

## Nr 45

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till traktorskatteförordning, m. m.; given Stockholms slott den 7 mars 1969.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag,

*dels* föreslå riksdagen att antaga härvid 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* inhämta riksdagens yttrande över härvid fogat förslag till

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

*dels* föreslå riksdagen att bifalla det förslag i övrigt, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## GUSTAF ADOLF

*G. E. Sträng*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås 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 jämfäst 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 anmälningskyldighet m. m. föreslås träda i kraft den 1 september 1969.

Vidare föreslås höjning av det belopp med vilket ägare av bensindriven 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.

**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 kilo-

gram 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 jämlikt 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;

*sidvagn*: 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 karoseri, 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 karoseri, 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 försedd 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)

gistrerings skylt). Om sådan skylt förmäles 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.

## 12 §.

1 mom. 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 mom. 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.

## 13 §.

1 mom. 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

## (Föreslagen lydelse)

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

Släpfordon må *ej* dragas av bil och *släpvagn* må *ej* dragas av sådan *traktor* eller sådant *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 mom. Polismyndighet, som utfärdat *interimslicens* för oregistrerat fordon, skall tillhandahålla *licensinnehavaren* *interimsskyltar*, för *motorfordon* två *samt* för *traktor* och *motorredskap* en.

1 mom. 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 stadga.

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-de (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. Dyligt 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.

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 besiktigade (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. Dyligt 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-

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-, interimse- 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-, interimse- 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 behöver vara tänd och att i stället för

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 behöver vara tänd och att i stället för

## (Nuvarande lydelse)

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.

## 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.

## 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.

## (Föreslagen lydelse)

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.

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.

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 vederlig oriktig uppgift äger 65 § 4 mom. andra och tredje styckena samt 5 mom. första stycket vägtrafikförordningen motsvarande tillämpning.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 7 mars 1969.*

**N ä r v a r a n d e:**

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LANGE, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTTSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *beskattning av traktorer och motorredskap* och anför.

**Inledning**

Frågan om beskattning av traktorer har varit aktuell i olika sammanhang. I en år 1953 avgiven promemoria (Stencil Fi den 30 december 1953) framhöll 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken att dess förslag till beskattningsregler (SOU 1953: 34) kunde tänkas leda till en intensifierad användning av traktortåg på allmänna vägar och gator. Sedan utredningen konstaterat att det var nödvändigt att avkräva traktortrafiken dess kostnadsansvar för väganvändningen, föreslog utredningen en särskild skatt för traktorer som framfördes på allmän väg eller gata. Förslaget, som inte omfattade bensindrivna jordbrukstraktorer, innebar en enhetlig, årlig traktorskatt för brännolja- eller fotogendrivna jordbrukstraktorer och en årlig traktorskatt, differentierad efter tjänstevikt, för trafiktraktorer. I den proposition, vari utredningens huvudbetänkande behandlades (prop. 1954: 112), anslöt sig föredragande departementschefen till principen att traktorer, som används på allmänna vägar och gator, borde delta i kostnaderna för vägväsendet. Departementschefen ansåg emellertid att de redovisade uppgifterna om väganvändningen var alltför osäkra för att tjäna som grund för en mera definitivt utformad beskattning av traktortrafiken. Departementschefen fann sig därför inte kunna i det sammanhang som då förelåg förorda att en särskild traktorskatt infördes. Riksdagen godkände departementschefens uttalande i detta avseende (BeU 45, rskr 277).

Under hänvisning till att frågan om traktorbeskattning övervägdes av

1953 års trafikutredning lämnade riksdagen (BeU 1958: 18 och 1960: 12) utan åtgärd vissa motioner i ämnet (1958: I: 37 och II: 43 samt 1960: I: 122 och II: 145).

I betänkandet Svensk Trafikpolitik I (SOU 1961: 23) föreslog 1953 års trafikutredning som ett provisorium i avvaktan på utredningens slutliga förslag till reviderad vägtrafikbeskattning att för traktorer, som användes i yrkesmässig trafik och som framfördes på annat drivmedel än bensin, skulle utgå en årlig skatt, differentierad efter tjänstevikt. Förslaget avstyrktes vid remissbehandlingen. Efter motion till 1963 års riksdag (II: 427) med yrkande om förslag till traktorbeskattning hänvisade bevillningsutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande (BeU 1963: 24) till det förslag 1953 års trafikutredning framlagt. Utskottet framhöll bl. a. att det enligt utskottets mening var angeläget att understryka vikten av att frågan om beskattning av traktorer fick sin snara lösning, eftersom ett fortsatt dröjsmål kunde bidra till att traktortrafiken på väg ökade ytterligare på lastbilstrafikens bekostnad. Med hänsyn till att frågan var under Kungl. Maj:ts prövning genom 1953 års trafikutrednings förslag, fann utskottet dock inte påkallat med särskild riksdagsskrivelse rörande beskattningen av traktorer i vägtrafik.

I 1963 års principproposition (nr 191) rörande riktlinjer för den stalliga trafikpolitiken behandlades de betänkanden som avlämnats av 1953 års trafikutredning. Föredragande departementschefen föreslog en viss liberalisering beträffande de yrkesmässiga traktortransporterna. Något förslag om traktorbeskattning framfördes inte i propositionen, som i detta avseende lämnades utan erinran av riksdagen (S3LU 1, rskr 424).

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 26 februari 1965 tillkallade jag sju sakkunniga med uppgift att verkställa översyn av vägtrafikbeskattningen och därmed sammanhängande frågor. I direktiven till utredningen, som antagit namnet *bilskatteutredningen*<sup>1</sup>, anförde jag bl. a. att frågan om beskattning av traktorer och motorredskap hörde till de problem, som utredningen hade att ta ställning till.

Den 11 november 1968 avlämnade bilskatteutredningen betänkandet Traktorbeskattning (SOU 1968: 50). Utredningen föreslår att traktorer i skattehänseende indelas i tre klasser. Till den första hänförs traktorer som i princip ej används för transport på allmän väg. För dessa traktorer föreslås inte någon skatt. Till den andra klassen hänförs traktorer, som ej drivs med bensin och som i viss omfattning används för transport på allmän väg av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk. För dessa föreslås dels en enhetlig årsskatt, dels en veckoskatt, differentierad efter traktorns tjänstevikt. Till den tredje klassen hänförs övriga traktorer.

<sup>1</sup> Ledamöter generaldirektören Hörjel, tillika ordförande, riksdagsmännen Folke Björkman Johannes Blidfors, Nils-Eric Gustafsson och Gösta Sterne samt hovrättsassessorn Hans Henrik Abelin och kanslirådet Boret Palm.

För dessa föreslås en årlig skatt efter samma grunder som den nuvarande fordonsskatten på lastbilar. Som framgår av den fortsatta redogörelsen föreslås även att motorredskap i skattehänseende likställs med traktorer och att släpvagnar som dras efter traktorer i klass III beskattas på samma sätt som lastbilsdragna släpvagnar.

Utredningens författningsförslag torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga*.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av riksåklagaren, Göta hovrätt, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, statens järnvägar, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens väginstitut, transportnämnden, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, riksrevisionsverket, kontrollstyrelsen, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Kronobergs, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Värmlands, Kopparbergs, Västernorrlands och Västerbottens län, bilregisterutredningen, motorredskapsutredningen, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Aktiebolaget Sågverksintressenter, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Föreningen Skogsbrukets Arbetsgivare, Motorbranschens Riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Riksförbundet Landsbygdens Folk (RLF), Skogsindustriernas Samarbetsutskott, Skogs- och lantarbetsgivareföreningen, Sveriges Bilindustri- och bilgrossistförening, Svenska Järnvägsmannaförbundet, Svenska Kommunförbundet, Svenska Lantmännens Riksförbund, Svenska Lasttrafikbilägareförbundet, Svenska petroleuminstitutet, Svenska skogsarbetareförbundet, Svenska Sockerfabriks Aktiebolaget, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenska vägföreningen, Sveriges Betodlares Centralförening, Sveriges Industriförbund, Sveriges Lantbruksförbund, Sveriges Schaktentreprenörers Riksförbund och Sveriges skogsägareföreningars riksförbund. Dessutom har yttranden avgetts av Skånes handelskammare, Svenska Byggnadsentreprenörföreningen, Sveriges Mekanförbund och Sveriges Tivoliägareförening.

