning träder i kraft den 1 september 1969. Traktorskatt utgår från och med år 1970.

**2) Förslag**  
till  
**Förordning**  
**om ändring i förordningen den 15 december 1961 (nr 653)**  
**om brännoljeskatt**

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 15 december 1961 om brännoljeskatt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

1 §.

Till staten — — — — — följande brännolja.

Skatt skall icke utgå för brännolja, som uppenbart är avsedd att förbrukas för annat ändamål än drift av motor i motorfordon.

Skatt skall icke utgå för brännolja, som uppenbart är avsedd att förbrukas för annat ändamål än drift av motor i motorfordon *eller i sådan traktor eller sådant motorredskap som tillhör klass I enligt traktorskatteförordningen.*

Med obeskattad — — — — — den förvärvats.

*Begreppet motorfordon har i denna förordning samma innebörd som i vägtrafikförordningen, dock att till motorfordon ej hänföras sådana fordon, som på grund av stadgande i 77 § sistnämnda förordning eller beslut, som i samma författningsrum avses, icke skolat upptagas och redovisas i bilregister.*

*Begreppen motorfordon, traktor och motorredskap ha i denna förordning samma innebörd som i vägtrafikförordningen. Till sådana fordon hänföras dock ej fordon, som på grund av stadgande i 77 § sistnämnda förordning eller beslut, som i samma författningsrum avses, icke skolat upptagas och redovisas i bilregister.*

*Vad som i denna förordning sägs om motorfordon gäller även sådan traktor eller sådant motorredskap som tillhör klass I enligt traktorskatteförordningen.*

Denna förordning träder i kraft den 1 september 1969.

**3) Förslag**  
till  
**Förordning**  
**om ändring i förordningen den 29 maj 1964 (nr 352) om gasolskatt**

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 29 maj 1964 om gasolskatt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

1 §.

Till staten skall i enlighet med bestämmelserna i denna förordning erläggas särskild skatt (gasolskatt) för gasol och annan till tulltaxenummer 27.11, 29.01 eller 38.19 hänförlig vara, som helt eller till huvudsaklig del består av gasformiga kolväten och som användes till drift av motor i motorfordon.

Till staten skall i enlighet med bestämmelserna i denna förordning erläggas särskild skatt (gasolskatt) för gasol och annan till tulltaxenummer 27.11, 29.01 eller 38.19 hänförlig vara, som helt eller till huvudsaklig del består av gasformiga kolväten och som användes till drift av motor i motorfordon eller i sådan traktor eller sådant motorredskap som tillhör klass I enligt traktorskatteförordningen.

Vad i — — — — — skattepliktig vara.

*Begreppet motorfordon har i denna förordning samma innebörd som i vägtrafikförordningen. Bestämmelserna i förordningen äga dock ej tillämpning på annat motorfordon än sådant som skall upptagas och redovisas i länsstyrelses bilregister eller må brukas här i riket enligt interimslicens eller saluvagnslicens, ej heller på motorfordon som jämlikt 2 § första eller andra stycket förordningen om automobilskatt är frikallat från skatteplikt enligt sistnämnda förordning.*

*Begreppen motorfordon, traktor och motorredskap ha i denna förordning samma innebörd som i vägtrafikförordningen.*

*Vad som i denna förordning sägs om motorfordon gäller även sådan traktor eller sådant motorredskap som tillhör klass I enligt traktorskatteförordningen.*

*Bestämmelserna i denna förordning äga ej tillämpning på annat motorfordon än sådant som skall upptagas och redovisas i länsstyrelses*

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

*bilregister eller må brukas här i riket enligt interimslicens eller saluvagnslicens, ej heller på motorfordon som jämligt 2 § första eller andra stycket förordningen om automobilskatt är frikallat från skatteplikt enligt sistnämnda förordning.*

Denna förordning träder i kraft den 1 september 1969.

#### 4) Förslag

till

#### Förordning

om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, *dels* att 1 § 4 och 6 mom., 6 § 4 mom., 10 § 2 och 3 mom., 11 § 1 mom., 12 § 1 och 3 mom., 13 § 1 och 3 mom., 15 § 1 och 2 mom., 17 § 1 och 4 mom., 18 § 2 mom., 19 § 1 mom., 21 § 1 och 2 mom., 51 § 1 mom., 55 § 1 mom. samt 65 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, *dels* att i förordningen skall införas ett nytt moment, 18 § 4 mom., av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 1 §.

4 m o m. I denna — — — förstås med släpfordon: fordon, som är byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för bilens eller traktorns drivande;

släpfordon: fordon, som är byggt för koppling till bil, traktor eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för bilens, traktorns eller motorredskapets drivande;

efterfordon: fordon, — — — med medar;

påhängsvagn: släpvagn, som är avsedd att genom kopplingsanordning, bestående av tapp med vändskiva eller därmed jämförlig konstruktion, förenas med bil eller traktor, och som är så utförd, att dess underrede (chassi) eller karosseri direkt vilar på det dragande fordonet;

påhängsvagn: släpvagn, som är avsedd att genom kopplingsanordning, bestående av tapp med vändskiva eller därmed jämförlig konstruktion, förenas med bil, traktor eller motorredskap, och som är så utförd, att dess underrede (chassi) eller karosseri direkt vilar på det dragande fordonet;

sidsvagn: fordon, — — — brådiskande tjänsteutövning.

6 m o m. I denna — — — förstås med

axeltryck: den — — — hjulaxlar på ett fordon;

<sup>1</sup> Omtryckt 1967:856. Senaste lydelse av 10 § 3 mom. se 1968:726.



(Nuvarande lydelse)

bils eller traktors tjänstevikt: sammanlagda vikten av dels fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg och reservhjul ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av fordonet;

motorcykels tjänstevikt: — — — eller medar.

Vid fastställande — — — — — 70 kilogram.

Närmare bestämmelser — — — — — därtill förordnar.

(Föreslagen lydelse)

bils, traktors eller motorredskaps tjänstevikt: sammanlagda vikten av dels fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg och reservhjul ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av fordonet;

6 §.

4 mom. Släpfordon, som drages av traktor, skall hava tillfredsställande kopplingsanordning.

Vid färd — — — — — av dem.

Vad i — — — — — föregående stycke.

4 mom. Släpfordon, som drages av traktor eller motorredskap, skall hava tillfredsställande kopplingsanordning.

10 §.

2 mom. Motorfordon, traktorer, som äro försedda med gummihjul eller med band, samt släpfordon skola upptagas och redovisas i bilregister eller bilreservregister enligt vad i 3 mom. samt 16—20 §§ närmare stadgas.

Fordon, som — — — benämnes reservregistrerat.

3 mom. Bilregister föres i löpande följd i särskilda serier för bilar, motorcyklar, traktorer och släpfordon.

2 mom. Motordrivna fordon och släpfordon skola upptagas och redovisas i bilregister eller bilreservregister enligt vad i 3 mom. samt 16—20 §§ närmare stadgas.

3 mom. Bilregister föres i löpande följd i särskilda serier för bilar, för motorcyklar, för traktorer och motorredskap samt för släpfordon. För traktor skall i registret angivas, om den tillhör klass I eller II enligt traktorskatteförordningen den ... (nr ...).

Fordon skall — — — fordonets registreringsnummer.

Länen betecknas sålunda: — — —

Fordon, som — — — — — annat fordon.

11 §.

1 mom. Motorfordon eller med gummihjul eller med band försedd traktor må tagas i bruk endast om fordonet är registrerat och vederbörligen försett med skylt, som utvisar fordonets registreringsnummer (re-

1 mom. Motorfordon eller med gummihjul eller med band försedd traktor må ej tagas i bruk och motorredskap må ej användas på sådant sätt att det enligt traktorskatteförordningen skall hänföras till

## (Nuvarande lydelse)

g i s t r e r i n g s s k y l t). Om sådan skylt förmåles i 21 § 1 mom.

Släpfordon må dragas av bil endast om släpfordonet är registrerat och, på sätt i 21 § 2 mom. e) stadgas, försett med registreringsnummer.

1 m o m. Utan hinder — — — 2 mom.;

2. att, såvitt angår *motorfordon* eller *traktor*, fordonet är försett med *interimsskylt* enligt bestämmelserna i 3 mom. och 21 § 1 mom.; samt

3. att fordonet — — — — — 4 mom.

Under 3 — — — — — vid besiktning.

På reservregistrerat — — — — — eller släpfordon.

3 m o m. Polismyndighet, som utfärdat interimslicens för oregistrerat fordon, skall tillhandahålla licensinnehavaren *interimsskyltar*, för motorfordon två och för traktor en.

För varje — — — — — fyra kronor.

Skylt skall — — — — — interimslicens beviljats.

För skylt — — — — — tillfalla statsverket.

## 12 §.

## (Föreslagen lydelse)

*klass I*, om *icke* fordonet är registrerat och vederbörligen försett med skylt, som utvisar fordonets registreringsnummer (*registreringsskylt*). Om sådan skylt förmåles i 21 § 1 mom.

Släpfordon må *ej* dragas av bil och *släpvagn* må *ej* dragas av sådan *traktor* eller sådan *motorredskap* som enligt *traktorskatteförordningen* tillhör *klass I*, om *icke* släpfordonet är registrerat och, på sätt i 21 § 2 mom. e) stadgas, försett med registreringsnummer.

2. att, såvitt angår *motordrivet fordon*, fordonet är försett med *interimsskylt* enligt bestämmelserna i 3 mom. och 21 § 1 mom.; samt

3 m o m. Polismyndighet, som utfärdat interimslicens för oregistrerat fordon, skall tillhandahålla licensinnehavaren *interimsskyltar*, för motorfordon två *samt* för traktor och *motorredskap* en.

## 13 §.

1 m o m. Utan hinder av vad i 11 § stadgas må den, som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med *motorfordon*, *traktorer* eller släpfordon bruka av honom saluhållet fordon i fall, som avses i 12 § 1 mom. a—d), eller för demonstration eller försäljning av fordonet under förutsättning

1. att han — — — — — mom. stadgas;

2. att, såvitt angår *motorfordon*, *traktor* eller *släpvagn*, fordonet är försett med *saluvagnsskylt* enligt bestämmelserna i 3 mom. och 21 § 1 mom.; samt

1 m o m. Utan hinder av vad i 11 § stadgas må den, som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med *motordrivna fordon* eller släpfordon, bruka av honom saluhållet fordon i fall, som avses i 12 § 1 mom. a—d), eller för demonstration eller försäljning av fordonet under förutsättning

2. att, såvitt angår *motordrivet fordon* eller *släpvagn*, fordonet är försett med *saluvagnsskylt* enligt bestämmelserna i 3 mom. och 21 § 1 mom.; samt

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 3. i andra — — — — — 4 mom.

3 m o m. länsstyrelse, som utfärdat saluvagnslicens, gällande för *motorfordon*, *traktor* eller släpvagn, skall under nedan angivna villkor tillhandahålla licensinnehavaren erforderligt antal saluvagnsskyltar. För varje motorfordon utlämnas två skyltar och för varje traktor eller släpvagn en skylt.

Saluvagnsskylt må — — — under villkor

a t t, såvitt angår *motorfordon eller släpvagn*, saluvagnsskatt blivit erlagd,

a t t, såvitt angår *motorfordon* eller med — — — i avgift.

Saluvagnsskylt, utlämnad — — — — — skyltens utlämnande.

Har saluvagnslicens — — — — — vederbörande länsstyrelse.

Angående rätt — — — — — särskilt stadgas.

3 m o m. länsstyrelse, som utfärdat saluvagnslicens, gällande för *motordrivet fordon* eller släpvagn, skall under nedan angivna villkor tillhandahålla licensinnehavaren erforderligt antal saluvagnsskyltar. För varje motorfordon utlämnas två skyltar och för varje traktor, *motorredskap* eller släpvagn en skylt.

a t t saluvagnsskatt blivit erlagd,

## 15 §.

1 m o m. Tillverkare här i riket av *motorfordon*, *traktorer* eller släpfordon eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet må erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktiga-  
(t y p b e s i k t n i n g).

Tillstånd till — — — — — anses föreligga.

2 m o m. Därest *motorfordon*, *traktor* eller släpfordon enligt intyg, utfärdat av tillverkare eller generalagent med tillstånd till typbesiktning, är i överensstämmelse med typfordon, som blivit för denne besiktigat och godkänt, eller företer endast sådana avvikelser från typfordonet, vilka äro att hänföra till fordonets utstyrsel och icke förändra dess beskattningsförhållande, skall så anses som om fordonet godkänts vid registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Dylikt intyg, t y p i n t y g, får icke utfärdas beträffande fordon, som är eller varit registrerat eller är eller varit infört i exportvagnsförteckning.

## 17 §.

1 m o m. Ansökan om — — — till salu.

Har släpfordon, som förut icke registrerats, tagits i bruk enligt in-

1 m o m. Tillverkare här i riket av *motordrivna fordon* eller släpfordon eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet må erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktiga-  
(t y p b e s i k t n i n g).

2 m o m. Därest *motordrivet fordon* eller släpfordon enligt intyg, utfärdat av tillverkare eller generalagent med tillstånd till typbesiktning, är i överensstämmelse med typfordon, som blivit för denne besiktigat och godkänt, eller företer endast sådana avvikelser från typfordonet, vilka äro att hänföra till fordonets utstyrsel och icke förändra dess beskattningsförhållande, skall så anses som om fordonet godkänts vid registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Dylikt intyg, t y p i n t y g, får icke utfärdas beträffande fordon, som är eller varit registrerat eller är eller varit infört i exportvagnsförteckning.

Har *motorredskap* eller släpfordon tagits i bruk enligt interimslicens och

*(Nuvarande lydelse)*

terimslicens, skall ansökan om registrering av fordonet göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet togs i bruk.

4 m o m. Ansökan om — — — och

d e l s, i — — — — — licensens nummer.

Ansökan skall — — — — — stadgad avgift.

Om skyldighet att därjämte erlägga bilskatt är särskilt stadgat.

*(Föreslagen lydelse)*

har fordonet icke förut registrerats, skall ansökan om registrering av fordonet göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet togs i bruk.

postadress;

d e l s, i fråga om traktor, uppgift om vilken klass fordonet tillhör enligt traktorskatteförordningen;

Om skyldighet att därjämte erlägga bilskatt eller traktorskatt är särskilt stadgat.

## 18 §.

2 m o m. Ägare av — — — — — 3 mom.

Anmälan enligt detta moment om verkställd registreringsbesiktning skall vara åtföljd av besiktningsinstrumentet i tre exemplar ävensom stadgad avgift. Angående skyldighet att vid sådan anmälan foga bilskatt, vartill anmält förhållande må giva anledning, är särskilt stadgat.

Anmälan enligt detta moment om verkställd registreringsbesiktning skall vara åtföljd av besiktningsinstrumentet i tre exemplar ävensom stadgad avgift. Angående skyldighet att vid sådan anmälan foga bilskatt eller traktorskatt, vartill anmält förhållande må giva anledning, är särskilt stadgat.

Har vid — — — — — om registrering.

Vid anmälan — — — — — två exemplar.

4 m o m. Avser ägare av registrerad traktor, som tillhör klass II enligt traktorskatteförordningen, att använda fordonet på sådant sätt att det kommer att tillhöra klass I, skall han innan den ändrade användningen sker anmäla denna till länsstyrelsen i det län där fordonet är registrerat. Om skyldighet att vid sådan anmälan foga traktorskatt är särskilt stadgat.

