

Nr 972

Av herr **Jacobsson, Gösta**, och herr **Pettersson, Karl**, i anledning av
*Kungl. Maj:ts proposition nr 45, med förslag till traktor-
skatteförordning, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 1121 i Andra kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 45 föreslås att registrerade traktorer skall bli föremål för en särskild traktorskatt samt att brännoljedrivna sådana traktorer i vissa fall skall få framföras endast med beskattad brännolja. Vidare skall enligt förslaget släpvagnar, vilka dras av vad som i propositionen kallas trafiktraktorer, bli föremål för beskattning på samma sätt som lastbilsdragna släpvagnar. Därvid har förutsatts att den i proposition nr 10 föreslagna skatteskalen skall användas.

De framlagda förslagen till beskattning av traktorer har inte kunnat grundas på kostnadsansvarighetsprincipen, utan beskattning har avvägts efter schablonartade grunder. För traktorer som inte transporterar annat än förnödenheter för eller produkter från jordbruk eller skogsbruk är skatten — beroende på vikten — 200 kr. eller 300 kr. per kalenderår. För andra traktorer som används för transport på allmän väg (trafiktraktorer) är lägsta skattebelopp 200 kr., vilket sedan stiger med tjänstevikten. Sistnämnda typ av traktorer får inte heller framdrivas med obeskattat bränsle.

Vid utformningen av beskattning på trafiktraktorer har hänsyn inte tagits till det förhållandet att traktorn endast i relativt begränsad omfattning framförs på allmän väg. I och med att en traktor, som normalt endast används inom ett inhägnat industriområde, lämnar detta för att transportera gods på allmän väg blir den att hänföra till trafiktraktor. I propositionen synes man ha utgått ifrån att trafiktraktorer kontinuerligt används för godstransporter på allmän väg. Detta är emellertid ingalunda fallet. Det synes i och för sig knappast 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 i den utredning som föregått Kungl. Maj:ts förslag (betänkandet *Traktorbeskattning*, avgivet av bilskatteutredningen) förordades en beskattning av

traktorer och släpvagnar som används för transport av lantbruks- och skogsbruksprodukter på vägsträckor över 20 km. Av konkurrensskäl ansåg utredningen sig inte kunna undantaga släpvagnar som används i samband med sådana transporter. Dessa släpvagnar kommer emellertid enligt Kungl. Maj:ts förslag att undantas. Den stora gruppen släpvagnar torde komma att användas inom det sålunda undantagna området, och kvar blir huvudsakligen släpvagnar som kopplats till traktorer i rena landsvägstransporter. Här har utredningen inte kunnat förelägga något material vare sig rörande användningsgrad eller användningsområde.

Med hänsyn till den brist på material för bedömning av frågan om beskattningen av traktordragna släpvagnar som föreligger synes det ligga närmast till hands att skjuta på frågan till dess bilskatteutredningens slutbetänkande föreligger. Med hänsyn till de konkurrensförhållanden som otvivelaktigt föreligger, även om de är begränsade, skall vi dock inte framställa något yrkande av denna innebörd.

Dagen lösning utgör dock endast ett provisorium.

En fordonstyp som i propositionen utsatts för en särskilt styvmoderlig behandling är traktordumpern. Detta arbetsredskap har i skattehänseende helt jämförts 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 tippplatser i terräng, där markförhållandena gör det svårt för konventionella lastbilar att ta sig fram. I denna användning ligger också dess lönsamhet. Det är endast sekundärt — i anslutning till huvuduppgiften och för att inbespara omlastningen till annat fordon — som dumpern ävenledes används för transporter på allmänna vägar och då uteslutande på relativt korta avstånd. Dess ekonomiska användning för landsvägstransporter är uppenbarligen icke oväsentligt underlägsen andra traktorekipages. I fråga om kostnadsbelastningen av vägarna är också att märka att dumpern tack vare sina breda gummihjul har god bärförmåga och lågt marktryck samt även med tung last låg vägslitningseffekt. Av de i betänkandet redovisade undersökningarna av AB Bolinder-Munktell framgår att av det undersökta materialet ca 1 300 dumprar endast 34 % använder allmän väg för transporter; för denna kategori kan andelen körning på allmän väg av hela körsträckan antagas inskränka sig till 66 %. Detta innebär en faktisk väganvändning på blott inemot 25 % av totalantalet dumprar vilka ingått i undersökningsmaterialet. Angivna procentsiffror 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 av AB Bolinder-Munktell talar enligt vår mening för att för traktordumpern fastställs en reducerad skattesats enligt särskild schablon. Lämpligen bör denna schablon få en sådan utformning att för dragfordonet, d. v. s. själva traktorn, utgår samma skatt som enligt propositionen utgår för trafiktraktorer, d. v. s. halv lastbilsskatt, men att för arbetsredskapet for-

donsskatten begränsas till en fjärdedel av fordonsskatten för en lastbil med motsvarande tjänstevikt. Denna senare schablon synes oss böra utsträckas till att gälla jämväl traktordrivna släpvagnar över huvud taget.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer vi,

att riksdagen med ändring av Kungl. Maj:ts proposition nr 45 rörande traktorbeskattningen fastställer att för traktor respektive dumperdrivna släpvagnar (påhängsvagnar) skall utgå en skatt uppgående till en fjärdedel av fordonsskatten för en släpvagn till en lastbil med motsvarande tjänstevikt.

Stockholm den 10 april 1969

Gösta Jacobsson (m)

Karl Pettersson (m)