### Nuvarande ordning

Enligt vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) indelas motordrivna fordon i motorfordon (dvs. bilar och motorcyklar), traktorer och motorredskap. Traktor skall vara inrättad huvudsakligen som dragfordon och motorredskap inrättat huvudsakligen som arbetsredskap. För båda dessa fordonsslag gäller att de skall vara konstruerade för en hastighet av högst 30 km/tim. och bara med svårighet kunna ändras till högre hastighet. Enligt vägtrafikförordningen gäller vidare att släpfordon bl. a. skall vara byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för person- eller godsbefordran. Om släpfordonet är försett med hjul eller band kallas det släpvagn.

Med vissa undantag — bl. a. i fråga om motordrivna fordon eller släpfor-



don som tillhör staten och som är tillverkade för särskilda militära ändamål — föreligger registreringsplikt för bilar och motorcyklar, för traktorer som är försedda med gummihjul eller band och för släpfordon som dras av bil. Fordon som är registreringspliktigt får med vissa undantag användas bara om det är registrerat. Ägare av registrerat fordon är skyldig att till registreringsmyndigheten anmäla vissa ändringar på fordonet, t. ex. sådana som rör tjänstevikten.

Enligt förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt utgår med vissa undantag skatt för registrerade motorfordon och släpvagnar. Fordonsskatt utgår emellertid inte för traktorer eller motorredskap. Skatteplikten inträder enligt huvudregeln när fordonet registreras och upphör med utgången av den månad då fordonet förs av ur bilregistret.

Skatten utgår i princip för kalenderår. Inträder skattskyldighet under det löpande året, erläggs skatt med belopp som motsvarar återstående del av året inberäknat den månad under vilken skattskyldighet inträder. Skatt kan inte utgå för kortare tid än kalendermånad. Skattskyldig är den som vid kalenderårets början är eller bort vara registrerad som ägare till fordonet eller, när fordonet första gången förs in i bilregistret, den som därvid antecknas som ägare.

Skatten utgår med olika belopp för motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar och släpvagnar. Skattesatserna för samma fordonskategori varierar med fordonsvikten. För bilar tas skatten ut i form av en grundavgift (165 kr.) och en tilläggsavgift som är olika för personbil, lastbil och buss. Tilläggsavgiften varierar med tjänstevikten. För lastbil är t. ex. tilläggsavgiften, om fordonets tjänstevikt ej överstiger 3 000 kg, 55 kr. för varje påbörjat tal av 100 kg av tjänstevikten minskad med 900 kg. Om tjänstevikten t. ex. överstiger 7 000 kg, är tilläggsavgiften 4 995 kr. för 7 000 kg av tjänstevikten och 180 kr. för varje påbörjat tal av återstående del av tjänstevikten.

Skatten på släpvagnar utgår i förhållande till fordonets totalvikt enligt en indelning i f. n. nio skatteklasser och utgör lägst 120 och högst 1 800 kr. Genom prop. 1969: 10 har föreslagits en höjning av den årliga fordonskatten för registrerade släpvagnar med en totalvikt om 11 000 kg eller däröver. Propositionen är f. n. föremål för riksdagens prövning.

Som tidigare nämnts utgår fordonskatt i princip bara på registrerade motorfordon och släpvagnar. Om ett sådant fordon tas i bruk utan att skatt erlagts, kan straff ådömas enligt automobilskatteförordningen. Brukas fordonet utan att registrerings- eller anmälningskyldighet fullgjorts, kan den försumlige straffas enligt vägtrafikförordningen. Döms ägaren till ansvar i sistnämnda fall, skall han dessutom förpliktas att utge den skatt som undandragits genom förfarandet.

Enligt kungörelsen den 12 december 1924 (nr 513) angående uppbörd av automobilskatt m. m. skall automobilskatt påföras skattskyldig i det inom vederbörande län förda bilregistret första gången då fordonet registreras

och därefter för varje kalenderår så länge fordonet är skattepliktigt. Ordinarie uppbörd av fordonsskatt sker genom postverkets försorg årligen under tiden den 10 februari—den 4 mars. Skattekvitto tillställs den skattskyldige mot postförskott. Fr. o. m. den 1 januari 1969 kan skattskyldig för bil eller släpvagn erhålla anstånd med betalning av skatten, om denna överstiger 1 500 kr. Bestämmelserna om anstånd innebär att skatten kan få erläggas genom högst fyra delbetalningar under året. Möjligheterna till anstånd med betalning av fordonsskatten regleras i kungörelsen den 9 november 1956 (nr 556) om anstånd i vissa fall med erläggande av automobilskatt (senast ändrad 1968: 488).

Skatt på drivmedel utgår i form av brännoljeskatt, gasolskatt eller bensinskatt. Dessa skatter är specialdestinerade för vägväsendet. Dessutom beskattas drivmedlet med motorbränsleskatt och allmän energiskatt.

Enligt förordningen den 15 december 1961 (nr 653) om brännoljeskatt utgår sådan skatt på brännolja med 34 öre för liter. Om skatten skall erläggas av tillverkare eller registrerad leverantör eller vid import utgör den dock 31 öre för liter. Skatt enligt förordningen skall inte utgå för brännolja som uppenbart är avsedd att förbrukas för annat ändamål än drift av motor i motorfordon. Brännoljeskatt utgår sålunda inte för olja som används för drift av traktorer eller motorredskap.

Enligt förordningen den 29 maj 1964 (nr 352) om gasolskatt utgår sådan skatt på gasol i princip med 29 öre för liter. Skatt enligt förordningen utgår om bränslet används för drift av motor i motorfordon men inte om bränslet nyttjas för drift av traktorer eller motorredskap.

Enligt förordningen den 7 april 1961 (nr 372) om bensinskatt utgår sådan skatt på bensin och vissa alkoholer med 43 öre för liter. I princip är all bensin skattepliktig, sålunda även den som används för drift av traktorer. Skattskyldighet åvilar som regel registrerade tillverkare och återförsäljare samt importör.

Beträffande bensindriven traktor utgår fr. o. m. år 1958 restitution med 340 kr. per år och traktor för bensinskatt på den bensin som förbrukats vid användning av traktorn inom brukningsenheter med en viss minsta areal. Principiellt beräknas restitutionsbeloppet med utgångspunkt från en genomsnittlig total bensinförbrukning med avdrag för den förbrukning som kan hänföras till körning på väg. Den sistnämnda förbrukningen anses generellt utgöra en sjättedel av den totala förbrukningen. Riktlinjerna i övrigt för beräkningen av restitution av bensinskatt på bensin som används vid drift av jordbrukstraktorer framgår av prop. 1959: 37 (BeU 20, rskr 113).

## Utredningen

I betänkandet redovisar utredningen inledningsvis vissa allmänna synpunkter på frågan hur vägtrafikbeskattningen bör utformas. Enligt utredningen skall skatten eller avgiften för det enskilda fordonet så nära som möjligt motsvara vad som med utgångspunkt i de år 1963 antagna trafikpolitiska principerna<sup>1</sup> utgör fordonets kostnadsansvar (den s. k. k o s t n a d s a n s v a r i g h e t s p r i n c i p e n). I enlighet härmed skall skattesystemet ge möjlighet att ta ut såväl särkostnaderna (de trafikberoende kostnaderna) som de gemensamma kostnaderna (de trafikoberoende kostnaderna eller residualkostnaderna). Vidare bör enligt utredningen beskattningen täcka hela vägtrafiksektorn men i minsta möjliga utsträckning gå därutöver. Skattesystemet måste också, framhåller utredningen, vara billigt och enkelt att administrera och hantera för myndigheter och enskilda.