## 19 §.

1 m o m. Har ägare av registrerat motorfordon eller registrerad traktor för avsikt att under viss tid eller tills vidare icke bruka fordonet eller ämnar ägare av registrerat släpfordon icke vidare låta fordonet dragas av bil, må anmälan om förhållandet göras hos länsstyrelsen för fordonets överförande från bilregistret till bilreservregistret. Anmälan skall göras

1 m o m. Har ägare av registrerat motorfordon eller registrerad traktor för avsikt att under viss tid eller tills vidare icke bruka fordonet eller ämnar ägare av registrerat motorredskap eller registrerat släpfordon bruka fordonet på sådant sätt att registreringsplikt icke längre föreligger, må anmälan om förhållandet göras hos länsstyrelsen för fordonets

*(Nuvarande lydelse)*

skriftligen och åtföljas av stadgad avgift.

*(Föreslagen lydelse)*

överförande från bilregistret till bilreservregistret. Anmälan skall göras skriftligen och åtföljas av stadgad avgift.

## 21 §.

1 m o m. Registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt skall i förekommande fall vara anbragt på motorfordon såväl framtill som baktill, på traktor framtill *och* på släpfordon baktill. Framtill anbragt skylt skall vara väl synlig framifrån och baktill anbragt skylt väl synlig bakifrån.

På traktor må dock, om det medför avsevärd olägenhet att föra skylten framtill, denna i stället vara anbragt på annan lämplig, utifrån lätt synlig plats.

Har till ————— sådan skylt.

Vad i ————— brandväsendets räkning.

Skylt får ————— kan avläsas.

Närmare bestämmelser ————— av Konungen.

2 m o m. På registrerat — — — sidvagnen är byggd för godsbefordran, maximilast;

e) beträffande släpfordon, dels fordonets registreringsnummer, dels *ock* fordonets tjänstevikt, bredd, längd och maximilast ävensom det största antal passagerare fordonet är avsett att föra.

1 m o m. Registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt skall i förekommande fall vara anbragt på motorfordon såväl framtill som baktill, på traktor *och motorredskap* framtill *samt* på släpfordon baktill. Framtill anbragt skylt skall vara väl synlig framifrån och baktill anbragt skylt väl synlig bakifrån.

På traktor *och motorredskap* må dock, om det medför avsevärd olägenhet att föra skylten framtill, denna i stället vara anbragt på annan lämplig, utifrån lätt synlig plats.

e) beträffande släpfordon, dels fordonets registreringsnummer, dels fordonets tjänstevikt, bredd, längd och maximilast, *dels ock uppgift varav framgår till vilken typ av dragfordon släpfordonet enligt besiktningsinstrument eller typintyg får kopplas.*

På skylt, — — — — — eller typintyg.

Registrerat fordon — — — fordonets identifiering.

## 51 §.

1 m o m. Då fordon — — — dylik släpvagn.

I stället — — — — — är anordnad.

Fordon, som under mörker är uppställt på väg annorstädes än å parkeringsplats, skall, såvida tillfredsställande vägbelysning icke är anordnad, vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg; dock att skyltlykta, då sådan finnes, icke be-

Fordon, som under mörker är uppställt på väg annorstädes än å parkeringsplats, skall, såvida tillfredsställande vägbelysning icke är anordnad, vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg; dock att skyltlykta, då sådan finnes, icke be-

## (Nuvarande lydelse)

höver vara tänd och att i stället för stadgad lykta för sken framåt motsvarande parkeringslykta får användas. Å släpfordon eller efterfordon, som icke är kopplat till bil eller traktor, skall därutöver finnas belysnings- eller reflexanordning, som utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt.

På fordon får icke — — — — — god tid.

På fordon får under — — — icke körriktningvisare.

## (Föreslagen lydelse)

höver vara tänd och att i stället för stadgad lykta för sken framåt motsvarande parkeringslykta får användas. Å släpfordon eller efterfordon, som icke är kopplat till bil, traktor eller motorredskap, skall därutöver finnas belysnings- eller reflexanordning, som utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt.

## 55 §.

1 m o m. Av bil eller traktor få icke dragas mer än två för koppling till bil eller traktor byggda fordon eller ett fordon av annat slag. Draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt får icke uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

Fordon, som — — — — — lämpligt sätt.

1 m o m. Av bil, traktor eller motorredskap få icke dragas mer än två för koppling till bil, traktor eller motorredskap byggda fordon eller ett fordon av annat slag. Draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt får icke uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

## 65 §.

4 m o m. Sökes ej inom föreskriven tid registrering av motorfordon, av traktor med gummihjul eller band eller av släpfordon på sätt i 17 § stadgas, straffes den felande med dagsböter.

Underlåter någon, — — — femhundra kronor.

Om någon, — — — — — sin skyldighet.

4 m o m. Sökes ej inom föreskriven tid registrering av motordrivet fordon eller släpfordon på sätt i 17 § stadgas, straffes den felande med dagsböter.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 september 1969.

2. Fordon, som enligt äldre bestämmelser får brukas utan att det är registrerat men som skall vara registrerat enligt de nya bestämmelserna, får brukas till utgången av år 1969 utan hinder av att det ej är registrerat och försett med föreskrivna skyltar.

3. Den som vid förordningens ikraftträdande äger fordon som avses i punkt 2 skall söka registrering av fordonet senast den 15 oktober 1969. Bestämmelserna i vägtrafikförordningen om vad som i övrigt skall iakttagas vid ansökan om registrering och om påföljd för den som underlåter att söka registrering eller lämnar oriktig uppgift vid sådan ansökan äger därvid motsvarande tillämpning.

4. Den som vid förordningens ikraftträdande äger traktor som är registrerad eller för vilken registrering är sökt skall senast den 1 oktober 1969 anmäla hos länsstyrelsen i det län där fordonet är registrerat, vilken klass fordonet tillhör enligt traktorskatteförordningen.

5. Om någon underlåter att inom föreskriven tid göra anmälan som avses i punkt 4 eller vid sådan anmälan lämnar vederligen oriktig uppgift åger 65 § 4 mom. andra och tredje styckena samt 5 mom. första stycket vägtrafikförordningen motsvarande tillämpning.

### Motivering

Beträffande skälen för förslagen hänvisar utskottet till propositionerna.

### Motionerna

#### Yrkanden med anledning av prop. 1969: 10

1) motionerna I: 891 av herr *Mattsson m. fl.* och II: 1019 av herr *Gustafsson* i Stenkyrka *m fl.*

att riksdagen

a) avslår propositionen

b) i skrivelse till Kungl. Maj:t begär förslag till ändring av automobilskatteförordningen så att endast en av flera påhängsvagnar till samma dragfordon beskattas

2) motionerna I: 893 av herr *Eric Peterson m. fl.* och II: 1018 av herr *Dahlgren m. fl.*

att riksdagen uppskjuter behandlingen av propositionen i avvaktan på bilskatteutredningens förslag

3) motionen I: 892 av herr *Ferdinand Nilsson*

att riksdagen

a) avslår propositionen

b) i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att förslag till beskattning av den tyngre motortrafiken på landsvägar föreläggs riksdagen sedan 1965 års vägkostnadsutredning och 1965 års bilskatteutredning fullgjort erhållna utredningsuppdrag som därmed sammanhänger och under beaktande av i motionen berörda lokaliseringpolitiska problem

4) motionen I: 894 av herr *Österdahl*

att riksdagen beslutar att den i propositionen föreslagna höjningen av fordonsskatten på registrerade släpvagnar inte tillämpas på dylika vagnar registrerade i Gotlands län (I-registrerade)

5) motionen II: 1020 av herr *Stridsman m. fl.*

a) att riksdagen uppskjuter behandlingen av propositionen i avvaktan på pågående utredningars förslag

b) att riksdagen om yrkandet under a) inte bifalls

1) beslutar att den i propositionen föreslagna skattehöjningen skall uttas till en tredjedel

- 2) beslutar att fordonsskatt ej skall erläggas för fler släpvagnar per dragbil än som kan nyttjas på en och samma gång
- 3) beaktar vad i övrigt i motionen anförts
- c) att vederbörande utskott utarbetar förslag till erforderlig författningstext.

#### Yrkanden med anledning av prop. 1969: 45

1) motionerna *I: 956* av herr *Axel Kristiansson m. fl.* och *II: 1099* av herr *Eliasson* i Moholm *m. fl.*

att riksdagen avslår propositionen till den del den berör beskattning av annan traktor än trafiktraktor och motorredskap

2) motionerna *I: 957* av herr *Skagerlund m. fl.* och *II: 1100* av herr *Eriks-son* i Arvika *m. fl.*

att riksdagen beslutar

a) att jordbrukstraktorer ej skall beskattas enligt traktorskatteförordningen

b) att vederbörande utskott utarbetar erforderlig författningstext

3) motionerna *I: 958* av herr *Svanström* samt *II: 1098* av herrarna *Dahlgren* och *Gustafsson* i Stenkyrka

att riksdagen beslutar

a) att traktorerna i skattehänseende indelas i tre klasser:

*Klass I:* traktorer som ej används för transport å väg; skattefria

*Klass II:* »jordbrukstraktorer»; beskattas efter tjänstevikt med 100, 200 och 300 kr. årligen

*Klass III:* »trafiktraktorer»; beskattas med hälften av motsvarande fordonsskatt för lastbil

b) att vederbörande utskott utarbetar erforderlig författningstext

4) motionerna *I: 972* av herrarna *Gösta Jacobsson* och *Karl Pettersson* samt *II: 1121* av herr *Lothigius*

att riksdagen fastställer skatten för traktordrivna släpvagnar (påhängsvagnar) till en fjärdedel av fordonsskatten för andra släpvagnar med motsvarande tjänstevikt

5) motionerna *I: 974* av herr *Sundin* och *II: 1120* av herr *Josefson* i Arrie *m. fl.*

att riksdagen beslutar

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

b) att skatt uttas för traktor i klass II med tjänstevikt under 2 300 kg med 100 kr., mellan 2 300—3 000 kg med 200 kr. och över 3 000 kg med 300 kr.

c) att vederbörande utskott utarbetar erforderlig författningstext

6) motionen *I: 973* av herr *Thorsten Larsson m. fl.*

att riksdagen beslutar



a) att traktorer monterade med redskap för specialarbeten i jord- och skogsbruk och med i huvudsak stationär användning befrias från traktor-skatt och från registreringsplikt i enlighet med vad i motionen anförts

b) att vederbörande utskott utarbetar erforderlig författningstext

7) motionen II: 1101 av herr *Sundelin*

att släpvagnar för transport av lantbruks- och skogsprodukter beskattas såsom släpvagn för lastbil

8) motionen II: 1118 av herr *Eriksson* i Bäckmora *m. fl.*

att riksdagen beslutar

a) att en skattefri klass III inrättas i enlighet med den av bilskatteutredningen definierade klass I för traktorer som — med vissa begränsade undantag — inte används för transport på allmän väg och med det registreringsförfarande som i motionen anförts

b) att vederbörande utskott utarbetar erforderlig författningstext

9) motionen II: 1119 av herrar *Jonasson* och *Börjesson* i Glömminge

att riksdagen beslutar

a) att avslå propositionen

b) att — för den händelse nämnda yrkande inte bifalls — skatten bestäms för traktorer i klass II med tjänstevikt understigande 2 500 kg till 100 kr. och med tjänstevikt däröver till 150 kr.

### Motivering

#### Släpvagnsskatten — prop. 1969: 10

#### I: 891 och II: 1019

Enligt senast tillgängliga statistik, avseende den 1 januari 1968, finns det i vårt land 95 404 släpvagnar. Av dessa är 5 216 s. k. semitrailers (påhängsvagnar). Antalet dragbilar för semitrailers är 3 806. Detta betyder att det finns 1,36 påhängsvagnar på varje dragfordon. Huvuddelen av dessa har en totalvikt överstigande 14 ton och kommer sålunda att drabbas av den skärpta beskattningen. Dragfordonens mindre antal beror på att många lastbilsägare vill utnyttja dessa maximalt. En vagn under lastning och en under transport eller lossning är en vanlig modell som i stor utsträckning används inom gruv- och skogsindustrin. En lastbilsägare som har två påhängsvagnar till samma dragfordon betalar i dagens läge, om vagnarna har en totalvikt på 25 ton vardera, 3 600 kronor i släpvagnsskatt. Samme lastbilsägare kommer efter de föreslagna reglerna få betala inte mindre än 10 800 kronor. Kostnadsökningen blir alltså 7 200 kronor. Det är få branscher som utan vidare kan bära en sådan kostnadsstegring. En del näringar, som redan är mycket kostnadstyngda, kommer att ytterligare belastas.

Glesbygdsområdena, som redan har stora transport- och kommunikationsproblem, kommer att få det ännu svårare. Skogsindustrin kan komma i ett mycket svårt läge om transportkostnaderna stiger ytterligare. Hela 15 milj.

kronor av de väntade intäkterna på 40 milj. kronor kommer att falla på skogsbruket.

Det finns anledning att särskilt uppmärksamma de konsekvenser den föreslagna skattehöjningen får för gotlandstrafiken. För transporter till Gotland används i stor utsträckning semitrailers, och de tidigare nämnda verkningarna av det föreliggande förslaget beträffande denna fordonskategori kommer sålunda att leda till kännbara prishöjningar vad avser kostnaderna för godstransporter till Gotland.

En förändring av släpfordonsbeskattningen bör ta hänsyn till de speciella problem som uppstår då ett dragfordon används till flera olika påhängsvagnar. Vägbanan slits endast av ett fordon åt gången, och det borde därför vara rimligt att skatt betalas endast för ett av släpfordonen. Kungl. Maj:t bör snarast förelägga riksdagen förslag till sådan ändring av automobilskatteförordningen, att dubbelbeskattning av flera semitrailers till samma dragfordon undviks.

I propositionen antyds det önskvärda i att tunga transporter förs över till andra transportmedel, främst då järnväg. Det är inte helt säkert att resultatet blir det väntade. Danska, norska och finska åkerifirmor kommer att utnyttjas för transporter till dessa länder i betydligt större utsträckning än vad som nu är fallet.

Sedan 1965 arbetar två statliga utredningar med de problem som berörs i propositionen. Det är dels vägkostnadsutredningen, som har att utreda vägtrafikens kostnadsansvar, dels bilskatteutredningen, som har att verkställa en översyn av vägtrafikbeskattningen och därmed sammanhängande problem. I väntan på att dessa utredningar framlägger sina förslag är det olämpligt att genomföra så stora skattehöjningar för en speciell grupp vägtrafikanter. Riksdagen bör därför avslå propositionen.

**I: 893 och II: 1018**

I propositionen föreslås en höjning av fordonsskatten på tunga släpvagnar. Höjningen beräknas ge 40 milj. kronor under helt budgetår.

Fordons- och drivmedelsskatterna ger nära 3 miljarder kronor per år, och för bilismen i dess helhet ökar skatteuttaget inte mer än knappt 1,5 %. Räknat på lastbilstrafiken blir höjningen ca 5 %, och i det enskilda fallet kan skatten för de största släpvagnarna bli drygt femdubblad.

I propositionen har inte redovisats uppgifter, som tillfredsställande styrker skäligheten av skattehöjningen ur vägsлитagesynpunkt. Statistik saknas beträffande släpvagnarnas utnyttjandegrad i förhållande till dragbilarnas körsträcka. Ingen hänsyn synes ha tagits till att flertalet släpvagnar ej kan utnyttja den för fordonet tillåtna maximilasten och därmed totalvikten på grund av bestämmelserna om största tillåtna bruttovikt i 54 § 1 mom. c) VTF. Inte heller har utretts hur skatten kostnadsmissigt inverkar på näringslivets olika branscher. Till grund för propositionen ligger således inte någon re-

missbehandlad utredning. Detta får anses vara anmärkningsvärt, då anskaffning av större lastbilar och släpvagnar med mångårig livslängd innebär betydande investeringar för enskilda företag och företagare. Kännbara förluster kan uppstå om vissa fordonskombinationer blir oekonomiska genom en beskattning, vilken dels beträffande inverkan inte analyserats, dels enligt förslaget skall genomföras med kort varsel.

Skatteändringarna berör omkring 16 000 släpvagnar. Av dessa används inemot 5 000 i fjärrtrafik, som därmed får skatteökningar på 12 å 15 milj. kronor, vilket i stort sett återverkar på konsumtionsvaror. Har med förslaget avsikten också varit att ernå en trafikpolitisk effekt med godsöverföring från väg till järnväg torde förändringarna bli små. Glesbygder samt områden med tids- och turmässigt oförmånliga järnvägsförbindelser, där en sådan överföring icke sker, kommer därigenom i oförmånligt läge.

Merparten av en ökning av släpvagnsskatten kommer att drabba tunga men mestadels kortväga transporter. Inemot 15 milj. kronor torde komma på skogsbrukets transporter av rundvirke. Ytterligare några miljoner kommer på vidaretransporter av hel- och halvfabrikat inom skogsindustrin såsom massa, papper, sågade trävaror, fabriksstillverkade huselement m. m., där kostnaderna till stor del faller på bostadsproduktionen. De allra största släpvagnarna, som används sporadiskt för transporter av grävmaskiner och schakttraktorer, föreslås få en beskattning som i hög grad fördyrar t. ex. schaktarbeten för egnahemsbebyggelse. Resterande del av de 40 miljonerna kommer på bl. a. transporter inom gruvindustrin, förnödenheter till men även produkter från jordbruket samt på transporter av bensin och eldningsolja.

Släpvagn har kommit att användas i allt större utsträckning och i takt med näringslivets strävanden att hålla transportkostnaderna så låga som möjligt. För transportsystem som konstruerats för systematiskt utnyttjande av en dragbil för 2 eller 3 alternerande kopplade släpvagnar, vilket ofta är fallet inom skogs- och gruvindustrin, blir skattebelastningen mycket ogynnsam. Samma blir förhållandet i de trafiksystem (fishy-back, roll on-roll off) som bearbetats för trafikutbytet sjöledes mellan fastlandet och Gotland och mellan Sverige och Finland, Storbritannien samt Nederländerna. Fordon i gränsöverskridande trafik, vilka endast delvis utnyttjar vårt lands vägar men som trots detta måste fullt ut skattas, eftersom gällande bestämmelser för restitution av fordonsskatt ej medger återbetalning av erlagd skatt för kortare tid än en kalendermånad, befinner sig redan tidigare i en besvärlig situation. Även i den inrikes trafik där visst samarbete etablerats mellan åkerier och SJ i fråga om piggy-back trafik framstår en skatteökning som oriktig, eftersom endast registrerade och skattade släpvagnar kan komma till användning.

Fordonsbeskattningen är under översyn. Bilskatteutredningen, tillsatt år 1965, torde komma att behandla släpvagnsbeskattningen på grund av sitt

uppdrag och pröva huruvida omfördelningar är befogade fordon och fordonsgupper emellan inom inte alltför avlägsen tid. Med hänsyn härtill och med hänvisning till här förutberörda verkningar bör behandlingen av propositionen uppskjutas i avvaktan på bilskatteutredningens förslag.

I: 892

Skattechöjningen enligt propositionen avser viss successiv upptrappning och beräknas för helt år ge 40 milj. kr. Då emellertid de nya skattesatserna avses gälla fr. o. m. den 1 januari 1970 skulle de i budgeten för 1969/70 ingå med 20 milj. kr. Beloppets storleksgrad belyses av att före 1968/69 fordonskatten beräknats ge 1 000 000 000 kr.

En generell uppräknings av den årliga fordonsskatten skedde med verkan från och med år 1968. Skattesatserna uppräknades i samband härmed med hela 50 procent. Redan från denna synpunkt är en ändring 1969 med verkan från 1 januari 1970 anmärkningsvärd. Det är riktigt att hittills gällande skattesatser gynnat frakter med släpvagn inklusive påhängsvagn, men detta torde ha varit myndigheterna välbekant. Lastbilarnas andel i den totala gods-transporten anges för 1961 till något över 40 procent och för 1967 till 52 procent samt har otvivelaktigt under 1968 fortsatt att växa. Det är uppenbart att myndigheternas avvägning av fordonsbeskattningen har en väsentlig andel i denna utveckling. De många företagare som nu hotas av skattechöjning synes ha rätt att begära något mindre ryckighet i beskattningen.

Lastbilarnas godstransporter är för huvudparten av vårt land — för de vidsträckta glesbygderna — av väsentligt värde. Det gäller utnyttjande av de tillgångar naturen där ger, det gäller förutsättningarna för en livsduglig lokalisering av näringslivet dit och det gäller över huvud taget om människor där skall kunna leva, avyttra resultat av sitt arbete och erhålla förnödenheter som erfordras för arbete liksom för livsuppehälle. Järnvägarna reducerar sin service när det gäller mindre järnvägsstationer när de inte helt enkelt nedläggs. Järnvägar har dessutom aldrig annat än mycket indirekt tjänat mycket stora delar av vårt land. Här har motorfordonen en uppgift som inte behöver konkurrera med statens järnvägar. Vad som skapat en viss konkurrens är framför allt den genom statliga åtgärder tillkomna avvägningen av vägstandard. När man utrustar vissa vägar med en standard som gör den tillåtna belastningen högre, då kommer också den tyngre trafiken att ta dessa vägar i anspråk. Det är ett ofrånkomligt faktum att den i propositionen föreslagna skattechöjningen till en mycket stor del kommer att drabba rundvirkestransporter och långväga transporter av vissa jordbruksprodukter.

I kommunikationsdepartementets »Översikt» (bil. 8) till årets statsverksproposition sägs bl. a., att särskilda insatser för att upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning i områden med svagt trafikunderlag är en betydelsefull del av den nya trafikpolitiken.

Ej blott bilskatteutredningen utan även vägkostnadsutredningen, som har att utreda vägtrafikens kostnadsansvar, synes kunna lämna värdefulla bidrag till bedömning av ett problem som för en aktiv lokaliseringspolitik i glesbygderna betyder så mycket. Eftersom skattesatserna nyligen justerats så kraftigt som med 50 procent, och åtminstone två statliga utredningar arbetar med frågan och mänskligt att döma snart borde vara färdiga, är det märkligt att förslaget i propositionen nu framförts. Den anförda motiveringen för att belasta tyngre dragfordon med högre skatt, nämligen bl. a. det ökade slitaget på vägarna som uppkommer vid stigande fordonstyngd, är väl inte alldeles någon ny upptäckt.

#### I: 894

Motiveringen för förslaget i propositionen är bl. a. att det vägslitaget som en lastbil utövar jämfört med det slitaget som efterföljande släpvagn förorsakar kan bedömas vara i huvudsak lika, om fordonen har samma vikt. Eftersom skatten för lastbilar är högre än för släpfordonen så föreslås en höjning av skatten för släpfordonen. Favorisering av de tyngre släpvarnarna skulle inte bara vara omotiverad utan också ägnad att snedvrیدا konkurrensförhållandena gentemot andra transportmedel. I detta fall torde väl närmast åsyftas järnvägarna.

I de områden där järnvägar saknas torde dock risk för snedvridning av konkurrensförhållandena knappast behöva befaras. Ett sådant område utgör Gotlands län. De lastfordon som användes på Gotland har också en relativt liten yta för sitt naturliga användningsområde. Medelkörsträckan per år torde därför bli avsevärt kortare än för de fordon, som kan nyttja hela det övriga rikets vägnät.

I den mån de gotländska släpfordonen skall nyttjas utanför Gotlands län, måste de föras över havet med avsevärda kostnader som följd. Fraktkostnaden på Gotlandsbolagets båtar utgör för närvarande 35 kr. per ton fordonsvikt mellan Visby och Nynäshamn eller Södertälje och 30 kr. per ton fordonsvikt mellan Visby och de smålandshamnar, som bolagets fartyg angör. Om godsets vikt överstiger 10 ton är kostnaden något lägre. Därtill kommer hamnavgift om sammanlagt 10 kr. per fordon. För godset uttas en motsvarande hamnavgift på som regel 5 kr. per ton. Om tjänstevikten för släpfordon som lastar över 11 ton gods beräknas till 6 ton i medeltal kommer fraktkostnaderna för enkel resa för ett sådant fordon utan last att uppgå till sammanlagt 220 kr. på de norra linjerna, och på de södra linjerna blir motsvarande kostnader sammanlagt 190 kr. Därtill kommer fraktkostnaden för själva lasten och hamnavgifterna. Den sammanlagda kostnaden för överföring av ett släpfordon och last om 30 ton inklusive hamnavgifter mellan t. ex. Visby och Nynäshamn enkel tur blir 1 315 kronor. Dessa släpfordon överförs mellan Gotland och fastlandet som regel fem dagar i veckan med visst uppehåll under helger. Om man räknar så lågt som med 200

överföringar per år skulle de sammanlagda kostnaderna för transport av en sådan vagn under ett år uppgå till 263 000 kronor. Enbart fraktkostnaderna för ett tomt släpfordon inklusive hamnavgifter skulle på samma linje uppgå till 44 000 kronor per år. Kostnaderna på de södra linjerna blir givetvis något lägre.

Det är sålunda mycket stora kostnader som påläggs lastbilsföretagen för att deras fordon regelmässigt skall få kontakt med fastlandets omfattande vägnät och som motsvarande företag med fordon stationerade på fastlandet inte behöver erlægga för att få möjlighet att nyttja detta omfattande vägnät. Trots detta får bilar och släpfordon stationerade på Gotland erlægga samma årliga fordonsskatter som motsvarande fordon hemmahörande i övriga län. Dessa pålagor medför att lastbilsföretagen måste höja fraktkostnaderna för de varor som fraktas mellan Gotland och fastlandet i motsvarande omfattning. Mot den bakgrunden synes det vara inkonsekvent och orättvist att höja också fordonsskatten på släpfordon i Gotlands län i samma omfattning som i fastlandslänen.

## II: 1020

I propositionen föreslås en höjning av fordonsskatten på tunga släpvagnar. Höjningen beräknas f. n. inbringa 40 milj. kronor per år. I förhållande till de totala intäkterna av fordons- och drivmedelsskatterna, ca 3 miljarder kronor per år, verkar detta belopp inte avskräckande högt. Det rör sig om knappt 1,5 procent av de nämnda totala intäkterna. Redan vid en jämförelse med enbart skatterna på lastbilstrafiken blir dock utfallet väsentligt annorlunda, nämligen ca 5 procent. Ser man till de transportområden som särskilt drabbas av den föreslagna skattehöjningen blir utfallet ännu mera markant. Skogsbrukets virkestransporter torde f. n. bära en fordonsskatt för släpvagnar på ca 8 milj. kronor per år. Skattehöjningen kan beräknas öka detta belopp med inemot 15 milj., dvs. med mellan 150 och 200 procent. I det enskilda fallet, slutligen, rör det sig om upp till en femdubbling av nuvarande skatt på släpvagn.

Om den föreslagna kraftiga höjningen omodifierad genomförs på en gång, torde inte menliga verkningar kunna undvikas, vare sig i det enskilda fallet eller ur samhällsekonomisk synpunkt. I många enskilda fall kommer redan gjorda fordonsanskaffningar att framstå som felkalkyleringar, eftersom man vid valet av fordonstyp utgått från nu gällande skattesatser. Det måste också befaras att höjningen — med hänsyn till skatteutformningen i övrigt — kommer att motverka samhällsekonomiskt önskvärda rationaliseringar inom transportväsendet. Sådana ändringar bör vidtas i det framlagda förslaget att dylika menliga inverknings kan undvikas.

Det säger sig självt att en höjning av skatten för släpvagn från 1 800 kronor per år till t. ex. 8 000 eller 9 000 kronor väsentligt måste påverka

de ekonomiska förutsättningarna för redan anskaffade släpvagnar — utan att man haft någon möjlighet att förutse detta i den kalkylering som legat till grund för anskaffningen. Särskilt markant framträder detta om man beaktar att gällande bestämmelser rörande maximilast medför att de tyngre fordonen kan utnyttjas till fullo endast på en mindre del av vägnätet. Så länge övre skattegränsen för släpvagnar gått vid 17 ton totalvikt kan en viss kompensation sägas ha utgått härför. Om den övre gränsen — såsom föreslagits — drages vid 40 ton totalvikt, bortfaller denna kompensation.

Här anförda omständigheter talar för att försiktighet iakttas beträffande den föreslagna höjningens fulla ikraftträdande, så att en övergångs- eller omställningstid erhålls och de generösare bestämmelser rörande maximilast, som bör vara att vänta, hinner träda i kraft. Om propositionens behandling ej kan uppskjutas, bör tredjedelen av den föreslagna höjningen uttas.

Som ett led i rationaliseringen av transporter förekommer särskilt inom skogsbruket och gruvindustrin system som är uppbyggda för två eller tre släpvagnar (trailers) per dragbil, varvid släpvagnarna utnyttjas en i taget. Dylika system förekommer också i den internationella trafiken och synes över huvud taget öka i omfattning. Så länge övre skattegränsen gått vid 17 ton totalvikt har det funnits vissa skäl för en skattebeläggning av samtliga släpvagnar i dylika fall, trots att de kommit till användning endast en i taget. Dessa skäl bortfaller med en höjning av övre skattegränsen som nu föreslås. Vissa ändringar i grunderna för skatteuttaget är därför erforderliga, om inte en bl. a. samhällsekonomiskt önskvärd rationalisering av transporter skall motverkas.

Beskattningen för vägväsendets behov sker emellertid enligt två olika principer. Fordonsskatten kan sägas vara en årlig avgift, som är betingad av den s. k. baskostnad fordonstypen kan anses åsamka vägväsendet. Drivmedelsbeskattningen, vars omfattning för envar av de olika fordonstyperna är beroende av nyttjandeintensiteten, kan sägas vara betingad av det vägslitage som uppkommer genom nyttjandet. Det säger sig självt att kombinationen dragbil—en släpvagn blir intensivare utnyttjad vid alternering med olika släpvagnar, medan väntetider för släpvagnens (trailerns) lastning/lossning då kan undvikas. Därmed får också en högre drivmedelsskatt erläggas för det ökade vägslitage som uppkommer då mer än en släpvagn hålls för en och samma dragbil. Någon ökad baskostnad kan däremot inte påvisas i de fall det för dragbilen alternerande användes flera släpvagnar. Motionärerna föreslår därför att fordonsskatt ej skall utgå för släpvagn utöver det antal, som av dragbilen i fråga kan utnyttjas på en och samma gång. Om det i dylika fall till samma dragbil finns släpvagnar i olika skatteklasser, bör givetvis skatt utgå för den eller de släpvagnar som ligger i högsta skatteklass.

**Traktorskatten — prop. 1969: 45****I: 956 och II: 1099**

Beträffande traktorer i klass I finns i princip ingenting att invända mot en beskattning. Beträffande övriga traktorer införs en beskattning som inte motiveras av aspekter beträffande konkurrensneutralitet och kostnadsfördelningsansvar. 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.

Trots det ökade traktorbeståndet har jordbruket lämnat från sig en allt större andel av sina transporter. Ett exempel härpå är mjölktransporterna som, från att helt ha ombesörjts av jordbruket självt, nu så gott som utslutande utförs med bil. Sockerbetstransporterna är ett annat exempel. Det senaste året utfördes ca 1/3 av dessa transporter med bil. Också beträffande transporter av slaktdjur, skogsprodukter och förnödenheter, främst fodermedel, ökar lastbilsandelen. Den sannolika utvecklingen här är en starkt accelererande ökning. Modern foderhantering kräver s. k. löstransport i specialbyggda lastbilar.

I propositionen hänvisas till den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen. Som teoretisk konstruktion kan möjligen denna princip anses riktig men den är inte 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 inte 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 finns således inte i samma mån som för andra företagargrupper, såvida inte denna kostnad beaktas vid prissättningen av jordbruksprodukterna. Anförs må dock att skatten träder i kraft den 1 januari 1970 och att den inte 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. kronor.