Med dessa utgångspunkter har utredningen funnit att det lämpligaste skattesystemet för bensindrivna fordon bör vara en kombination av bensinskatt och fordonsskatt, utformad på i princip samma sätt som nu. Vad beträffar brännoljedrivna fordon har utredningen med hänsyn till pågående undersökningar ännu inte tagit ställning till vilket skattesystem som bör väljas. Valet står här mellan å ena sidan fordonsskatt kombinerad med brännoljeskatt och å andra sidan en beskattning efter körd vägsträcka (kilometer-skatt). Utredningen framhåller att valet av skatteform i princip inte påverkar det förslag till traktorbeskattning som utredningen nu lägger fram.

Beräffande kostnadsansvarighetsprincipen, tillämpad på vägtrafiksektorn, framhåller utredningen, att, förenklat uttryckt, principen får anses innebära att för varje fordon skall erläggas en avgift som motsvarar de kostnader som fordonet förorsakar det allmänna. Därigenom uppnås konkurrens på lika villkor mellan olika fordonsslag och den samhällsekonomiskt mest fördelaktiga transportapparaten.

Utredningen har gjort vissa kostnadsberäkningar för att klarlägga skillnaderna i transportkostnad mellan lastbils- och traktorekipage. En schematisk beräkning har utförts från vissa förenklade förutsättningar. I båda fallen har beräkningarna utgått från samma slag av fordon, nämligen ett dragfordon, konstruerat som semitrailer, och en påhängsvagn med boggi. Resultatet av de jämförande beräkningarna tyder enligt utredningen på att traktortransporter i dagens läge är billigare än lastbilstransporter även på längre transportavstånd. Den avgörande orsaken härtill är enligt utredningen att det för traktortransporterna inte lämnas något bidrag till kostnaderna för vägväsendet.

Utredningen konstaterar att den nuvarande skattefriheten för traktorerna och den bristande konkurrensneutraliteten mellan lastbils- och traktor-

<sup>1</sup> Jfr prop. 191, S3LU 1, rskr 424.

transporter har lett till en olycklig snedvridning. Utredningen anser det angeläget att bromsa denna utveckling och föreslår att man inför en med fordonsskatten på lastbilar likvärdig beskattning av traktortransporter på allmän väg.

Utredningen har företagit vissa undersökningar rörande traktor användningen i lantbruk, skogsbruk, anläggningsarbeten m. m. På grundval av inhämtade upplysningar angående användningen av traktorer och motorredskap har utredningen kommit till vissa slutsatser. Beträffande användningen av traktorer i *lantbruket* finner utredningen att det helt övervägande antalet leveranser till och från centralförening sker inom korta transportavstånd (upp till 15 km). I fråga om användningen av traktorer i *skogsbruket* anser utredningen att en minskning kan förutses av den relativt obetydliga andelen av det transportarbete som i dag sker på vägar för vilka bidrag helt eller delvis utgår av allmänna medel. Vad slutligen gäller användningen av traktorer och motorredskap i *anläggningsarbeten m. m.* konstaterar utredningen följande. Förekommande motorredskap är bl. a. asfalt- och betongutläggare, grävmaskiner, lyftkranar, motorschaktvagnar och vägghylvar. Bara i undantagsfall används dessa fordon i transportarbete. Däremot har, framhåller utredningen, vanliga jordbrukstraktorer med tillkopplad släpvagn använts ganska länge för transport av jord, grus, sand o. d. Genom att bygga en speciell släpkärra med tippkar för masstransporter vid schaktningsarbeten har man erhållit s. k. traktordumprar som genom drivning på släpvagnens axel fått en särskilt god kapacitet och framkomlighet. För att dumperkipagen skall kunna klassificeras som traktor med släpvagn — och alltså undantas från skatteplikt såsom för lastbil — har ramleden gjorts delbar. Enligt utredningen kan man räkna med att ett inte obetydligt antal dumptrar används i transportarbete på allmän väg.

Utredningen konstaterar vidare att traktorer med tillkopplade släpvagnar används för rena landsvägstransporter. Det har emellertid inte varit möjligt att göra en fullständig undersökning av hur traktorer används för sådana transporter vid sidan av transporter inom lantbruks- och skogsbruksnäringarna. Utredningen belyser i stället transportförhållandena genom olika exempel som visar skattesystemets betydelse för valet av transportmedel.

Med hänsyn till det anförda föreslår utredningen att skatt i viss omfattning skall utgå för traktorer. Utredningen föreslår också att motorredskap i skattehänseende likställs med traktorer. Skatten föreslås utgå i förhållande till traktorns användning för transport. Med transport avses utredningen befordran av gods som inte är lastat på traktorn. Normalt förutsättes att godset lastas på släpvagn, kopplad till traktorn.

Utredningen föreslår att traktorer i skattehänseende indelas i tre klasser.

Till *klass I* hör traktor 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.

Till *klass II* hör traktor som används för transport på allmän väg av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk. Annat gods får bara i undantagsfall transporteras på allmän väg med traktor som tillhör *klass II*. Sådan användning som medges för traktor i *klass I* föreslås dock alltid tillåten. Som lantbruks- eller skogsbruksprodukter anses enligt förslaget inte varor som genom industriell bearbetning eller på annat sätt förädlats mera än som är normalt på fältet eller i skogen.

För brännoljedrivna traktorer i *klass II* föreslås en årlig traktorskatt. Vid bestämmande av årsskattens belopp har utredningen sökt beräkna vad som normalt kan antas utgå per år i form av traktorskatt (där traktorn hänförs till *klass III*), släpvagnsskatt och brännoljeskatt för ett ekipage av den storlek som vanligen används i lantbruk. Utredningen anser det realistiskt att räkna med traktorskatt om ca 500 kr., släpvagnsskatt om 840 kr. och brännoljeskatt om ca 1 350 kr. (körsträcka 1 500 mil, oljeförbrukning 3 liter för mil och brännoljeskatt 30 öre för liter). Härvid erhålls en total årsskatt om ca 2 700 kr. Med hänsyn till att lantbruks- och skogsbrukstraktorer bara i begränsad omfattning utnyttjar de allmänna vägarna och att särskilda inskränkningar föreslås i rätten att använda fordonen i sådan trafik, anser utredningen en traktorskatt om 200 kr. för helt kalenderår skälig.

Om traktorn används för transport på längre sträcka av allmän väg än 20 km, föreslår utredningen att särskild veckoskatt skall utgå beroende på traktorns tjänstevikt. Utredningen föreslår att veckoskatten blir 30 kr., om tjänstevikten inte överstiger 1 600 kg, 50 kr., om tjänstevikten överstiger 1 600 men inte 3 000 kg, och 80 kr., om tjänstevikten överstiger 3 000 kg. I normalfallet torde veckoskatten enligt utredningen bli 50 kr. Veckoskattens belopp har beräknats med hänsyn till den föreslagna skatten för traktor av tre normalstorlekar i *klass III* och med en antagen körsträcka om 1 500 mil och brännoljeskatt om 30 öre för liter. De framräknade beloppen har minskats med traktorskatten 200 kr., varefter återstoden dividerats med 50.

Utredningen föreslår att traktorskatt ej skall utgå för bensindrivna traktor i *klass II* och att fordonsskatt ej skall utgå för släpvagn som dras av traktor i *klass II*. Vidare föreslås att skattefri brännolja får användas för drift av traktor i *klass II*.

Till *klass III* hör övriga traktorer. För dessa föreslås inga begränsningar i rätten att använda allmänna vägar. Traktorskatt föreslås utgå för dessa traktorer med belopp som varierar efter fordonets tjänstevikt och som bestäms med utgångspunkt från skatten för lastbilar. Med hänsyn till att traktorn på grund av sin lägre hastighet har kortare årlig körsträcka, före-

slår utredningen att traktorskatten bestäms till hälften av fordonsskatten för en lastbil med motsvarande tjänstevikt. Utredningen förutsätter att traktorer i klass III skall framföras på beskattat bränsle.

Beträffande *släpvagnar* visar en av utredningen företagen undersökning (Stencil Fi 1969: 1) att lastbilsdragna släpvagnar utnyttjas i betydligt mindre utsträckning än dragfordonen. Eftersom traktorerna i motsats till lastbilarna inte i någon utsträckning kan utnyttjas för transport utan släpvagn, finner utredningen att användningen av traktor och släpvagn är i huvudsak lika när det gäller traktortåg. Utredningen anser det därför inte finnas anledning att reducera skatten för traktordragna släpvagnar i förhållande till lastbilsdragna. Utredningen föreslår med hänsyn härtill att släpvagn som dras efter traktor i klass III beskattas på samma sätt som lastbilsdragna släpvagnar. Fordonsskatt för dessa släpvagnar föreslås således utgå enligt automobilskatteförordningen.

Som framgår av redogörelsen för gällande bestämmelser föreligger registreringsplikt för traktorer som är försedda med gummihjul eller band och för släpvagnar som dras av bil. Registreringsplikt föreligger inte för motorredskap. Utredningen föreslår att registreringsplikten utvidgas att omfatta traktorer och motorredskap i klasserna II och III och släpfordon som dras av traktor eller motorredskap i klass III. Vid registrering av traktor och motorredskap skall sökanden enligt utredningens förslag uppge vilken klass fordonet skall tillhöra. Avser någon att använda traktorn eller motorredskapet på sådant sätt att fordonet kommer att tillhöra högre skatteklass än tidigare, skall han anmäla detta till bilregistret, innan förändringen i användandet inträder. Bötesstraff bör enligt utredningen kunna följa för den som åsidosätter registrerings- eller anmälningsskyldighet.

De regler som gäller för uppbörd av automobilskatt bör enligt utredningen gälla även beträffande traktorskatt. Veckoskatten skall emellertid enligt utredningens förslag betalas förskottsvis för kalendervecka till posten utan att bilregistret kopplas in. Skattemedlen föreslås redovisade utan specifikation direkt till riksrevisionsverket. Vid betalning av veckoskatten skall enligt förslaget användas en särskild blankett. Postens kvitto skall gälla som kvitto på veckoskatten.

Utredningen föreslår att den nya beskattningen skall tillämpas fr. o. m. år 1970. För att uppdateringen av bilregistren skall vara klar i god tid föreslås att de nya reglerna om anmälnings- och registreringskyldighet skall gälla redan fr. o. m. den 1 oktober 1969 och att ägare av registrerad traktor inom tre veckor från denna dag skall ha anmält till bilregistret till vilken klass traktorn skall höra.

Utredningens förslag till traktorbeskattning föranleder ändringar i vägtrafiklagstiftningen och i viss annan lagstiftning, bl. a. drivmedelsskattelagstiftningen. Förslagen i dessa hänseenden är genomgående att betrakta som följdändringar med hänsyn till de förslag som tidigare redovisats.

Utredningens förslag om utvidgning av registreringsplikten för vissa fordon medför att kontrollbesiktning skall ske även av släpvagn som dras av traktor i klass III, medan traktorn fortfarande faller utanför besiktningsvånget. Utredningen finner flera skäl tala för att även dessa traktorer underkastas kontrollbesiktning men anser det falla utanför utredningsuppdraget att lägga fram förslag i denna fråga.

### Remissyttrandena

Av ett 70-tal remissinstanser ställer sig flertalet positiva till utredningens principiella resonemang, enligt vilket varje fordon skall stå sitt vägkostnadsansvar gentemot det allmänna. Man tillstyrker att traktortransporter på allmän väg skattemässigt får bära sin del av vägtrafikkostnaderna.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser att den av utredningen åberopade kostnadsansvarighetsprincipen synes vara riktig som grund för bedömningen av föreliggande skattefråga. Länsstyrelsen konstaterar emellertid att utredningen eftersträvat en anpassning av traktorskatten till skatten på lastbilar utan att man kunnat göra klart för sig i vad mån lastbilsbeskattningen sker i överensstämmelse med kostnadsansvarighetsprincipen. Även om det således enligt länsstyrelsens uppfattning föreligger en brist i underlaget för bedömningen av frågan om en traktorbeskattning, anser länsstyrelsen det dock lämpligt att traktorskatt i viss omfattning införs redan nu med hänsyn till traktorernas förmodade del i de totala trafikknaderna. Sveriges Lantbruksförbund ansluter sig till den principiella uppfattningen att kostnadsansvarighetsprincipen bör vara vägledande vid uppgörande av ett rättvist skattesystem. En förutsättning för principens genomförande är dock att de olika trafikgrenarnas kostnadsansvar blir klarlagt. Förbundet konstaterar att utredningen inte — vilket ej heller varit utredningens uppgift — beräknat kostnadsansvaret för någon trafikgren, varför de slutsatser som utredningen kommit fram till i stor utsträckning framstår som obestyrkta påståenden. Enligt förbundets mening har utredningen, när den beräknat traktorns eventuella samhällsnytta, gjort jämförelsen med lastbil under den realistiska förutsättningen att lastbilens nuvarande beskattning motsvarar dess verkliga kostnadsansvar. Avgörande för frågan, om traktortransporter är samhällsekonomiskt omotiverade, är emellertid enligt förbundet hur kostnadsansvaret i verkligheten är fördelat. Förbundet anser det sannolikt att en undersökning av olika trafikgrenars kostnadsansvar kommer att visa att traktorerna visserligen bör beskattas men att skatten på lastbilarna f. n. ej motsvarar deras kostnadsansvar. Liknande synpunkter anförs av bl. a. Svenska Byggnadsentreprenörföreningen.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser att, om generella skatteuttag med-

för en i förhållande till kostnadsansvaret för hög skatt, en utjämning bör ske för uppnående av skälig rättvisa.

*Överbefälhavaren* har i princip intet att erinra mot förslaget men förutsätter att utgiftsramen för det militära försvaret i 1968 års försvarsbeslut kompenseras med belopp motsvarande de merkostnader som följer av att förslaget genomförs.

En del remissinstanser tar inte ställning till utredningens principiella resonemang i förevarande sammanhang utan föredrar att avvakta utredningens slutbetänkande. Denna inställning företräds av bl. a. *domänstyrelsen*, *Föreningen Skogsbrukets Arbetsgivare*, *Skogs- och lantarbetsgivareföreningen*, *Sveriges skogsägareföreningars riksförbund*, *Skogsindustriernas Samarbetsutskott* och *Sveriges Industriförbund*. Industriförbundet påpekar att, även om förslaget avser att tillgodose principen om konkurrensneutralitet mellan olika transportgrenar, utredningen inte har angett hur denna princip och kostnadsansvarighetsprincipen skall kunna förenas. Förbundet anser det omöjligt att avgöra, om man med utredningens förslag når ett uttag som överensstämmer med det enskilda fordonets kostnadsansvar eller ej. I förbundets synpunkter instämmer i huvudsak *Sveriges Mekanförbund*.

*Motorbranschens Riksförbund* vill avvakta utredning angående motorismens kostnadsansvar, innan slutlig ställning tas till frågan, och betraktar utredningens förslag som provisoriska.

Några remissinstanser ställer sig mer eller mindre kritiska mot möjligheterna att praktiskt genomföra kostnadsansvarighetsprincipen. *Länsstyrelsen i Blekinge län* anser att vid utformningen av vägtrafikbeskattningen denna princip måste modifieras med hänsyn till intresset av ett enkelt och lätthanterligt skattesystem. *RLF* anser principen riktig som teoretisk konstruktion men finner den inte användbar för praktiskt bruk.