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. Anförs kan också att drygt



hälften av traktorerna finns på brukningsdelar under 20 ha. Härav följer att den föreslagna skatten hårdast drabbar jordbrukarna med de lägsta inkomsterna.

Sammanfattningsvis anför

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

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

3) att den föreslagna beskattningen inte 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 vidta 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.

#### **I: 957 och II: 1100**

Frågan om beskattning av traktorer har vid ett flertal tillfällen varit aktuell. Framlagda förslag har emellertid av olika anledningar fallit. Bland annat har man ansett, att det saknats tillförlitliga uppgifter om väganvändningen av traktorer och att detta gjorde det omöjligt att på säkra grunder utforma en rättvis traktorbeskattning.

Bilskatteutredningen, som fått departementschefens uppdrag att utreda frågan, har sagt ifrån att rena jordbrukstraktorer ej bör beskattas. Man har däremot föreslagit att de traktorer som används för transporter av produkter från och förnödenheter till jordbruket skall hänföras till klass II och åläggas beskattning. Vidare har föreslagits att traktorer som används i huvudsak för transportändamål och vilka utgör en direkt konkurrens till lastbilstransporterna skall skattebeläggas. Om detta förslag, att de till klass III hänfödda traktorerna skall beskattas, råder det inga som helst delade meningar.

När det gäller beskattningen av jordbrukstraktorer finns starka skäl att ställa sig tveksam. Flera remissinstanser har också ställt sig tveksamma till uppdelningen av jordbrukstraktorer i två klasser, varav den ena typen skulle beskattas. Man har pekat bl. a. på svårigheten av en tillförlitlig kontroll. Detta har departementschefen tagit som motiv för beskattning av alla jordbrukstraktorer, ett förslag som enligt motionärernas mening är felaktigt och ensidigt drabbar jordbruket som näringsgren. Ett sådant förslag har inte heller förankring i remissvaren.

Motionärerna ansluter sig till de synpunkter, som framförts av några av remissinstanserna, bl. a. RLF, länsstyrelsen i Värmlands län och Sveriges industriförbund, vilka helt avstyrker förslaget om beskattning av jordbrukstraktorer.

**I: 958 och II: 1098**

I propositionen föreslås traktorskatt för traktorer och för motorredskap som används för transport på allmänna vägar och gator. Emellertid synes även traktorer som bevisligen aldrig används för vägtransporter komma att beskattas, om de är utrustade med gummihjul. I det moderna jordbruket har det blivit allt vanligare att äldre traktorer behålls på gården såsom reservtraktorer eller för specialanvändning för lastare, remskivedrift osv. Antalet sådana reservtraktorer är självfallet svårt att bedöma men torde röra sig om flera tiotal tusen. Deras nytta och användbarhet vid arbetstoppar såsom sådd och skörd är mycket stor. I familj jordbruket kan tillgången till en eller flera sådana reservtraktorer medföra en effektiv möjlighet att utnyttja tillfällig arbetskraft såsom studerande och anhöriga. Även vid tillfälligt driftstopp på grund av skada eller reparation av den ordinarie traktorn kan tillgången av en reservtraktor vara av stor betydelse.

Om alla traktorer skall beläggas med generell årsskatt enligt föreliggande förslag, så torde hållandet av reservtraktorer te sig oekonomiskt och komma att begränsas till nackdel för den moderna jordbruksdriften.

Bilskatteutredningen har i sitt förslag till traktorbeskattning velat undanta sådana traktorer, som ej används för vägtransport. Utredningsförslaget på denna punkt är enligt motionärernas bedömning rättvisande och riktigt. Kontrollsvårigheterna och det administrativa besväret har överdrivits, och rättvisesynpunkterna måste väga tyngre.

Att trafiktraktorerna hänförs till en särskild klass enligt förslaget i propositionen är välbetänkt. Övriga traktorer delas enligt motionärernas förslag i två klasser. Den ena klassen omfattar traktorer som ej används på väg. Detta styrks årligen genom intyg eller försäkran på heder och samvete. Den andra klassen omfattar alla övriga traktorer. De tre klasser motionärerna föreslår skulle sammanfalla med utredningens förslag i 2 §, återgivet på s. 39 i propositionen.

Jordbrukstraktorerna i klass II bör vidare i skattehänseende ytterligare differentieras efter tjänstevikt. Denna har självfallet stor betydelse för transportkapaciteten. De verkliga småtraktorerna kunde därvid komma i en mer gynnad ställning. Motionärerna föreslår därför att traktorer med tjänstevikt understigande 2 000 kg får en årlig skatt av 100 kr., traktorer mellan 2 000 och 2 500 kg 200 kr. och traktorer över 2 500 kg 300 kr.

**I: 972 och II: 1121**

De framlagda förslagen till beskattning av traktorer har inte kunnat grundas på kostnadsansvarighetsprincipen utan beskattningen har avvägs efter schablonartade grunder. Vid utformningen av beskattning på trafiktraktorer har hänsyn inte tagits till det förhållandet att traktorn endast i relativt begränsad omfattning framförs på allmän väg. Det synes i och för sig knap-

past föreligga skäl från konkurrenssynpunkt att för trafiktraktorer ha en hårdare fordonsskatt än den som anses böra gälla för traktorer inom jordbruk och skogsbruk. Erforderlig differens med hänsyn till utnyttjandet på allmän väg uppnås genom bränslebeskattningen om denna utformas på så sätt att den som framför traktor på allmän väg endast får använda beskattat bränsle. Tyngdpunkten bör rimligen här vila på bränslebeskattningen.

När det gäller beskattningen av släpvagnar, som är avsedda att dras av trafiktraktorer, kan det ifrågasättas huruvida en hållbar motivering för det framlagda förslaget kan åberopas. Att sådana släpvagnar över huvud taget kommit med i bilden torde bero på att den utredning, som föregått propositionen, av konkurrensskäl ansett sig inte kunna undanta släpvagnar som används i samband med transporter av lantbruks- och skogsbruksprodukter på vägsträckor över 20 km. Dessa släpvagnar undantas emellertid enligt propositionen.

En fordonstyp, som utsatts för en särskilt styvmoderlig behandling, är traktordumpern. Detta arbetsredskap har i skattehänseende helt jämställts med trafiktraktorer med obegränsad användning av de allmänna vägarna. Traktordumpern är primärt ett arbetsredskap, vars tekniska förtjänster består i dess utomordentliga användbarhet för schaktnings- och tipplatser i terräng, där markförhållandena gör det svårt för konventionella lastbilar att ta sig fram. Det är endast sekundärt i anslutning till huvuduppgiften och för att inbespara omlastningen till annat fordon, som dumpern även används för transporter på relativt korta avstånd på allmänna vägar. I fråga om kostnadsbelastningen av vägarna är också att märka att dumpern tack vare dess breda gummihjul har god bärförmåga och lågt marktryck samt även med tung last låg vägslitningseffekt. Av redovisade undersökningar av AB Bolinder-Munktell framgår att endast 34 % av undersökta 1 300 dumprar använder allmän väg för transporter; för denna kategori kan andelen körning på allmän väg av hela körsträckan antas inskränka sig till 66 %. Detta innebär en faktisk väganvändning å blott inemot 25 % av totalantalet dumprar, som ingått i undersökningsmaterialet. Angivna procent-siffror torde vara ganska representativa för dumperanvändningen av vägarna över huvud taget. De ger vid handen att dumprarna enligt förslaget blivit alltför hårt beskattade. Därest förslaget skulle gå oförändrat igenom, skulle traktordumpern komma att belastas med ett skattemässigt handikapp, vilket skulle vara ägnat att icke oväsentligt minska användningen av det i tekniskt hänseende värdefulla arbetsredskap som dumpern utgör.

Icke minst de ovannämnda undersökningarna talar för att för traktordumpern fastställs en reducerad skattesats enligt särskild schablon. Lämpligen bör denna schablon få en sådan utformning att för dragfordonet, dvs. själva traktorn, utgår samma skatt som för trafiktraktorer, dvs. halv lastbilsskatt, men att för arbetsredskapet fordonsskatten begränsas till en fjärde-

del av fordonsskatten för en lastbil med motsvarande tjänstevikt. Denna senare schablon synes böra utsträckas till att gälla för traktordrivna släpvagnar över huvud taget.

Motionärerna uttalar vidare att det med hänsyn till föreliggande brist på material för bedömning av frågan om beskattningen av traktordragna släpvagnar legat närmast till hands att skjuta på frågan till dess bilskatteutredningens slutbetänkande föreligger. Med hänsyn till de konkurrensförhållanden som otvivelaktigt föreligger, framställer motionärerna inte något yrkande av denna innebörd men anför att dagens lösning får ses som ett provisorium.

#### **I: 974 och II: 1120**

Frågan om beskattning av traktorer har varit aktuell vid åtskilliga tillfällen under 1950- och 1960-talen, särskilt med anledning av den ökade användningen av traktorer också för vägtransporter. Antalet traktorer har efter hand ökat till 250 000 registrerade fordon, varav 215 000 används huvudsakligen inom jord- och skogsbruk.

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 är emellertid svårt att få en rättvist utformad beskattning av traktorer, eftersom dessa används i så vitt skilda uppgifter. Övervägande skäl talar för en viss klassificering efter användning. Mot bakgrund av det osäkra underlaget för fördelning av vägstnadsansvaret 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.

Eftersom det föreligger icke obetydliga skillnader mellan olika fordons väglitage 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. Denna differentiering är otillräcklig, varför en utökning med en klass förordas. Därmed får man bättre förutsättningar att uppnå största möjliga rättvisa inom ramen för den föreslagna schablonmetoden än vid en uppdelning efter andra och mer svårkontrollerade grunder än fordonets vikt. Med de i motionerna föreslagna tjänsteviktsgränserna synes man också kunna undvika orättvisor mellan olika traktormodeller med olika tjänstevikt men samma motorstyrka.

#### **I: 973**

I och med att kostnadsansvarighetsprincipen, så som skett i propositionen, uppges till förmån för en schablonmetod, får detta inte innebära, att man suddar ut gränsen mellan fordon som framförs på väg och fordon som

aldrig utför vägtransporter. Med hänsyn till att traktorer, som är försedda med järnhjul eller annat hårt material mycket sällan framförs på allmänna vägar och gator, så görs undantag för dessa. Skatteplikten kommer dock att gälla alla traktorer som måste registreras, dvs. sådana försedda med gummihjul eller band.

Den av departementschefen förordade gränsdragningen mellan skattepliktiga och icke skattepliktiga traktorer, som alltså sammanfaller med registreringspliktsgränsen, synes mera betingad av praktiska skäl än av hänsyn till kostnadsansvarighetsprincipen.

Vid högmekaniserade rationella jordbruk har mer och mer vissa specialredskap tagits i bruk. Dessa monteras ofta på en äldre gummihjulstraktor, eftersom denna i en sådan funktion ger ett bättre utbyte än vid en försäljning. Eftersom dessa äldre traktorer inte representerar något större kapital, kan de med fördel apteras med redskap för vissa specialuppgifter och används då endast för detta ändamål. Därigenom vinner man också att monteringskostnader och låsning av modernare och mera användbara traktorer undviks vid upprepade tillfällen. Sålunda monteras numera enmansbetjäna radhackor direkt på traktorn. Lastanordningar för användning vid utgödsling eller nära fodertransporter är ofta förekommande. På samma sätt används ofta en äldre traktor med remskiva stationär som alternativ till en elmotor. De uppräknade exemplen på användning av äldre traktorer ger anledning tro, att hjulbeläggningen är en mycket osäker gränslinje, när det gäller att avgöra om traktorer används för vägtransporter eller ej.

Uppenbarligen skulle beskattning av traktorer som i huvudsak används stationärt stämma mycket dåligt överens med kostnadsansvarighetsprincipen. Här gäller det inte längre att fastställa omfattningen av fordonets kostnadsansvar, utan att konstatera om kostnadsansvaret över huvud taget föreligger eller ej. En beskattning skulle dessutom i många fall innebära, att den årliga skattesatsen översteg dessa äldre traktorers reella användningsvärde och därmed ofta omöjliggöra deras utnyttjande. För att undanröja traktorbeskattningens negativa konsekvenser i nämnda fall bör traktorer, som är monterade för i huvudsak stationär användning med redskap för specialarbeten i jord- eller skogsbruk och således ej framförs på väg, befrias från skatt och medges dispens från registrering. Genom registreringsdispens för sådan traktor kan eventuellt missbruk lätt kontrolleras, eftersom den icke registerskyltade traktorn lätt skulle upptäckas vid användning för transport på väg.

## II: 1101

I propositionen föreslås att traktor vid befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk skall tillhöra klass II.

För transporter av lantbruks- och skogsprodukter finns i trafik fordonskombinationer bestående av dragbil med påhängsvagn jämte tillkopplad

släpvagn. Dragbilen är därvid registrerad som traktor. Dessa ekipage kan enligt 54 § vid 10/16 tons axel/boggitryck ha en bruttovikt av omkring 50 ton. Det finns anledning att anta att föreslagen lydelse av traktorskatteförordningen främjar nämnda transportsätt, vilket kommer att innebära en väsentlig ökning av transportererna med ifrågakommande långa och tunga fordonskombinationer.

För närvarande används dessa fordonskombinationer på upp till 10 mils transportavstånd.

Då körhastigheten är begränsad till max. 30 km/tim. kan, vid speciellt omkörningar av andra fordon, uppstå ökade trafiksäkerhetsrisker för andra godsslag. I förhållande till övriga traktorkombinationer är skillnaden i beskattning väsentlig, eftersom varken påhängs- eller släpvagnar beskattas.

## II: 1118

I propositionen föreslås i princip generell skatteplikt för vissa traktorer från 1 januari 1970, och gränsen mellan skattepliktiga och icke skattepliktiga traktorer sammanfaller med den mellan registreringspliktiga och ej registreringspliktiga traktorer.

Detta kan möjligen vara en från kontrollsynpunkt underlättande gränsdragning, men den överensstämmer inte med de olika traktorernas utnyttjande av vägnätet. Man har alltså i realiteten gjort avsteg från principerna i 1963 års trafikbeslut. Det är helt klart, att åtskilliga traktorer med gummihjul ej används på de allmänna vägarna. Det gäller dels de traktorer, som används helt och hållet i jordbruksdriften, och dels traktorer, som används i huvudsak stationärt för vissa specialuppgifter och på vilka monterats redskap av olika slag. Dessa senare traktorer är ofta av äldre modell och saknar ofta alternativ användning.

Det bör vara möjligt att åstadkomma en mera rättvis gränsdragning mellan de traktorer som använder de allmänna vägarna och de som inte gör det än vad propositionen innebär. För att kostnadsansvarighetsprincipen skall ha någon egentlig mening, måste den gränsdragningen upprätthållas också när det gäller beskattningen av traktorer. Därför synes utredningens klass I böra bibehållas — omnumrerad till klass III för att få överensstämmelse med propositionen. Till denna bör således hänföras traktorer, som inte används för transport på allmän väg eller vars användning för sådan transport är begränsad till antingen passage av allmän väg eller färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe e. d. för transport av redskap, som skall drivas med traktorn, eller av drivmedel eller reservdelar för traktorn eller redskapet. Dessa traktorer, liksom till dem kopplade släpvagnar, föreslås fria från fordonsskatt och brännoljeskatt i enlighet med bilskatteutredningens förslag.

De kontrollproblem som åberopats som skäl för generell skatteplikt för registreringspliktiga traktorer bör kunna lösas genom att fordon i den ovan

föreslagna klass III skyltas på ett avvikande sätt vid registreringen. Någon omfattande ökning av de administrativa olägenheterna i förhållande till den föreslagna tvåklassindelningen kan därigenom knappast uppkomma.