Beträffande den allmänna utformningen av förslaget till traktorbeskattning ställer sig samtliga remissinstanser positiva till införande av skatt på sådana traktorer som av utredningen hänförts till klass III. *Länsstyrelsen i Värmlands län*, *RLF* och *Sveriges Industriförbund* avstyrker dock att andra traktorer än klass III-traktorer beskattas. *RLF* anser att en traktorskatt som exklusivt drabbar jordbruket framstår som ytterst diskutabel, eftersom en sådan skatt direkt skulle påverka lönsamheten och arbetsinkomsterna inom näringen och rubba balansen gentemot andra näringar och grupper i samhället. Från jordbrukets sida kommer enligt förbundet att krävas ekonomisk kompensation, om en sådan traktorskatt införs. Förbundet framhåller att en fast traktorskatt inte kommer att påverka lantbrukarens val av transportmedel, eftersom detta blir en fast kostnad till vilken han tar hänsyn vid sin företagsekonomiska marginalkalkyl. Genom att en traktorskatt påverkar användningen av jordbrukstraktorerna kommer emellertid transportarbetet under lågsäsongen att skäras ned. Därigenom ökas risken för att arbetskraft friställs.



I några fall ifrågasätts om storleken av skattesatserna för traktorer i klass III avpassats så att konkurrensneutralitet uppnåtts i förhållande till lastbilarna. Sålunda framhåller *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *Sveriges Bilindustri- och bilgrossistförening*, *Svenska Lasttrafikbilägarförbundet*, *Svenska petroleuminstitutet* och *Svenska vägföreningen* i gemensamt yttrande och med instämmande av *Motorbranschens Riksförbund*, att utredningen inte redovisat några uppgifter som stöder förslaget att sätta skatten på traktorer i klass III till ungefär hälften av fordonsskatten för lastbilar. Man finner det därför svårt att säga, om den eftersträlvade konkurrensneutraliteten mellan lastbils- och traktortransporter erhållits.

Även i fråga om den årliga skatten för traktorer i klass II ifrågasätts från en del håll, om den föreslagna skattesatsen kan anses väl vald. Några, bland dem *lantbruksstyrelsen*, *Skogs- och lantarbetsgivareföreningen*, *Svenska Lantmännens Riksförbund* och *Sveriges Lantbruksförbund*, föreslår att årsskatten differentieras efter traktorns storlek och bestäms till 80, 100 resp. 120 kr. Om skattesatsen 200 kr. skulle fastställas, bör den enligt remissinstanserna i vart fall inbegripa veckoskatten.

*Svenska Järnvägsmannaförbundet* anser, mot bakgrunden av att en realistisk beräkning av årsskatten synes vara 2 700 kr., att en närmare undersökning bör ske om skattens höjd.

Några remissinstanser anser att ett alternativ till fordonsskatt på traktorer är att beskatta den brännolja som används för traktordrift. Bland dem som framför sådana eller liknande synpunkter är *riksrevisionsverket* och *länsstyrelserna i Stockholms och Malmöhus län*. Enligt *länsstyrelsen i Blekinge län* bör drivmedelsbeskattning snarare än kilometerskatt komma till användning. Med hänsyn till att nuvarande skattefrihet för traktorer lett till en ej önskvärd snedvridning av transportapparaten, tillstyrker länsstyrelsen dock utredningens förslag i huvudsak, i vart fall som en provisorisk lösning.

En del remissinstanser anser att beskattning av traktorer bör ske med hänsyn till traktorns tjänstevikt eller motorstyrka. Bland dem som förordar beskattning på någon av dessa grunder är *länsstyrelserna i Kronobergs, Kristianstads, Malmöhus och Hallands län*, *Skånes handelskammare* och *Svenska Sockerfabriks Aktiebolaget*. *Sveriges Lantbruksförbund* föreslår, för den händelse beskattning av jordbrukstraktorer anses påkallad, att skatten utgår efter traktorns storlek. I förbundets synpunkter instämmer *Skogs- och lantarbetsgivareföreningen*, *Svenska Lantmännens Riksförbund* och *Sveriges Betodlares Centralförening*.

*Sveriges Industriförbund* förordar att skatt för traktorer, som inte hänförs till den av utredningen föreslagna klass III, utgår i form av kilometerskatt enligt deklaration av traktorägaren.

*Svenska Transportarbetareförbundet* anser att beskattning inte bör ske av traktorer utan av släpvagnar som dras av traktorer. Skatten bör enligt förbundet utgå enligt samma mönster som för lastbilsdragna släpvagnar.

*Sveriges Industriförbund* anser att utredningen åsidosatt kostnadsansvarighets- och konkurrensneutralitetsprinciperna när det gäller beskattningen av traktordumprarna. Förbundet anser att dumprarna genom förslaget i skattehänseende likställts med traktorer i klass III trots att de transporter, som sker med dumprarna på allmän väg, utförs på relativt korta vägsträckor. Eftersom den faktiska väganvändningen får anses vara förhållandevis ringa, anser förbundet att dumprarna enligt förslaget blivit för hårt beskattade. *Skånes handelskammare* anser att problemet kan lösas antingen genom att restitution sker av brännoljaeskatt för transportarbete som utförts utanför de allmänna vägarnas område eller genom att fordonsskatten för denna kategori sänks till en lägre nivå, förslagsvis en fjärdedel av fordonsskatten för en lastbil med motsvarande tjänstevikt. *Svenska Byggnadsentreprenörföreningen* anser att frågan om beskattning av dumprarna bör utredas ytterligare. Föreningen kan dock tänka sig en beskattning av dumprarna efter samma grunder som i fråga om jordbruks- och skogsbrukstraktorer.

*Svenska Järnvägsmannaförbundet* å andra sidan anser flera skäl tala för att dumprar, som till någon del trafikerar allmänna vägar, skall beskattas som lastbilar.

*Sveriges Tivolilägareförening* framhåller att förslaget till beskattning av traktorer i klass III leder till en kostnadsfördyring för medlemmarna med ca 50 %. Föreningen föreslår att traktor som används för tivoliverksamhet, i cirkusföretag och liknande sammanhang hänförs till klass I eller II.

Utredningens förslag att i skattehänseende jämställa motorredskap med traktorer tillstyrks eller lämnas utan erinran av det övervägande antalet remissinstanser.

*Länsstyrelsen i Blekinge län* anser att omfattningen av skattskyldigheten är oklar och att den därför bör preciseras. Länsstyrelsen antar att bara motorredskap som i större omfattning används som lastfordon skall beskattas. Enligt *motorredskapsutredningen* förutsätter en konsekvent tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen att även vissa motorredskap, som inte används för transporter i egentlig mening, t. ex. mobilkranar, bör vara underkastade fordonsskatt. Frågan torde dock kunna anstå tills motorredskapsutredningens uppdrag slutförts. *Statens trafiksäkerhetsverk* anför liknande synpunkter och förutsätter att frågan om registrerings- och skatteplikt för motorredskap behandlas så snart resultatet av motorredskapsutredningens arbete föreligger. *Svenska Kommunförbundet* ansluter sig till uppfattningen att fordonsskattningen bör vara utformad så att största möjliga kostnadsneutralitet erhålls. Denna saknar dock enligt förbundet betydelse för sådana motorredskap som grävmaskiner, väghyvlar, vältar, sopmaskiner och liknande arbetsredskap. Förbundet utgår därför från att sådana motorredskap också i fortsättningen blir obeskattade.

*Sveriges Schaktentreprenörers Riksförbund* ifrågasätter skäligheten i förslaget att beskatta släpvagnar, som dras av traktor i klass III, på samma

sätt som bildragna släpvagnar. Förbundet anser att antalet tonkilometer per år utan tvekan är betydligt större på allmän väg för bildragna än för traktordragna släpvagnar.

*Motorbranschens Riksförbund* anser att nytillkommande bestämmelser inte får hindra utnyttjandet av befintliga släpfordon. Om dessa inte skulle motsvara krav på tillåtna totalvikter osv., fordras enligt förbundet dispenser under en rimlig övergångstid.

Utredningens förslag att i skattehänseende indela traktorer i tre klasser tillstyrks eller lämnas utan erinran av flertalet remissinstanser. Från en del håll, bl. a. från en del länsstyrelser som i stort tillstyrker förslaget, framhålles dock att detta medför ökad arbetsbörda för länsstyrelsernas bilregister.