## II: 1119

Genom införandet av traktorskatt uppstår många tekniska problem, om man därigenom vill söka uppnå största möjliga rättvisa och samtidigt följa principerna för den statliga trafikpolitiken. I propositionen har dessa svårigheter kringgåts genom ett schablonförslag, som knappast har den flexibilitet som krävs för att skatten skall komma att uttas från dem som i första hand förorsakar det allmänna ökade kostnader för vägnätet.

En avgörande invändning är vidare, att några utredningar om vad som är olika trafikgrenars kostnadsansvar inte föreligger. Det är således knappast möjligt att ställa traktorbeskattningen i relation till någon annan redan gällande fordonsbeskattning. Den grupp traktorer som används för vägtransporter av samma typ som lastbilar är utan tvekan den kategori, som i första hand bör bli beskattad, men det är svårt att även här finna den rätta avvägningen av skattens storlek.

Särskilt besvärande är den nya skatten för jord- och skogsbruk. Dels är det fråga om en ny kostnad för jordbruksnäringen, som kan beräknas få betala 30 à 40 miljoner kronor årligen. Resultatet blir att jordbrukarna får en med motsvarande belopp sänkt inkomst eller också att den nya skatten slår igenom i produktpriserna genom tilläggsavtal för jordbruket. Inget av alternativen kan vara eftersträvansvärt, i synnerhet inte när risk finns att skatten kommer att drabba särskilt de jordbrukare, som har de lägsta inkomsterna. Någon garanti att just dessa kommer att kompenseras genom ett tilläggsavtal finns inte.

I första hand föreslår motionärerna mot denna bakgrund att propositionen avslås. Om detta förslag ej skulle bifallas föreslås sänkning av skatteuttaget i klass II till 100 kr. för de traktorer vars tjänstevikt understiger 2 500 kg och 150 kr. över denna vikt.

## Inkomna skrivelser

Till utskottet har inkommit skrivelser från A-betong AB, AB Strängbetong, Betongvaruindustrins riksförbund, A. Z. Sellbergs AB och Näringslivets trafikdelegation med anledning av prop. 1969: 10 och från Sveriges Tivoliägarförening med anledning av prop. 1969: 45. Då Näringslivets trafikdelegation företräder i stort sett hela näringslivet och organisationen kan sägas sammanfatta de olika invändningarna mot prop. 1969: 10, fogas skrivelsen från delegationen vid detta betänkande såsom bilaga A.

Som bilaga B fogas vid betänkandet en av byrådirektören F. T. Grahn, expert i bilskatteutredningen, för utskottets räkning upprättad promemoria angående överbeskattningen av påhängsvagnar i jämförelse med övriga släpvagnar.

### Utskottets yttrande

Vägtrafikbeskattningen är ett i viss mån eftersatt beskattningsområde. Detta förhållande har sin grund i att det komplicerade regelsystem som successivt utbyggts betingats dels av ekonomiska överväganden, dels av den tekniska utvecklingen. Det torde inte kunna bestridas att det långvariga utredningsarbete som föregick 1963 års trafikpolitiska beslut bidragit till att försena många i och för sig önskvärda beskattningsreformer. Genom detta beslut antogs vissa trafikpolitiska riktlinjer, som bl. a. innebär att varje trafikgren skall svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Huvudprinciperna för vägtrafikbeskattningen kan följaktligen anses fastslagna men inte den praktiska utformningen varför ytterligare utredning av beskattningen blivit erforderlig.

Den nu pågående bilskatteutredningen har fått ett komplicerat och tidskrävande uppdrag som inte kan väntas resultera i några mera betydande reformer förrän omkring mitten av 1970-talet. Utredningen har emellertid avgivit delbetänkanden rörande dels frågan om restitution av skatt på bensin som använts för drift av motorsågar, vilket betänkande resulterade i lagstiftning vid 1968 års vårriksdag, dels frågan om traktorbeskattning, vilket ligger till grund för den i detta betänkande behandlade propositionen 1969: 45. I sitt sistnämnda betänkande har utredningen redovisat principiella synpunkter på vägtrafikbeskattningen.

Den andra frågan som utskottet behandlar i detta betänkande gäller det i prop. 1969: 10 framlagda förslaget om en höjd beskattning av tyngre släpvagnar. Detta förslag kan närmast betecknas som ett fullföljande av redan beslutade principer för lastfordonens beskattning. De nu gällande skattesatserna innebär att de tyngre släpvagnarna blivit skattemässigt favoriserade.

Utskottet behandlar dessa frågor i ett sammanhang inte bara på grund av att de har gemensam anknytning till vägtrafikbeskattningen utan också därför att förslaget om traktorbeskattning direkt påverkas av släpvagnsbeskattningen. Släpvagn till s. k. trafiktraktor föreslås nämligen bli beskattad på samma sätt som släpvagn till lastbil medan skatten för en sådan traktor föreslås utgöra hälften av fordonsskatten för en motsvarande lastbil. I övrigt innebär förslaget om traktorskatt i huvudsak att traktorer inom jordbruk och skogsbruk får en schabloniserad skatt som avses utgå med 200 kr. per år för mindre traktorer och med 300 kr. för de tyngre traktorerna.

I motioner och i skrivelser till utskottet med anledning av propositionen om släpvagnsskatten yrkas att behandlingen av ärendet skall anstå till dess slutlig ställning tagits till bilskatteutredningens överväganden rörande vägtrafikbeskattningens framtida utformning. Yrkandena motiveras dels med att ärendet inte varit föremål för remissbehandling, dels med hänvisning till



vissa effekter som anses missgynna särskilda typer av släpvagnar eller släpvagnar som används under särskilda förutsättningar. Vid behandlingen i utskottet har även yrkats uppskov till höstriksdagen för att möjliggöra ytterligare utredning.

Med anledning av dessa yrkanden vill utskottet understryka det nära sambandet mellan släpvagnsskatten och förslaget till traktorskatt. Även om det förekommer yrkanden om avslag på vissa delar av förslaget om traktorbeskattnings tycks i stort sett råda enighet om det skäliga i att beskatta s. k. trafiktraktorer, och förslaget bör med hänsyn härtill och till det förhållandet att registrering av traktorerna utgör en av grunderna för beskattningen träda i kraft redan den 1 september 1969. Av bl. a. detta skäl får det anses olämpligt att skjuta ställningstagandet till frågorna till höstriksdagen. Med hänsyn till vad utskottet ovan anfört beträffande tidsplanerna för bilskatteutredningens arbete lär det inte heller vara möjligt att grundlagsenligt uppskjuta behandlingen av propositionen 1969: 10 till dess bilskatteutredningens förslag föreligger. Helt bortsett från dessa mera formella synpunkter på ärendenas behandling finner utskottet att avgörande sakskalet talar för att skatt enligt de framlagda förslagen utgår från och med instundande årsskifte. Ett uppskov till tid därefter bör på grund av beskattningens konstruktion avse minst ett helt kalenderår. Även om utskottet har förståelse för att man i många fall anser sig böra avvakta resultatet av en pågående utredning vill utskottet samtidigt understryka att statsmakterna trots pågående utredning självfallet måste ha möjlighet att korrigera uppenbara brister i lagstiftningen, särskilt när de som i förevarande fall kan väntas medföra snedvridningar av konkurrensförhållandena. Det är uppenbart att de nuvarande beskattningsreglerna för släpvagnar på ett icke avsett sätt gynnar transporter med tunga släpvagnar, vilket medför snedvridningar inte bara inom biltransportsektorn utan även i förhållande till andra transportmedel. Detsamma gäller traktorerna, som i många fall konkurrerar med bl. a. lastbilarna genom att traktortransporter inte belastas med vägtrafikskatter. Det kan uppenbarligen inte vara rimligt att skatten på en lastbil med viss kapacitet skall vara dubbelt så hög som skatten på en släpvagn med samma lastförmåga. Den omständigheten att man med visst fog kan göra gällande att förslag om skärpt släpvagnsskatt borde ha framlagts långt tidigare kan inte gärna åberopas till stöd för ytterligare uppskov. Inte heller bör de invändningar som nu framförts beträffande förslaget om traktorskatt få försena en sedan länge efterlyst beskattning av dessa fordon. Utskottet finner det därför angeläget att dessa missförhållanden snarast rättas till för att förebygga ytterligare investeringar med utgångspunkt från nuvarande bestämmelser.

Ett uppskov med dessa frågor skulle vidare innebära en inte oväsentlig försvagning av budgeten för nästa budgetår, då båda dessa åtgärder beräknas medföra en bruttoökning av inkomsterna med ca 80 miljoner kr. för

helt budgetår. Utskottet finner således att såväl den skärpta släpvnagsskatten som traktorskatten bör tas ut från och med år 1970.

Med anledning av de synpunkter som framförts beträffande vissa ogynnsamma effekter av förslaget om höjd släpvnagsskatt kan utskottet medge, att det finns anledning anta att propositionen på vissa punkter kanske hade fått en annan utformning, om den byggt på ett i vanlig ordning remissbehandlat förslag. Genom att utskottet uppskjutit behandlingen av propositionen i avvaktan på förslaget om traktorbeskattning har emellertid de berörda parterna fått en möjlighet, som de även i viss utsträckning utnyttjat, att till utskottet framföra sina synpunkter på släpvnagsbeskattningen. Utskottet kommer också att på grundval av de yrkanden som förtjänar särskilt beaktande förorda möjligheter till jämkningar i sådana fall då konsekvenserna av förslaget inte kan anses godtagbara. Flertalet av de erinringar som framförts mot den höjda beskattningen av släpvnagar har sammanfattats i en från Näringslivets trafikdelegation till utskottet överlämnad skrivelse, vilken återges som bilaga till betänkandet. Delegationen påtalar bl. a. att påhängsvagnar för närvarande är föremål för viss överbeskattning. De väsentligaste invändningarna riktar sig emellertid mot att de nya skattebeloppen för tyngre släpvnagar kommer att särskilt hårt drabba släpvnagar med betydligt lägre utnyttjandegrad än vad som vanligen förekommer. Som exempel har anförts den typ av specialbyggda påhängsvagnar som används för transport av grävskopor. Eftersom sådana vagnar blir stående under de lida grävskopan utför sitt arbete anses den fordonsskatt som skall erläggas enligt förslaget orimligt hög i förhållande till skattebelastningen per mil för övriga mera intensivt utnyttjade släpvnagar. Liknande synpunkter har från betongindustrin anförts i fråga om specialvagnar för betongelement och från skogsbruket beträffande transportsystem, som innebär att ett dragfordon betjänar flera släpvnagar och där således alltid viss del av släpvnagsparken är stillastående. Samma skäl åberopas i fråga om påhängsvagnar som till väsentlig del transporteras på järnväg eller på båt, såsom vid trafik till och från Gotland. Gemensamt för dessa invändningar är alltså att släpvnagarna på grund av olika omständigheter utnyttjas i lägre grad än vad som eljest förekommer. Då skatten i första hand föreslås anpassad med hänsyn till släpvnagnarnas välgkostnadsansvar måste dessa invändningar tillmätas vikt. Samtidigt bör emellertid observeras att förekomsten av dessa avvikelser från den gängse användningsgraden inte på något sätt rubbar huvudprinciperna för fordonsskatten. Det kan inte vara rimligt att med åberopande av sådana omständigheter införa en lägre progression för släpvnagarna än vad som gäller för lastbilarna. En dylik åtgärd skulle ofrånkomligen konservera den nuvarande snedvridningen utan att därför undanröja verkningarna för de kategorier som motionärer och företrädare för näringslivet ansett särskilt missgynnade genom förslaget i propositionen. Det torde inte heller vara möjligt

att tillgodose alla dessa önskemål genom att i skatteförfattningen införa undantag för vissa kategorier av fordon.

Den enda tekniskt tillfredsställande lösningen av dessa problem på längre sikt är att beskattningen görs direkt beroende av den vägsträcka som lastfordonet tillryggalagt, alltså en väglängdsskatt differentierad med hänsyn till totalvikten. Enligt utskottets mening är det därför angeläget att vid en mera genomgripande reform av vägtrafikbeskattningen alla ansträngningar görs för att anknyta beskattningen till det faktiska utnyttjandet av vägnätet även om en dylik åtgärd skulle vara förenad med vissa kostnader. Som bilskatteutredningen framhållit skulle en sådan skatteform eliminera inte bara problemen med fordonsskatten utan också de inte obetydliga kontrollsvårigheter som f. n. är förenade med brännolja beskattningen. Det bör även understrykas att man med ett sådant skattesystem har möjligheter att anpassa beskattningen till den tekniska utvecklingen, som snabbt kan göra de nuvarande beskattningsformerna inaktuella genom utnyttjande av nya energikällor m. m. Bilskatteutredningen undersöker därför f. n. möjligheterna att skapa tekniska förutsättningar för en från bl. a. kontrollsynpunkt tillfredsställande kilometerbeskattning.

I avvaktan på en mera omfattande reform av vägtrafikbeskattningen vill utskottet förorda att de ovan angivna släpvnagskategorierna, som vid en konsekvent utbyggnad av släpvnagsbeskattningen skulle drabbas av en i förhållande till transportutnyttjandet oskälig beskattning, kommer i åtnjutande av vissa skattelättnader. Utskottet har övervägt olika lösningar och därvid funnit att dispensregler avseende de genom förslaget i propositionen tillkommande nya skatteklasserna bör kunna intas i övergångsbestämmelserna till författningsförslaget. Härigenom skulle man tekniskt sett vinna den fördelen att administrationen inte belastas med andra dispensansökningar än de som aktualiseras av det här behandlade författningsförslaget. Möjligheter skulle således inte öppnas till nedsättning under nuvarande högsta skatebelopp. Särskilda skäl torde nämligen inte föreligga att nedsätta skatten under dessa gränser då de befintliga släpvnagnarna anskaffats i medvetande om de nu gällande bestämmelserna.

De avsedda dispensbestämmelserna bör enligt utskottets mening utformas så att Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer — med sådan myndighet avses i första hand länsstyrelserna — om synnerliga skäl föreligger äger nedsätta skatt som skall utgå enligt de nya bestämmelserna i prop. 1969: 10. Nedsättningen skall kunna avse att skatten antingen reduceras i förväg eller restitueras i efterhand. Som grund för nedsättningen bör gälla att sökanden på lämpligt sätt styrker att en släpvnag endast använts eller kommer att användas i förhållandevis obetydlig omfattning jämfört med den normala användningen av sådana fordon. Från vissa branscher har uppgivits att den normala användningen skulle ligga på en körsträcka av ca

10 000 mil per år. Med utgångspunkt från denna uppgift synes nedsättning kunna komma i fråga om körningen inte överstiger 3 000 mil årligen. Härigenom torde de mest angelägna önskemålen från näringslivets sida bli tillgodosedda.

I fråga om bevisningen rörande fordonens användning kan givetvis vissa svårigheter uppkomma. Hänsyn måste självfallet tas till omständigheterna i de enskilda fallen. När det gäller den typ av underutnyttjande av släpvnagnar som beror på att samma dragfordon betjänar flera släpvnagnar bör nedsättningen kunna gälla hela gruppen utan hänsyn till den enskilda släpvnagnens årliga körsträcka. I den mån släpvnagnarnas utnyttjande ligger till grund för ersättning för utfört transportarbete bör i skäligen omfattning uppgifter som godtas av respektive parter kunna tillerkännas bevisvärde, om omständigheterna inte talar däremot. En annan möjlighet som bör kunna stå till buds för att styrka användningens omfattning är att den skattskyldige får rättighet att på egen bekostnad installera väglängdmätare, som kan plomberas och avläsas på lämpligt sätt. I syfte att undersöka möjligheterna att införa en kilometerbeskattning har bilskatteutredningen föranställt om visst utvecklingsarbete i fråga om väglängdmätare. Om man vill utföra mera omfattande praktiska prov med nykonstruerade mätare synes en försöksverksamhet med fördel kunna ske just i fråga om de här avsedda dispensfallen.

Vad slutligen gäller storleken av nedsättningen bör den lämpligen graderas med hänsyn till den årliga körsträckan genom en nedsättning med visst belopp per intervall om viss väglängd. Detaljerna i förslaget bör utformas av Kungl. Maj:t efter samråd med de närmast berörda organisationerna och länsstyrelserna. Utskottet vill vidare understryka att de föreslagna bestämmelserna givetvis måste anses vara av rent provisorisk karaktär i avvaktan på resultatet av bilskatteutredningens överväganden.

Beträffande överbeskattningen av påhängsvagnar har utskottet inte föreslagit några jämkningar. Dessa beskattningseffekter belyses närmare i en promemoria, som utarbetats av en av bilskatteutredningens experter och som fogas som bilaga till detta betänkande. Härav framgår att en överbeskattning av dessa fordon är för handen redan i nu gällande beskattning och den minskar procentuellt sett vid den föreslagna progressiva utbyggnaden av skatteskalen. Problem av denna art bör enligt utskottets mening därför inte tas upp till prövning med anledning av de föreliggande förslagen utan lösas i sitt större sammanhang. Frågan berör vissa av de grundläggande bestämmelserna i vägtrafikförordningen rörande viktbestämningen av fordon och påkallar därför ytterligare överväganden från bilskatteutredningens sida.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet bifall till motionerna I: 881 och II: 1019, I: 893 och II: 1018, motionen I: 892 och motionen II: 1020 i vad de innehåller yrkanden om avslag på eller uppskov med behandlingen

av propositionen 1969:10. I dessa motioner och i skrivelser framställda yrkanden om ytterligare utredning eller ändrade beskattningsregler anser utskottet besvarade eller tillgodosedda genom vad utskottet ovan uttalat och förordat. Även det i motionen I:892 framställda yrkandet om undantag från den höjda släpvagnsskatten för gotlandsregistrerade släpvagnar torde i viss mån bli tillgodosett om de angivna förutsättningarna för nedsättning av skatten är för handen.

Bestämmelserna om beskattningen av släpvagnar är meddelade i förordningen om automobilskatt. Utskottet vill i samband med de här behandlade ändringarna i denna förordning också förorda ett förtydligande i förordningens 18 §, som bl. a. innehåller en fullmakt för Kungl. Maj:t att fastställa s. k. dagskatt för utländska motorfordon. Med stöd av detta bemyndigande har Kungl. Maj:t genom kungörelsen den 4 maj 1934 om skatt å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts (SFS 1934:122), förordnat att sådan skatt skall utgå för vissa andra motorfordon än motorcykel eller personbil med 6 kr. och för vissa tyngre släpvagnar med 5 kr. för varje påbörjad dag. För att ingen tvekan skall råda om att bemyndigandet också skall gälla släpvagnar förordar utskottet en ändring av författningstexten på sätt framgår av utskottets hemställan.

Svårigheterna att utforma en tillfredsställande beskattning av traktorer sammanhänger självfallet med att traktorn endast mera sällan är avsedd för vägtrafik men ändå i viss omfattning trafikerar vägarna. Invändningarna mot en traktorskatt kommer därför främst från företrädare för jord- och skogsbruket, och det nu framlagda förslaget har framkallat inte oväntade reaktioner bland företrädare för dessa näringar, eftersom vissa av deras organisationer ställt sig avvisande till utredningens förslag beträffande beskattning av andra traktorer än trafiktraktorer. Följaktligen har åtskilliga motionsyrkanden framförts om avslag på förslaget i propositionen att beskatta även andra traktorer än trafiktraktorer, om ytterligare differentiering av skatten, om undantag för s. k. reservtraktorer m. m.

Som tidigare nämnts innebär förslaget om traktorskatt att traktor, som används för transport på allmän väg av andra varor än vissa lantbruks- och skogsbruksprodukter, skall beskattas som trafiktraktor (klass I). För dessa traktorer föreslås skatten till hälften av den skatt som nu utgår på lastbil med motsvarande tjänstevikt. Släpvagn, som kopplas till sådan traktor, skall beskattas på samma sätt som släpvagn till bil. För brännolja som används för drift av trafiktraktor skall brännoljeskatt utgå. I denna del har förslaget i stort sett endast mött invändningar beträffande vissa särskilda traktortyper, nämligen s. k. traktordumprar.

För flertalet traktorer inom jordbruket och skogsbruket, dvs. för traktorer med tjänstevikt som inte överstiger 2 500 kg, föreslås en årlig skatt på 200 kr. För större traktor skall enligt förslaget skatt utgå med 300 kr. (Dessa skattesatser gäller klass II). Brännoljeskatt föreslås inte utgå för olja som

används för drift av sådan traktor. För bensindrivna jordbrukstraktorer föreslås en höjning av nu utgående restitutionsbelopp, så att restitutionen skall täcka också den del av förbrukningen, som anses hänförlig till traktorns användning på allmän väg.

Utskottet har vid sin bedömning av dessa frågor funnit att det bör vara av större värde för jordbruket att kollektivt få betala en låg skatt, som ger samtliga jordbrukstraktorer tillträde till allmän väg, än att införa en mera differentierad beskattning med olika skatteklasser och undantag för vissa traktorer. Vill man göra en kostnadsjämförelse och försöka uppskatta vad jordbruket borde få betala för att utnyttja vägarna för sina traktorer är det svårt att få några exakta jämförelsepunkter. Utgår man emellertid från att den genomsnittliga brännoljaförbrukningen ligger närmare 2 000 liter per år och traktor och att de brännoljedrivna traktorerna utnyttjar allmän väg i samma omfattning som de bensindrivna traktorerna antas göra enligt grunderna för restitution av bensinskatt — alltså till en sjättedel av drivmedelsförbrukningen — kan enbart drivmedelsskatten på brännolja för traktor på allmän väg uppskattas till omkring 20 miljoner kr. per år. Att fordonsskatten med hänsyn till axeltryck och lastförmåga inte bör understiga 100 kr. per år och traktor synes skäligt. Detta skulle innebära en sammanlagd fordonsskatt på drygt 20 miljoner kr. Med utgångspunkt från en sådan beräkning får de nu föreslagna skattesatserna, som beräknas ge ca 40 miljoner kr., anses skäliga. Det är enligt utskottets mening inte rimligt att med hänsyn till anmälningsförfarande, administration, skattedebitering och registrering påföra ett nämnvärt lägre årligt belopp än 200 kr. Det bör även observeras att skatten också blir en vid inkomsttaxeringen avdragsgill kostnad, vilket torde innebära att nettobehållningen för statsverket i flertalet fall endast kommer att utgöra halva skattebeloppet. Man kan följaktligen betrakta 200-kronorsskatten som en minimiavgift för jordbruks- och skogsbrukstraktorernas tillträde till allmän väg. Skatten kan också i fråga om dessa traktorer ses som en solidarisk avgift för att täcka det gemensamma vägkostnadsansvaret inom jordbruket och skogsbruket.

Vad vidare gäller s. k. reservtraktorer, alltså vanligen traktorer med antingen stationär användning eller försedda med tillbehör för att kunna användas för särskilda uppgifter, vill utskottet erinra om möjligheten att avregistrera sådana fordon. Registreringsskyldigheten och därmed skattskyldigheten omfattar endast med gummihjul eller band försedda traktorer. Det synes i många fall saknas anledning att behålla gummihjulen på en traktor som närmast används som en stationär motor. Även andra möjligheter torde finnas för att lösa de med reservtraktorerna förenade skatteproblemen.

Utskottet tillstyrker alltså den i propositoinen föreslagna formen för traktorbeskattning och avstyrker följaktligen motionsyrkandena om avslag

på vissa delar av propositionen och om annan klassindelning eller andra skattesatser.

I motionen II: 1118 yrkas att en särskild klass införs för traktorer som inte används på allmän väg och att sådana traktorer skall förses med särskilda skyltar. Denna klass skulle enligt motionärernas mening vara skattefri. Utskottet finner med hänvisning till det ovan anförda inte skäl biträda yrkandet härom. I detta sammanhang vill utskottet något beröra frågan om traktorernas skyltning. Propositionen innehåller inte något förslag på denna punkt och avsikten synes vara att bestämmelser härom skall utfärdas i administrativ ordning. Enligt utskottets mening är det från kontrollsynpunkt angeläget att trafiktraktorer och andra traktorer förses med skyltar som gör det möjligt att fastställa till vilken skatteklass fordonet hänförs.

I motionen II: 1101 yrkas att skatt skall utgå för släpvagn till varje traktor som används på allmän väg. Detta skulle för lantbruket och skogsbruket i praktiken innebära att användningen av traktorer i många fall skulle bli helt olönsam. En sådan åtgärd, som kan försvaras från rent principiella synpunkter, skulle av praktiska skäl inte vara möjlig att genomföra utan en förhållandevis lång omställningstid. Det får inte anses uteslutet att den pågående rationaliseringen inom jordbruket och skogsbruket kommer att skapa förutsättningar för mera rationella transportsystem, där det med hänsyn bl. a. till tidsvinsterna kommer att te sig mer naturligt att utnyttja lastbilar i turkörning än traktorer, som också från trafiksäkerhetssynpunkt måste anses mindre lämpliga.

Motionen aktualiserar emellertid en annan fråga som främst gäller transporter av skogsprodukter på allmän väg. Författningsförslaget innebär att även åkerier och skogsbolag, som har traktorer för transport uteslutande av skogsprodukter, skall kunna få dem registrerade som hänförliga till klass II. Härigenom kan de använda obeskattad brännolja och erlagga traktorskatt med endast högst 300 kr. per år och undgå släpvagnsskatt. Genom ett sådant förfarande skulle i och för sig inte uppkomma några påtagliga konkurrensproblem om frågan endast varit begränsad till vad som vanligen betraktas som traktorer. Vägtrafikförordningens definition på traktor innebär emellertid att varje dragfordon med en högsta hastighet av 30 km i timmen kan klassificeras som traktor. Inom skogsbruket används f. n. dragbilar med påhängsvagnar och därefter kopplade släpvagnar för mycket tunga landsvägs transporter. Genom ett förhållandevis enkelt ingrepp i bilarnas växellåda kan hastigheten maximeras till den för traktorer medgivna. Används ett sådant ekipage uteslutande för timmertransporter skulle alltså den årliga skatten endast uppgå till 300 kr., medan skatten utan ett sådant ingrepp kan beräknas överstiga 20 000 kr. om hänsyn tas till den sammanlagda effekten av traktorskatten, brännoljeskatten och den höjda släpvagnsskatten. Denna skillnad måste i vissa fall inbjuda till att registrera här avsedda fordon som

traktorer och använda dem framför allt för korta transporter, exempelvis mellan skogsföretagens terminaler och fabriker. Härigenom gynnas långsamma, tunga transporter till förfång för andra trafikanter och ett sådant förfarande står inte heller i överensstämmelse med principen om fordonens kostnadsansvarighet för utnyttjandet av det allmänna vägnätet. Vidare kan konkurrensrubbingar uppstå. Med hänsyn till risken för sådana komplikationer har utskottet inte ansett sig kunna godta förslaget till traktorskatt utan ändring. Utskottet har övervägt olika möjligheter i syfte att begränsa de angivna olägenheterna och därvid stannat för att förorda att ett traktortåg, som på allmän väg transporterar mer än 15 ton skogsprodukter, alltid skall beskattas som trafiktraktor. I och för sig skulle en lägre gräns varit att föredra, men därigenom skulle användningen av specialbyggda skogs-traktorer också komma att begränsas på ett mindre lämpligt sätt. Genom 15-tonsgränsen undantas de till traktorer omgjorda lastbilarna från den förmånligare skatteklassen utan att de inom jordbruket och skogsbruket använda transporttraktorerna får någon försämrad ställning. Något motsvarande problem i fråga om jordbrukets produkter och förnödenheter torde inte — såvitt utskottet har sig bekant — vara för handen, varför inskränkingen bör kunna begränsas till skogsprodukterna.

I ett par motioner och i en skrivelse till utskottet har behandlats vissa särskilda frågor, som aktualiserats i samband med propositionen om traktorskatt. I motionerna I: 972 och II: 1121 tas med utgångspunkt från förslaget om skatt för släpvagn till trafiktraktor upp frågan om beskattningen av s. k. traktordumprar. Dessa torde ha sin främsta användning vid större anläggningsarbeten som vägbyggen och flygplatsbyggen för transport av jord, sten och schaktmassor. Den svenskbyggda dumpern är ramstyrd. Genom att den dragande delen av fordonet kan kopplas bort från släpvagnen och hastigheten normalt inte överstiger 30 km i timmen kan fordonet klassificeras som traktor med släpvagn, vilket innebär att den kan köras på obeskattad brännolja och utan fordonsskatt. Då flertalet traktordumprar i viss omfattning utnyttjar de allmänna vägarna kommer förslaget om traktorskatt att innebära att halv lastbilsskatt kommer att utgå på dragfordonet och full släpvagnsskatt på släpvagnen samt att brännoljan blir beskattad. Dessa konsekvenser kan te sig hårda med hänsyn till att dessa fordon till stor del utför transporter utanför de allmänna vägarna. Samtidigt bör dock observeras dels att traktordumpen nu åtnjuter vissa skattemässiga favörer, dels att de eventuellt ökade skattekostnaderna till stor del kommer att drabba det allmänna genom att kostnaderna för vägbyggen o. d. till övervägande del bestrids av allmänna medel. I de fall det kan styrkas att en traktordumper till endast obetydlig del utnyttjar det allmänna vägnätet bör det enligt utskottets mening vara möjligt att nedsätta skatten för traktordelen, släpvagnen eller bådadera. Det finns därför skäl att också i traktorskatteförordningen införa dispensregler i detta syfte. Vidare bör Kungl. Maj:t få rätt



all förordna att traktor, som enligt författningen skall tillhöra klass I, får hänföras till klass II.

Sistnämnda åtgärd bör emellertid endast i undantagsfall tillgripas beträffande traktordumprar. I första hand bör sådana fall som Sveriges tivoliägares riksförening åberopat i skrivelse till utskottet föranleda ändrad klassificering av traktor. Transporten av tivolivagnar sker i stor omfattning per järnväg. För att transportera vagnarna från järnvägsstation till uppställningsplats används traktorer, som normalt går på allmän väg. Dessa transportsträckor är förhållandevis korta. Den för tivoliägarna besvärande konsekvensen av förslaget till traktorskatteförordning är emellertid inte att traktorerna skulle bli trafiktraktorer och endast få köras på beskattad brännolja utan att själva tivolivagnarna måste registreras som släpvagnar och att full släpvagnsskatt således skall utgå. En tivoliägare som enligt avtal med SJ har ordnat huvuddelen av sina transporter med tåg bör kunna få de traktorer som endast används för transport mellan järnvägsstation och uppställningsplats hänföra till klass II och således endast betala den lägre traktorskatten samt slippa erlägga skatt för vagnarna. Liknande omständigheter kan också åberopas i fråga om industritraktorer som endast går mycket korta sträckor på allmän väg eller som sporadiskt utför vissa renhållningstransporter.

Vid granskning av författningsförslagets tekniska utformning har utskottet funnit att de föreslagna ändringarna i förordningarna om brännoljeskatt resp. gasolskatt inte bör träda i kraft den 1 september 1969 utan först den 1 januari 1970, då traktorskatten skall börja utgå. Utskottet förordar vidare den redaktionella ändringen av 1 § i förslaget till traktorskatteförordning att punkten c) i fjärde stycket utgår, då samma begränsning som denna punkt avser är angiven i 2 § tredje stycket.