*Bilregisterutredningen* anser för sin del att det inte kommer att föreligga några svårigheter när det gäller att föra in uppgifter om ytterligare registreringspliktiga fordon och om klasstillhörighet för traktorer i det av bilregisterutredningen föreslagna automatiserade bilregistret. Inte heller kommer det merarbete, som förslaget till traktorbeskattning medför, att vara av nämnvärd betydelse.

Åtskilliga remissinstanser framför emellertid kritiska synpunkter mot förslaget. Kritiken gäller främst möjligheterna att kontrollera efterlevnaden av de föreslagna bestämmelserna. Man vänder sig särskilt mot förslaget till veckoskatt och räjonggräns som man anser skulle medföra problem för den skattskyldige samt övervakningssvårigheter och administrativa olägenheter för det allmänna. Flera av de remissinstanser som riktat kritik mot det föreslagna veckoskattesystemet anser även att systemet är orättvist genom att i vissa fall den totala transportvolymen på en brukningsenhet kan vara avsevärt större än transportvolymen på en annan enhet under det att veckoskatt med hänsyn till transportsträckan bara utgår för den mindre transportvolymen. Några remissinstanser anser att klasserna I och II bör sammanslås till en klass och att en schabloniserad, eventuellt differentierad årsskatt bör utgå.

*Rikspolisstyrelsen* anser det möjligt att åstadkomma en godtagbar övervakning av fordon i klasserna I och III. Reglerna för fordon i klass II har däremot, anser styrelsen, fått en sådan utformning att övervakningsmöjligheterna i praktiken torde bli i det närmaste obefintliga. Vid kontroll på väg av dessa fordon kan man nämligen inte avgöra huruvida skattskyldighet för fordonet fullgjorts utan att vidta närmare utredning av omständigheterna i det enskilda fallet. Enligt styrelsens mening bör skatten för dessa fordon utgå bara i form av en årsskatt. Veckoskatt och räjonggräns avstyrks sålunda. Liknande synpunkter och, i viss utsträckning, synpunkten att veckoskatten förefaller svåradministrerad anförs av *statens järnvägar, statskontoret, riksrevisionsverket, länsstyrelserna i Ble-*

*kinge, Malmöhus, Hallands, Kopparbergs och Västernorrlands län, Skånes handelskammare och Svenska Sockerfabriks Aktiebolaget.*

*Kontrollstyrelsen*, som tillstyrker den föreslagna klassindelningen, framhåller att inte oväsentliga kontrollsvårigheter kan uppkomma som en följd av denna och anser att övervakningsuppgiften kan anförtros, förutom polismyndigheten, kontrollstyrelsens tjänstemän. Även *Motorbranschens Riksförbund* framhåller de praktiska kontrollsvårigheterna och föreslår att traktorskatten utformas att gälla den traktor i vilken medförs bevis att skatt erlagts.

*Lantbruksstyrelsen* framhåller att avgränsningen av klass I-traktorer skulle innebära för jordbrukets del att traktor som hänförs till denna klass inte skulle kunna användas vid produkt- eller förnödenhetstransport på allmän väg, såvida inte omregistrering sker till annan klass. Klassningen skulle därför i praktiken innebära en svår avvägning för lantbrukaren. Traktorer som används i reserv för transporttraktorer skulle få lov att klassas i skatteklass II, vilket skulle medföra ett större kostnadsansvar än nödvändigt. Veckoskattesystemet med föreslagen räjonggräns skulle vidare kunna medföra att ett litet företag med små transportvolymmer fick betala högre skatt än som svarar mot dess andel av vägkostnadsansvaret. Systemet skulle även medföra betydande krångel för den enskilde. Enligt styrelsens uppfattning skulle, om samtliga jordbrukstraktorer registrerades i klass II, oberoende av användningssätt, transportsträckor m. m., dessa traktors kostnadsansvar kunna bestridas med en enhetlig årsskatt, förslagsvis 100 kr. Detta skulle enligt styrelsen medföra att kontrollmöjligheterna förenklades och att omregistreringar undveks. Under återopande av delvis liknande skäl avstyrks förslaget om veckoskatt och räjongbegränsning samt förordas sammanslagning av klasserna I och II av *länsstyrelserna i Uppsala, Kristianstads och Kopparbergs län, Skogs- och lantarbetsgivareföreningen* samt, under förutsättning att beskattning av jordbrukstraktorer nu anses motiverad, av *Svenska Lantmännens Riksförbund, Sveriges Lantbruksförbund, Sveriges Betodlares Centralförening* och *Sveriges skogsägareföreningars riksförbund*.

*RLF*, som enligt vad tidigare redovisats avstyrker beskattning av andra traktorer än sådana som hänförs till klass III, motsätter sig bestämt förslaget till veckoskatt och räjongbegränsning. Förutom att systemet skulle bli svåradministrerat och svårkontrollerat medför det praktiska problem. Arbetet vid ett jordbruk kan enligt förbundet inte läggas upp så att transportarbetet koncentreras till vissa veckor. Än mindre kan man i förväg avgöra när transportererna kan ske, eftersom detta i hög grad bestäms av väderleken och av de förutsättningar som gäller för hämtning av gödsel- och fodermedel. Även förslaget till årlig traktorskatt avstyrks.

*Motorbranschens Riksförbund* avstyrker förslaget till veckoskatt men föreslår, om sådan skatt ändå införs, att räjonggränsen bestäms på grund-

val av ett geografiskt differentierat system och utvidgas till minst 30 km.

Tveksamhet i fråga om veckoskatten har även i övrigt uttalats av en del remissinstanser, t. ex. *domänstyrelsen*, *länsstyrelsen i Västerbottens län*, *Föreningen Skogsbrukets Arbetsgivare*, *Skogs- och Lantarbetsgivareföreningen*, *Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* och *Skogsindustriernas Samarbetsutskott*.

I fråga om förslagets detaljutformning framför ett antal remissinstanser synpunkter och förslag i skilda avseenden.

Det i förslaget till traktorskatteförordning begagnade uttrycket »allmän väg» anser några böra förtydligas med hänsyn till att traktortransporter förutsätts komma att ske även på gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsel. Frågan om transporter med beskattade resp. obeskattade fordon på enskilda vägar anser man måste närmare utredas med hänsyn till målsättningen om konkurrensneutralitet mellan olika transportgrenar.

Några av de remissinstanser som förordar en annan utformning av begreppet allmän väg erinrar om att man i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. från bestämmelserna om yrkesmässig trafik undantagit vissa godstransporter på vägsträckor upp till 15 km. Remissinstanserna anser att enhetliga avståndsgränser skall gälla för yrkesmässiga lastbilstransporter och sådana traktortransporter där veckoskatt föreslås utgå.

En del remissinstanser anser att det skulle vara praktiskt och från kontrollsynpunkt ändamålsenligt, om de föreslagna tre klasserna skildes åt genom t. ex. olika färg på registreringsskylten. Även *kontrollstyrelsen* anser att klasstillhörigheten bör framgå av registreringsskylten. För att underlätta kontrollen av oljeförbrukning beträffande traktorer i klass III anser styrelsen vidare angeläget att traktorer och motorredskap som hänförs till denna klass obligatoriskt utrustats med mätinstrument, lämpligen genomströmningssmätare. *Riksrevisionsverket* anför liknande synpunkter. Verket erinrar också om att det enligt utredningens förslag skall ankomma på verket att fastställa tabeller till ledning för uträknande av traktorskatt och veckoskatt. Riksrevisionsverket förutsätter att detta åliggande, liksom i fråga om bilskatten, kommer att överflyttas till den centrala myndighet som kommer att administrera bilregistrering och bilskatteuppbörd i ett ADB-system. Verket framhåller vidare att verket i egenskap av revisionsmyndighet inte, såsom föreslagits i fråga om inbetalning av veckoskatten, bör omhänderha något slag av skatteuppbörd. En sådan bör i stället ankomma på annan central myndighet eller på länsstyrelse.

Beträffande den föreslagna registreringsplikten i fråga om motorredskap och släpvagnar som dras av traktor eller motorredskap i klass III anser *länsstyrelsen i Blekinge län* att det klart bör anges att registrering bara skall ske av skattepliktiga motorredskap, eftersom någon anledning inte synes

föreligga att låta registreringen sträcka sig därutöver. *Svenska Sockerfabriks Aktiebolaget* anser att ett särskilt register bör upprättas för släpfordon till traktorer i klass III, eftersom dessa släpfordon så väsentligt skiljer sig från lastbilsdragna släpfordon att de inte bör besiktigas enligt samma regler som för dessa.

*Bilregisterutredningen* påpekar att enligt dess förslag kontrollen över att besiktningsskyldigheten fullgörs kommer att ske delvis med utgångspunkt från registeruppgifterna. Vid komplettering av registret med uppgifter om traktordragna släpvagnar bör därför dragfordonets art antecknas.

*Statens trafiksäkerhetsverk* framhåller att användningen av motorredskap som dragfordon medför behov av kompletterande säkerhetsföreskrifter i vägtrafikförordningen beträffande kopplingsanordningar för traktorer och släpfordon dragna av traktorer.

### Departementschefen

Under senare år har en kraftig ökning skett av traktorbeståndet i vårt land. I slutet av 1950-talet uppgick det totala antalet registrerade traktorer till omkring 175 000. I dag är ca 250 000 traktorer registrerade, varav ca 25 000 torde vara ur bruk, 10 000 utnyttjas i trafikarbete och 215 000 huvudsakligen används inom jordbruket och skogsbruket. Ca 30 000 traktorer kan antas vara bensindrivna.

Med det stigande antalet traktorer följer en ökad traktortrafik på vägarna. Härigenom ökas självfallet kraven på en lösning av traktorernas ställning i det trafikpolitiska sammanhanget. I synnerhet vad gäller de traktorer, som i större omfattning utför ett med lastbilarna jämförbart transportarbete, måste ett ekonomiskt ansvar utkrävas för deras användning av allmänna vägar och gator. Även traktorer, som i mindre utsträckning framförs på allmänna vägar, bör enligt min mening delta i bestridandet av kostnaderna för vägväsendet. En beskattning av traktorer är därför motiverad.

I prop. 1963: 191 lade Kungl. Maj:t fram nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. Statsmakterna enades om denna nyorientering och antog därvid den s. k. k o s t n a d s a n s v a r i g h e t s p r i n c i p e n, vilken innebär att varje trafikgren i princip bör svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. I direktiven till bilskatteutredningen anförde jag bl. a. att en avvägning av vägtrafikbeskattningen bör ha till syfte att underlätta genomförande av den nämnda principen.

En lösning av frågan, enligt vilka grunder vägkostnadsansvaret skall avkrävas för användningen av traktorer på allmänna vägar och gator, bör sålunda i första hand sökas med utgångspunkt från kostnadsansvarighetsprincipen. I denna uppfattning har så gott som samtliga remissinstanser, vilka

yttrat sig över utredningens förslag om traktorbeskattning, instämt, även om från något håll tvivel anförts i fråga om möjligheterna att praktiskt tillämpa principen.

När det gäller att bestämma vägkostnadsansvaret för traktorerna kan olika lösningar tänkas. En lösning, som utredningen använt, är att i enlighet med den nya trafikpolitikens syfte söka åstadkomma en beskattning som möjliggör konkurrens på lika villkor mellan olika transportmedel. Genom att på lämpligt sätt anpassa skatten på traktorer, som utför transportarbete, till skatten på lastbilar kan detta syfte nås. Detta behöver dock inte innebära att traktorerna svarar fullt ut för sina kostnader för vägväsendet. Utredningen har också själv framhållit att det är omöjligt att säga i vad mån en traktorbeskattning, utformad på sätt utredningen föreslagit, ger ett uttag som överensstämmer med det enskilda fordonets kostnadsansvar. Enligt min mening innebär detta, att utredningen inte ansett sig kunna på nuvarande stadium lägga fram ett beskattningsförslag som renodlat bygger på den angivna fördelningsprincipen. Några remissinstanser har också gjort gällande att utredningen föreslår skatt för en fordonskategori utan att samtidigt förvissa sig om att förslaget sker i överensstämmelse med kostnadsansvarighetsprincipen. Samtidigt har man erinrat mot att något material inte redovisats som styrker riktigheten av den skattemässiga avvägning som utredningen kommit fram till.

Som jag nyss framhållit bör fordonens vägkostnadsansvar i första hand avkrävas med utgångspunkt från kostnadsansvarighetsprincipen. Jag är emellertid medveten om att svårigheter kan föreligga att praktiskt fördela det ekonomiska ansvaret efter en sådan principiell grund. I synnerhet om skatten på traktorer relateras till skatten för en fordonskategori, för vilken kostnadsansvaret inte fastställts, förefaller svårigheterna betydande. Jag har därför förståelse för att utredningen i nuvarande läge sökt utforma traktorbeskattningen med delvis andra utgångspunkter. Eftersom jag sålunda inte finner det möjligt f. n. att bestämma skatten för traktorer med hänsyn till deras vägkostnadsansvar, anser jag praktiska skäl tala för att skatten i viss utsträckning fastställs efter schablonmässiga grunder. En sådan lösning har också förordats av flera remissinstanser, bl. a. av företrädare för lantbruket.

Samtliga remissinstanser har beträffande den allmänna utformningen av förslaget till traktorbeskattning ansett skäl föreligga att beskatta traktorer som i större omfattning utför ett med lastbilar likvärdigt transportarbete. Jag delar denna uppfattning och vill samtidigt framhålla att en lämpligt avvägd beskattning av dessa traktorer — som jag i fortsättningen kallar *trafiktraktorer* — skapar förutsättningar för konkurrens på lika villkor mellan de transportmedel det här är fråga om. Jag finner det därför naturligt att skatten utformas enligt i princip samma normer som

gäller beträffande lastbilarna. Skatten för trafiktraktorerna bör sålunda utgå i form av dels en grundavgift, dels en tilläggsavgift som varierar efter fordonets tjänstevikt.

Vid bestämmande av skattens höjd får man självfallet ta hänsyn till olika omständigheter. Med hänsyn till den generellt kortare årliga körsträckan för trafiktraktorer, jämfört med körsträckan för lastbilar, bör, såsom utredningen och flertalet remissinstanser funnit, skatten på dessa traktorer vara lägre än lastbilsskatten. En annan omständighet som är av betydelse för bestämmande av skattens storlek är i vilken omfattning skatt skall utgå på *släpvagnar* som dras av trafiktraktorerna. En av utredningen gjord undersökning (Stencil Fi 1969: 1) visar att lastbilsdragna släpvagnar utnyttjas i betydligt mindre utsträckning än dragfordonen. Användningen av trafiktraktorer och av släpvagnar, som är avsedda att kopplas till dem, kan däremot antas vara i huvudsak lika. Under dessa omständigheter anser jag i likhet med utredningen och flertalet remissinstanser att någon anledning inte finns att sätta skatten lägre för traktordragna släpvagnar än för lastbilsdragna. Med hänsyn till det anförda anser jag mig kunna förorda att, såsom utredningen föreslagit, skatten för trafiktraktorerna generellt sett bestäms till hälften av skatten för lastbilar och att skatten för släpvagnar som dras av sådana traktorer beskattas enligt samma regler som gäller för lastbilsdragna släpvagnar. Självfallet skall trafiktraktorerna framföras på beskattat bränsle. Till frågan om skattesatserna får jag anledning att i ett speciellt avseende återkomma i det följande.