Mot de delar av propositionerna som inte särskilt behandlats i betänkandet har utskottet ej funnit anledning till erinran.

### Utskottets hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet

A) att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 10 antalar det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändring i förordningen den 2 juni 1922 (nr 250) om automobilskatt med de ändringar och tillägg att *dels* ingressen erhåller följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 2 juni 1922 om auto-

Härigenom förordnas, att 5 och 18 §§ förordningen den 2 juni 1922

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

mobils katt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

om automobils katt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

dels 18 § erhåller följande ändrade lydelse:

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 18 §.

Efter vilka grunder samt på vad sätt den, som tillverkar eller bedriver handel med automobiler eller släpvagnar, skall erlægga skatt för användande i trafik av automobil eller släpvagn, som av honom hålles till salu, så ock om och i vad mån skatt skall utgå för automobil, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts eller av utomlands bosatt person för sådant ändamål här förvärvats, bestämmes av Konungen.

Efter vilka grunder samt på vad sätt den, som tillverkar eller bedriver handel med automobiler eller släpvagnar, skall erlægga skatt för användande i trafik av automobil eller släpvagn, som av honom hålles till salu, så ock om och i vad mån skatt skall utgå för automobil eller släpvagn, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts eller av utomlands bosatt person för sådant ändamål här förvärvats, bestämmes av Konungen.

dels övergångsbestämmelserna erhåller följande såsom utskottets förslag betecknade lydelse:

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1970.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1970. *Föreligger synnerliga skäl kan Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer nedsätta skatten, dock lägst till belopp som följer av äldre bestämmelser.*

B) att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 45

dels antar de vid propositionen fogade förslagen till

1) traktorskatteförordning med de ändringar att 1 och 2 §§ och en tillkommande 5 § erhåller följande såsom utskottets förslag betecknade lydelse:

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

1 §.

För registrerad — — — — — denna förordning.

Uttrycken traktor — — — — — (nr 648).

Med allmän — — — — — allmän samfärdsel.

Med transport på allmän väg avses befordran på sådan väg av gods, som ej är lastat på traktorn eller motorredskapet. Som transport på allmän väg anses dock ej

a) godsbefordran vid passage över allmän väg,

b) befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap, som skall drivas med traktorn eller motorredskapet, eller drivmedel eller reservdelar för traktorn eller redskapet,

c) befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk.

Förordningen gäller — — — — — militärt fordonsregister.

2 §.

Fordon för — — — — — två klasser.

Till klass I — — — — — motsvarande sätt.

Som trafiktraktor anses icke traktor vars användning för transport på allmän väg är begränsad till befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk.

Som trafiktraktor anses icke traktor vars användning för transport på allmän väg är begränsad till befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk under förutsättning, såvitt gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt icke överstiger 15 ton.

Till klass II — — — — — än trafiktraktor.

5 §.

*Föreligger synnerliga skäl kan Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer medge nedsättning av eller befrielse från traktorskatt eller medge att traktor, som enligt denna förordning skall höra till klass I, hänföres till klass II.*

2) förordning om ändring i förordningen den 15 december 1961 (nr 653) om brännoljeskatt med den ändringen att övergångsbestämmelserna erhåller följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

*(Kungl. Maj:ts förslag)*

*(Utskottets förslag)*

Denna förordning träder i kraft  
den 1 september 1969.

Denna förordning träder i kraft  
den 1 januari 1970.

3) förordning om ändring i förordningen den 29 maj 1964 (nr 352) om gasolskatt med den ändringen att övergångsbestämmelserna erhåller följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

*(Kungl. Maj:ts förslag)*

*(Utskottets förslag)*

Denna förordning träder i kraft  
den 1 september 1969.

Denna förordning träder i kraft  
den 1 januari 1970.

*dels* förklarar att det vid propositionen fogade förslaget till

4) förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)  
inte föranleder någon erinran från riksdagens sida;

*dels* bemyndigar Kungl. Maj:t att — enligt hittills tillämpade grunder för beräkning av restitutionen — förordna om restitution fr. o. m. år 1970 tills vidare av bensinskatt på bensin, som förbrukats vid användning av bensindrivna traktorer inom jordbruket, med 350 kr. för traktor och år;

C) att riksdagen avslår

de med anledning av proposition nr 10 väckta motionerna

1) I: 891 och II: 1019

2) I: 893 och II: 1018

3) I: 892

4) I: 894

5) II: 1020

samt de med anledning av proposition nr 45 väckta motionerna

1) I: 956 och II: 1099

2) I: 957 och II: 1100

- 3) I: 958 och II: 1098
- 4) I: 972 och II: 1121
- 5) I: 974 och II: 1120
- 6) I: 973
- 7) II: 1101
- 8) II: 1118
- 9) II: 1119

i den mån motionerna inte kan anses besvarade genom vad utskottet anfört och hemställt.

Stockholm den 6 maj 1969

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

---

#### *Närvarande*

från första kammaren: herrar John Ericsson (s), Lundström (fp), Sundin\* (cp), Wårnberg\* (s), Gösta Jacobsson (m), Paul Jansson (s), Stadling (s), Karl Pettersson (m), Ove Karlsson (s) och Levin (fp); samt

från andra kammaren: herrar Magnusson i Borås\* (m), Brandt (s), Engkvist (s), fru Nettelbrandt (fp), herrar Nyström\* (s), Eriksson i Bäckmora (cp), Wikner\* (s), Andersson i Södertälje (s), Marcusson (s) och Sundkvist (cp).

\* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

---

#### **Reservation**

av herrar *Lundström* (fp), *Sundin* (cp), *Gösta Jacobsson* (m), *Karl Pettersson* (m), *Levin* (fp), *Magnusson* i Borås (m), fru *Nettelbrandt* (fp), herrar *Eriksson* i Bäckmora (cp) och *Sundkvist* (cp), vilka  
*dels* anfört följande beträffande

#### **A. Ärendenas behandling**

Enligt de av riksdagen år 1963 beslutade riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken skall denna baseras på kostnadsansvarighetsprincipen, dvs. varje trafikgren skall bära de kostnader den förorsakar det allmänna. Även motorfordonsbeskattningen skall alltså bygga på denna princip och en särskild utredning, vägkostnadsutredningen, har tillsatts för att undersöka de komplicerade tekniska problem som sammanhänger med kostnadsansvarigheten för vägarna. Samtidigt fick bilskatteutredningen i uppdrag att bl. a. utforma systemet för kostnadernas finansiering. Utan att avvakta slutfö-

randet av dessa utredningar har på ytterst lösa grunder det förslag till skärpt släpvnagsbeskattning konstruerats som nu föreligger. Tillfredsställande utredningsmaterial saknas, varför det inte varit möjligt att överblicka behovet och konsekvenserna i olika hänseenden. Vi finner det anmärkningsvärt att propositionen trots sina vittgående konsekvenser inte bygger på något i vanlig ordning remissbehandlat förslag. Att den kraftiga höjning som föreslås för de tyngre släpvnagnarna skulle erfordras med hänsyn till kostnadsansvarighetsprincipen har inte visats. Tvärtom finns det mycket som talar för att de starkt progressiva skatteuttag som föreslås är väsentligt större än vad genomförandet av denna princip kräver. Beskattningens höjd bör inte fastställas utan ytterligare klarlägganden av släpvnagnarnas vägnadsansvar. Enbart denna omständighet bör föranleda att ärendet hänskjutes till riksdagens höstsession, så att erforderliga undersökningar kan göras under mellantiden.

Åtskilliga av de svårigheter som uppkommer genom en skärpt släpvnags-skatt har sin grund i att utnyttjandegraden varierar högst väsentligt på grund av konstruktion och transportsystem. Vi vill i angivna hänseende peka på den omfattande provkarta på olika släpfordonstyper med varierande användningssätt som föreligger. Specialvagnar spelar en stor roll för transport av skogsprodukter, betongelement, färdiga hus, grävmaskiner och lyftkranar m. m. Därtill kommer att ett stort antal släpvnagnar har en årlig total användningstid som väsentligt understiger motsvarande tid för de vanliga lastbilarna. Att rätta till de oformligheter, som förslaget i propositionen i denna del medför, enbart genom dispenser låter sig inte göra. Ett vidsträckt dispensförfarande medför administrativa svårigheter och står dåligt i överensstämmelse med riksdagens beskattningsrätt. Enligt vår mening bör en ökad differentiering av släpvnagsskatten kunna övervägas för att minska olägenheterna av en skärpt beskattning. Lättnader i beskattningen för släpvnagnar med kort körtid bör medges under särskilt angivna förutsättningar.

Även om det finns motiv för införande av en skärpt beskattning av släpvnagnar, måste riksdagen ha ett tillfredsställande faktaunderlag för att kunna fatta beslut i denna fråga. Då sådant underlag saknas, borde kompletterande utredning ha verkställts och ett slutligt ställningstagande uppskjutits till höstsessionen. Eftersom beskattningen av släpvnagnar och traktorer måste ses i ett sammanhang bör jämväl beslutet om traktorbeskattningen anstå tills förutsättningar för prövning av släpvnagsskatten föreligger. Vi är i likhet med utskottets majoritet angelägna om att de här behandlade frågorna avgörs utan onödig tidsutdräkt och förordar därför att utskottet får ta initiativ till den ytterligare utredning som erfordras. Vi finner det därvid angeläget att bilskatteutredningen får yttra sig över den nu föreslagna skärpningen av släpvnagsskatten. Genom det här angivna förfarandet bör

det bli möjligt att vid detta års höstriksdag ta ställning till de förevarande spörsmålen.

### B. Släpvnagnsskatten

Om vårt angivna uppskovsyrkande skulle av riksdagen lämnas utan bifall vill vi som en provisorisk lösning i andra hand föreslå följande.

Vi vill inte bestrida att den utveckling som under senare år ägt rum i riktning mot större släpvnagnar bör föranleda en översyn av beskattningen av sådana fordon och vi kan acceptera en rimlig skärpning av skatten på fordon över 14 ton, för vilka skatten f. n. är 1 800 kr. oavsett hur mycket totalvikten överstiger nämnda viktgräns. Dessa bestämmelser innebär otvivelaktigt ett skattemässigt gynnande av de större släpvnagnstyperna. För att motverka den snedvridning av konkurrensförhållandena gentemot andra transportmedel, som till följd härav äger rum, anser vi oss kunna så till vida acceptera Kungl. Maj:ts proposition som vi i princip förordar att viss höjning av släpvnagnsskatten nu kommer till stånd utan att avvakta ställningstagandet till bilskatteutredningens slutliga förslag, som enligt uppgift kommer att framläggas först in på 1970-talet. Vi finner emellertid kloket bjuda att nämnda provisorium inte så utformas att en fortsatt utveckling av transportväsendet hämmas genom en maximal skattebelastning av släpvnagnarna utan i stället beskattningen ges en mera moderat avvägning med tanke på de skiftande förhållanden i fråga om specialkonstruktioner, användningssätt och användningsfrekvens som föreligger. Det har icke tillfredsställande motiverats, varför släpvnagnsskatten skall ges samma progressivitet som lastbilsskatten.

Utnyttjandet av släpvnagnar och påhängsvagnar har i hög grad bidragit till den rationaliseringsprocess på transportväsendets område som ägt rum och vilken möjliggjort att transportkostnaderna kunnat hållas nere. Det framstår därför som angeläget att en blivande beskattningsreform på området, som syftar till en anpassning av släpvnagnsskatten efter vägkostnaderna, utformas så att rationaliseringsvinsterna inte äventyras. Det här behandlade förslaget synes oss innebära väsentliga risker i sådant avseende.

Vi finner därför skäl förordna att skatten för släpvnagnar med totalvikt mellan 14 ton och 36 ton blir proportionell i förhållande till totalvikten och att den med bibehållande av de i propositionen föreslagna viktklasserna t. o. m. 36 ton skall utgå med etappvis höjda belopp som motsvarar 150 kr. per ton. Att slutgränsen sätts vid 36 ton motiveras med att fordon över denna storlek regelmässigt inte får användas utan särskilt tillstånd av vederbörande länsstyrelse och har låg utnyttjandegrad.

Med den av oss föreslagna provisoriska lösningen, vilken innebär en avvägning som bör kunna accepteras utan närmare utredning om släpvnagnar-

nas vägkostnadsansvar, minskas behovet av dispenser väsentligt. Vi är dock medvetna om att utrymme ändå bör finnas för dispenser för vissa fordon. Särskilda dispensregler blir alltså erforderliga för att undvika påtagliga skatteorättvisor. Med hänsyn till riksdagens beskattningsrätt bör proposition rörande dispensreglernas närmare utformning föreläggas höstriksdagen.

### C. Traktorskatten

Förslaget om beskattning av traktorer innebär att skatten bestäms efter schablonmässiga grunder och ej med hänsyn till fordonens vägkostnadsansvar. Trots detta avsteg från den av riksdagen beslutade kostnadsansvarighetsprincipen bör emellertid traktorskatten så långt möjligt anpassas till skatten på fordon vilka utför ett motsvarande trafikarbete. Den vitt skilda och därmed starkt varierande användningen på allmän väg av traktorer motiverar dessutom en klar skattemässig differentiering. Med denna utgångspunkt anser vi, att en indelning i tre klasser med viss variation inom klasserna efter fordonens tjänstevikt är motiverad. I klass I bör lämpligen de s. k. trafiktraktorerna med den mest omfattande väganvändningen ingå i enlighet med propositionens indelning. De traktorer inom jord- och skogsbruk som i mycket obetydlig utsträckning används på allmän väg bör ingå i en särskild skattefri klass III. Till denna klass bör hänföras sådana traktorer som inte används för transport på allmän väg eller vars användning för sådan transport är begränsad till antingen passage av allmän väg eller färd till eller från arbetsplats, hörande till brukningsenheten. Övriga traktorer hänförs till klass II. Eftersom vägslitaget varierar icke obetydligt med hänsyn till fordonens tjänstevikt finner vi en ytterligare differentiering i tjänsteviktsklasser motiverad. Uppdelningen bör i enlighet med vad som förordas i motionerna I: 974 och II: 1120 göras så att den årliga skatten utgör för traktor med en tjänstevikt ej överstigande 2 300 kg 100 kr., om tjänstevikten överstiger 2 300 men ej 3 000 kg 200 kr. och om tjänstevikten överstiger 3 000 kg 300 kr.

*dels hemställt*

A) att riksdagen med hänsyn till vad reservanterna anfört beträffande ärendenas behandling beslutar

1) uppskjuta behandlingen av Kungl. Maj:ts propositioner nr 10 och nr 45 till höstsessionen av innevarande års riksdag i avvaktan på resultatet av den utredning i frågorna som det i enlighet med det anförda bör ankomma på utskottet att låta verkställa,

2) att den föreslagna beskattningen av släpvagnar och traktorer skall gälla från och med den 1 april 1970;

B) att riksdagen om yrkandet under A icke bifalles

1) antar det under punkten A i utskottets hemställan an-



givna förslaget till förordning om ändring i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt med den ändringen att 5 § erhåller följande såsom *reservanternas förslag* betecknade lydelse:

(Utskottets förslag)

(Reservanternas förslag)

5 §.

Skatt utgår — — — — — automobilens tjänstevikt:

e) för släpvagn:  
om totalvikten understiger ettusen kilogram, med etthundratjugu kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilogram, med etthundraåttio kronor;

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusen kilogram, med tvåhundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med trehundrasextio kronor;

om totalvikten uppgår till tretusen men icke femtusen kilogram, med sexhundra kronor;

om totalvikten uppgår till femtusen men icke åttatusen kilogram, med åttahundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till åttatusen men icke elvatusen kilogram, med ettusenåttio kronor;

om totalvikten uppgår till elvatusen men icke fjortontusen kilogram, med ettusenåttahundra kronor;

om totalvikten uppgår till fjortontusen men icke sjuttontusen kilogram, med *tvåtusenfemhundratjugu* kronor;

om totalvikten uppgår till sjuttontusen men icke tjugutusen kilogram, med *tretusentvåhundrafyrtio* kronor;

e) för släpvagn:  
om totalvikten understiger ettusen kilogram, med etthundratjugu kronor;

om totalvikten uppgår till ettusen men icke ettusenfemhundra kilogram, med etthundraåttio kronor;

om totalvikten uppgår till ettusenfemhundra men icke tvåtusen kilogram, med tvåhundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till tvåtusen men icke tretusen kilogram, med trehundrasextio kronor;

om totalvikten uppgår till tretusen men icke femtusen kilogram, med sexhundra kronor;

om totalvikten uppgår till femtusen men icke åttatusen kilogram, med åttahundrafyrtio kronor;

om totalvikten uppgår till åttatusen men icke elvatusen kilogram, med ettusenåttio kronor;

om totalvikten uppgår till elvatusen men icke fjortontusen kilogram, med *ettusenfemhundratrettio* kronor;

om totalvikten uppgår till fjortontusen men icke sjuttontusen kilogram, med *ettusenniohundraåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till sjuttontusen men icke tjugutusen kilogram, med *tvåtusenfyrhundratrettio* kronor;

## (Utskottets förslag)

om totalvikten uppgår till tjugutusen men icke tjugufemtusen kilogram, med *tretuseniohundrasextio* kronor;

om totalvikten uppgår till tjugufemtusen men icke trettiotusen kilogram, med *femtusenfyrahundra* kronor;

om totalvikten uppgår till trettiotusen men icke trettiofemtusen kilogram, med *sextusenåttahundrafyrtio* kronor;

om totalvikten uppgår till trettiofemtusen men icke fyrtiotusen kilogram, med *åttatusentvåhundraåttio* kronor; *samt*

*om totalvikten uppgår till fyrtiotusen kilogram eller mera, med nio-tusensjuhundraatjugukronor.*

## (Reservanternas förslag)

om totalvikten uppgår till tjugutusen men icke tjugufemtusen kilogram, med *tretusenettihundraåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till tjugufemtusen men icke trettiotusen kilogram, med *tretuseniohundratrettio* kronor;

om totalvikten uppgår till trettiotusen men icke trettiofemtusen kilogram, med *fyratusensexhundraåttio* kronor;

om totalvikten uppgår till trettiofemtusen kilogram *eller mera*, med *fyratusenåttahundratrettio* kronor.

Det åligger ————— av skatten.

2) i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om proposition till innevarande års höstriksdag med förslag till bestämmelser rörande den nedsättning och restitution av automobilskatt, som påkallas av den skärpta släpvagnsbeskattningen,

3) antar det under punkten B 1 i utskottets hemställan angivna förslaget till traktorskatteförordning med de ändringar att 1, 2 och 3 §§ erhåller följande såsom *reservanternas förslag* betecknade lydelse:

## (Utskottets förslag)

För registrerad traktor och registrerat motorredskap *utgår* traktorskatt enligt denna förordning.

## (Reservanternas förslag)

## 1 §.

För registrerad traktor och registrerat motorredskap *skall erläggas* traktorskatt enligt *bestämmelserna* i denna förordning.

Uttrycken traktor ————— eller redskapet.

Förordningen gäller ————— militärt fordonsregister.

(Utskottets förslag)

(Reservanternas förslag)

## 2 §.

Fordon för vilka utgår traktorskatt indelas i två klasser.

Till klass I hör traktor som används för transport på allmän väg (trafiktraktor) och motorredskap som används på motsvarande sätt.

*Som trafiktraktor anses icke traktor vars användning för transport på allmän väg är begränsad till befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk under förutsättning, såvitt gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt icke överstiger 15 ton.*

Till klass II hör annan traktor än trafiktraktor.

*I skattehänseende indelas traktorer i tre klasser.*

Till klass I hör traktor som används för transport på allmän väg (trafiktraktor) och motorredskap som används på motsvarande sätt. *Till denna klass hör också traktor som på allmän väg transporterar produkter från eller förnödenheter för skogsbruk om lasten sammanlagt överstiger 15 ton.*

Till klass II hör traktor vars användning för transport på allmän väg är begränsad till befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk, under förutsättning, såvitt gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt icke överstiger 15 ton.

Till klass III hör traktor som icke används för transport på allmän väg eller vars användning för sådan transport är begränsad till antingen passage av allmän väg eller färd till eller från arbetsplats hörande till bruksenheten.

## 3 §.

För fordon ————— av tjänstevikten.

För traktor som tillhör klass II utgår traktorskatt för helt kalenderår med 200 kronor, om tjänstevikten ej överstiger 2 500 kilogram, och 300 kronor, om tjänstevikten överstiger 2 500 kilogram.

För traktor som tillhör klass II utgår traktorskatt för helt kalenderår med 100 kronor, om tjänstevikten ej överstiger 2 300 kilogram, med 200 kronor, om tjänstevikten överstiger 2 300 kilogram men icke 3 000 kilogram och med 300 kronor om tjänstevikten överstiger 3 000 kilogram.

För traktor som tillhör klass III utgår ej traktorskatt.

## Till Bevillningsutskottet

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 10 år 1969, i vilken föreslås en höjning av fordonsskatten för tyngre släpvagnar, vill Näringslivets Trafikdelegation framhålla följande.

Det är enligt Trafikdelegationens uppfattning angeläget, att frågor rörande förändrad beskattning eller andra väsentliga ändringar av förutsättningen för näringslivets transporter bedöms med ledning av ett tillfredsställande utredningsmaterial. Endast härigenom blir det möjligt att överblicka förslagets alla konsekvenser.

Det förslag till höjning av släpvagnsskatten som nu framlagts saknar sådant utredningsunderlag, varför det ej är möjligt att med ledning av propositionen bedöma vilka effekter höjningarna kan komma att få. Enligt delegationens uppfattning är det också förvånande, att förslaget framlagts innan bilskatteutredningen, som har till uppgift att behandla just skattefrågor av denna typ, fått tillfälle att redovisa sina överväganden.

Även om vissa justeringar av skatterelationen mellan lastbilar och släpvagnar på sikt kan bli aktuella måste konstateras att det nu framlagda förslaget är så bristfälligt underbyggt att det ej bör läggas till grund för beslut i skattefrågan. Relationerna mellan vägkostnaderna och fordonstyper resp. fordonstorlekar är därtill så väsentligt mycket mer komplicerade än som antytts i propositionen. Det är överhuvud taget tveksamt om man på kostnadsmässiga grunder kan fördela mer än en förhållandevis liten del av det totala kostnadsansvaret. Riksdagens ställningstagande bör därför anstå till dess bilskatteutredningen redovisat sitt utredningsmaterial.

Bland de uppenbara nackdelarna i släpvagnsskatteförslaget som redan nu kan överblickas kan nämnas de skattemässiga konsekvenserna för påhängsvagnar för vissa systemtransporter och för specialsläpvagnar.

Det är lätt att konstatera att påhängsvagnarna (dvs. semitrailers) missgynnas i skatteförslaget jämfört med mer konventionella kombinationer av dragbil och vanlig två- eller treaxlig släpvagn. Detta sammanhänger med att en väsentlig del av påhängsvagnens beskattade totalvikt vilar på dragbilen, som beskattas för sig. Härigenom åstadkommes en form av dubbelbeskattning, som självfallet skulle komma att hämma utvecklingen av dessa fordonstyper, som eljest medför fördelar.

I anslutning härtill bör också utvecklingen mot olika slag av systemtransporter uppmärksammas. Det kan här vara fråga om renodlade landsvägs-transportsystem exempelvis med ett flertal påhängsvagnar eller andra släpvagnar som betjänar ett dragfordon. Medan släpfordonen lastas eller lossas används dragfordonen för förflyttning av andra släp. Härigenom kommer släpvagnarna att utnyttjas för väsentligt kortare körsträckor än dragfordonen. Dessa förhållanden har ej beaktats i Kungl. Maj:ts skatteförslag.

Andra fall där skatteförslaget på ett orimligt sätt drabbar utvecklade transportsystem har belysts bl. a. i bifogade skrivelser från ASG och ASG-transportörerna till finansministern. Enligt detta system transporteras på-

hängsvagnar på speciellt utrustade järnvägsvagnar mellan Stockholm och Göteborg. Även dessa påhängsvagnar som sålunda endast använder väg- och gatunätet för korta lokala körningar medan de under övrig tid transporterats på järnväg drabbas fullt ut av den föreslagna höjda släpvagnsskatten. Förslaget motverkar uppenbarligen utvecklingen mot sådana former av transportsamverkan mellan trafikmedlen. Detsamma gäller självfallet de fall då påhängsvagnar och andra släpvagnar under väsentlig del av tiden utnyttjas för transporter med färjor exempelvis i Gotlandstrafiken.

I propositionen har ej heller uppmärksammats att åtskilliga tunga släpvagnar utnyttjas endast i mycket liten omfattning. Det är då i första hand fråga om specialfordon för förflyttning exempelvis av grävmaskiner eller andra arbetsredskap. Att belasta dessa släpvagnar utan hänsyn till den korta utnyttjandetiden leder ofrånkomligen till väsentliga kostnadsökningar och kommer i åtskilliga fall att hindra användningen av rationella specialfordon.

Med hänsyn till det bristfälliga underlaget för förslaget till höjd släpvagnsskatt och till de uppenbara nackdelar för näringslivet förslaget skulle leda till hemställer Trafikdelegationen, att Kungl. Maj:ts proposition nr 10 år 1969 i avvaktan på förslag från bilskatteutredningen ej läggs till grund för beslut om ändrad släpvagnsbeskattning.

Stockholm den 5 mars 1969

NÄRINGSLIVETS TRAFIKDELEGATION

*Ingemar Blennow*

*/Gunnar Himmelstrand*

## PM

**med beräkningar av överbeskattningen av påhängsvagnar i jämförelse  
med övriga släpvagnar**

Föreliggande kalkyler är baserade på gällande skattesatser avseende lastbilar och på i proposition nr 10 år 1969 föreslagna beträffande släpvagnar. De får alltså inte ses såsom ingående i bilskatteutredningens arbete på en revision av vägtrafikbeskattningen. Problemet har emellertid uppmärksamats av utredningen och kommer att behandlas av denna.

För kalkylen har utvalts 4 släpvagnar med totalvikt enligt nedanstående tabell 1. Enligt prop. 10 får dessa den fordonsskatt som anges i tabellen.

**Tabell 1. Föreslagna fordonsskatter för vissa utvalda släpvagnar**

Släpvagn	Totalvikt ton	Föreslagen skatt kr/år
(1)	(2)	(3)
I.....	15,0	2 520
II.....	20,0	3 960
III.....	25,0	5 400
IV.....	30,0	6 840

De angivna skattesatserna förutsättes gälla oberoende av om släpvagnen är påhängsvagn eller övrig släpvagn. Emellertid har det med rätta framhållits att påhängsvagnarna är överbeskattade eller om man så vill att fordonståg innehållande påhängsvagn är dubbelbeskattade. Viss del av skatten skulle redan vara betald hos dragbilen, som har särskild anordning för påhängsvagn. Maximilasten hos denna utgöres helt av den del av påhängsvagnens totalvikt, som upptas av dragbilen. Det har därför sitt intresse att närmare undersöka beskattningen av dragbilen. Den genomsnittliga tjänstevikten hos lastbilar, som drar påhängsvagnar med i tabell 1 angivna totalvikter, kan bestämmas med tillhjälp av tabell och diagram 3.21.31 sidorna 87 och 88 i »Lastbilar och lastbilstrafik m. m.» (Fi 1969:1). Lastbilarnas tjänstevikter och fordonsskatter finnes redovisade i tabell 2.

**Tabell 2. Till påhängsvagnarna hörande dragbilars tjänstevikter och fordonsskatt**

Släpvagn	Dragbilens tjänstevikt ton	Dragbilens for- donsskatt kr/år
(1)	(2)	(3)
I.....	5,7	3 912
II.....	6,7	4 872
III.....	7,3	5 700
IV.....	7,5	6 060

Lastbilståg av dessa storlekar har vanligen axelarrangemang enligt bilaga 1. För släpvagn I och II är den övre silhuetten den vanliga, för släpvagn III förekommer både den mellersta och den undre och för släpvagn IV vanligen den undre.

Ur tabellerna och diagrammen 3.51.24 och 3.51.28 på sidorna 159 och 160 resp. 167 och 168 i ovannämnda betänkande kan totalvikterna och därmed maximilasterna bestämmas. Dessa har sammanställts i tabell 3. Förutsätter man att fordonsskatten är bestämd så att den motsvarar hela totalvikten kan den tänkas uppspjälkad i en del, som svarar mot tjänstevikten och en del mot maximilasten. Om vid tjänstevikten  $T_i$ , maximilasten  $M_i$  och totalvikten  $T_i$  fordonsskatten är  $F_i$  blir alltså maximilastandelen av fordonsskatten  $\frac{M_i \times F_i}{T_i}$  vilken likaledes redovisats i tabell 3:

**Tabell 3. Fördelning av dragbilarnas totalvikt och fordonsskatt**

Släpvagn	Dragbilens totalvikt ton	Dragbilens maximilast ton	Maximilastandel av fordonsskatten kr/år
(1)	(2)	(3)	(4)
I.....	13,0	7,3	2 200
II.....	16,5	9,8	2 900
III.....	19,0	11,7	3 500
IV.....	21,5	14,0	3 900

Kolumn (4) tabell 3 skulle enligt resonemanget ovan ge en bild av påhängsvagnens överbeskattning, dvs. skatten på den del av påhängsvagnens totalvikt, som tas ut både hos påhängsvagnen och dragbilens.

Emellertid kompliceras kalkylen av att dragbilarna är uppenbart underbeskattade. De har nämligen avsevärt lägre tjänstevikt för en viss totalvikt, än lastbilar, som inte har anordning för påhängsvagn, och får, eftersom fordonsskatten tas ut efter tjänstevikten för låg skatt.

Tabellerna och diagrammen 3.51.25 och 3.51.29 på sidorna 161 och 162 resp. 169 och 170 ger uppgifter om tjänstevikterna för lastbilar exkl. sådana med anordning för påhängsvagn vid totalvikter enligt kolumn 2, tabell 3. Dessa jämte tillhörande fordonsskatter finns redovisad i tabell 4.

**Tabell 4. Fordonsskatter för lastbilar utan anordning för påhängsvagn**

Släpvagn	Totalvikt ton	Tjänstevikt ton	Fordonsskatt kr/år
(1)	(2)	(3)	(4)
I.....	13,0	6,6	4 776
II.....	16,5	7,8	6 600
III.....	19,0	8,7	8 220
IV.....	21,5	9,1	8 940

Dragbilarnas underbeskattning erhålles genom att subtrahera kolumn 3, tabell 2 från kolumn 4, tabell 4, varvid erhålles avrundade de tal, som anges nedan i kolumn 3, tabell 5. I samma tabell har den uppskattade dubbelbeskattningen redovisats i kolumn 2.

Med det sätt att angripa problemet, som här beskrivits och för de exempel som valts, skulle den uppskattade överbeskattningen uppgå till belopp enligt kolumn 4, tabell 5.

**Tabell 5. Uppskattning av påhängsekipagens överbeskattning**

Släpvagn	Kol 4 tab 3	(Kol 4 tab 4) — (Kol 3 tab 2)	Påhängsekipagens uppskattade över- beskattning (2)—(3) kr/år
(1)	(2)	(3)	(4)
I.....	2 200	900	1 300
II.....	2 900	1 700	1 200
III.....	3 500	2 500	1 000
IV.....	3 900	2 900	1 000



Bilaga 1

Silhuetter för i kalkylen ingående fordon