Vid utformningen av skatten på *övriga traktorer* synes utredningen ha sökt åstadkomma en avvägning mellan traktorerna inbördes i huvudsaklig överensstämmelse med grunderna för kostnadsansvarighetsprincipen. Detta har kunnat ske genom att skatteplikten gjorts beroende av användningen för transport på allmän väg. Den kritik som vid remissbehandlingen riktats mot förslaget att ta ut skatt efter en inbördes fördelning av kostnadsansvaret mellan traktorerna väger enligt min mening tyngre än den kritik som riktats mot förslaget i principiellt avseende. Lika litet som jag anser det möjligt f. n. att bestämma skatten med utgångspunkt från traktorernas vägstansansvar i dess helhet, anser jag det möjligt att beräkna skatten efter det enskilda fordonets kostnadsansvar. Jag anser därför i likhet med flera remissinstanser att beskattningen av traktorerna inbördes tills vidare bör utformas utan närmare hänsyn till de angivna principiella grunderna. Eftersom förslaget med såväl årsskatt som veckoskatt kombinerad med räjonggräns enligt min uppfattning är invecklat och därför kan leda till svårigheter vid den praktiska tillämpningen, förordar jag att den skattemässiga avvägningen sker på ett enklare sätt än utredningen föreslagit. Som torde framgå av vad jag tidigare anförts anser jag emellertid inte att man, vilket några remissinstanser föreslagit, i detta sammanhang bör välja en annan skatteform än den hittills vanligen tillämpade. I avvaktan på bil-



skatteutredningens slutliga ställningstagande till denna fråga är jag således inte beredd att nu förorda att skatten tas ut i form av drivmedels- eller kilometerbeskattning.

Utredningens förslag att i skattehänseende likställa *motorredskap* med traktorer har biträts av samtliga remissinstanser. Med de utgångspunkter som varit vägledande för utredningen i detta avseende torde inte heller några invändningar kunna anföras mot förslaget. Med den delvis anorlunda utformning av traktorbeskattningen, som följer av den av mig förordade lösningen, kommer emellertid frågan om motorredskapens ställning i skattehänseende i ett annat läge. Jag vill erinra om att, i motsats till vad som är fallet i fråga om traktorer, någon registreringsplikt inte gäller beträffande motorredskap. Utan att registreringsplikt föreligger för motorredskapen torde det f. n. vara omöjligt att åstadkomma någon acceptabel form för debitering av skatten, än mindre att utöva någon kontroll av att skattebestämmelserna efterlevs. Eftersom flertalet motorredskap varken är konstruerade eller lämpade för transportarbete, behöver konkurrensneutralitetsaspekter i regel inte läggas på frågan om en eventuell beskattning av dessa fordon. Inte heller i övrigt anser jag särskilda skäl tala för att motorredskap, generellt sett, införs i skattesystemet. Tvärtom är det min uppfattning att en allmän registreringsplikt för dessa fordon under nuvarande förhållanden sannolikt skulle leda till betydande administrativa och kontrollmässiga svårigheter och även skapa problem av annat slag för myndigheter och enskilda. Även om jag är medveten om att ett undantagande av motorredskapen från skatteplikt kan leda till inte önskvärda konsekvenser i det enskilda fallet genom att motorredskapet utnyttjas för skattefria transporter, är jag med hänsyn till det anförda inte beredd att i skattehänseende generellt likställa motorredskapen med traktorer.

Utredningens förslag att i skattehänseende *indela traktorerna i tre klasser* efter användningen för transport på allmän väg kan synas naturligt med utgångspunkten att varje fordon bör delta i bestridandet av väggkostnaderna enligt den angivna fördelningsprincipen. Med denna utgångspunkt har också flertalet remissinstanser tillstyrkt en sådan indelning.

Åtskilliga remissinstanser har emellertid ansett att förslaget i detta avseende är ägnat att leda till kontrollproblem och administrativa olägenheter. Särskilt förslaget till veckoskatt och räjonggräns för traktorer i klass II har utsatts för kritik. Jag kan delvis instämma i dessa synpunkter och anser mig således inte kunna förorda en beskattning i form av en särskilt tillkommande veckoskatt. Invändningar av det slag som anförts bör dock inte i och för sig hindra att skatten utgår efter olika grunder beroende på hur traktorn används, dvs. som en differentierad årsskatt.

Utredningens förslag att till en särskild klass hänföra de traktorer, som av mig benämns trafiktraktorer, har tillstyrkts av samtliga remissinstanser. Även jag förordar att dessa traktorer hänförs till en särskild skatteklass.

Med hänsyn till bl. a. den olika utformning av traktorbeskattningen som jag föreslår i förhållande till utredningen, vill jag förordna att trafiktraktorerna hänförs till klass I.

För att förhindra att motorredskap i större omfattning utnyttjas för transporter och därmed kommer i ett gynnsammare konkurrensläge än lastbilar och traktorer, som utför likvärdigt transportarbete, föreslår jag att motorredskap som används på motsvarande sätt som trafiktraktorer skall vara registrerade och likställas med dessa i skattehänseende. Skatt för sådana motorredskap bör alltså utgå enligt den av mig föreslagna klass I.

Flera av de remissinstanser, som ansett att förslaget till klassindelning medför kontrollproblem eller andra svårigheter, har förordat att de av utredningen föreslagna klasserna I och II sammanslås till en klass och att för traktorer i denna klass utgår en årlig skatt, eventuellt differentierad efter traktorns vikt eller motorstyrka. Dessa synpunkter ligger principiellt helt i linje med den uppfattning som jag tidigare gett uttryck för och jag förordar sålunda att de traktorer, som av utredningen hänförts till klasserna I och II, sammanförs i en klass — klass II — och att en årlig skatt utgår för traktorer i denna. Med hänsyn till de uppenbara fördelar en sålunda bestämd skatt har från såväl kontrollmässiga som administrativa synpunkter, bör principiellt sett inga traktorer undantas från skatteplikt. Med hänsyn till att sådana traktorer, som är försedda med hjulringar av järn eller annat hårt material, mycket sällan framförs på allmänna vägar och gator bör dock dessa slag av traktorer undantas från traktor-skatt. Sådan skatt bör alltså utgå bara för traktorer som är försedda med gummihjul eller med band. Beträffande bensindriven traktor utgår som jag inledningsvis nämnt restitution med 340 kr. per år och traktor för bensinskatt på den bensin som förbrukats vid användning av traktorn utom på väg. Beloppet 340 kr. är framräknat med hänsyn till den dåvarande skattesatsen 32 öre för liter bensin och en antagen medelförbrukning av traktorbensin om 1 272 liter för traktor och år (jfr prop. 1959: 37).

I en den 17 februari 1969 till finansdepartementet inkommen skrivelse framhåller *statens jordbruksnämnd* att statistiska beräkningar rörande bensinförbrukningen i fråga om såväl traktor som självgående skördetröska visar att den genomsnittliga bensinförbrukningen minskat under år 1966 jämfört med tidigare och att förbrukningen för traktor detta år utgjorde 824 liter. Enligt nämnden kan man räkna med en fortsatt minskning av bensinförbrukningen under de närmaste åren. Eftersom bensinskatten nu är 43 öre för liter, innebär det med beaktande av de förut angivna grunderna för beräkning av restitutionsbeloppet, att en årlig överkompensation f. n. sker för varje bensindriven jordbrukstraktor, för vilken restitution skall utgå för helt år, med 45 kr. ( $340 - \frac{5}{6} \times 824 \times 0,43$ ). Restitution borde således i dessa fall utgå med bara 295 kr. för varje sådan traktor. För att restitutionen skall motsvara den bensinskatt, som utgått på bensin som faktiskt för-

brukats vid körning på väg, kan naturligtvis en minskning av restitutionsbeloppets storlek tänkas ske i överensstämmelse med vad jag nu sagt. Med hänsyn till önskvärdheten av att åstadkomma ett enkelt skattesystem för traktorerna föreslår jag emellertid att de bensindrivna traktorerna i klass II beskattas på samma sätt som övriga traktorer i denna klass och att restitution för de bensindrivna traktorerna utgår även för den bensinförbrukning som hänför sig till körning på väg. Härigenom undviks eventuella dubbelbeskattnings effekter samtidigt som administrativa och kontrollmässiga fördelar nås genom att samtliga traktorer, oavsett användning av drivmedel, fogas in i traktorskattesystemet.

I enlighet med det anförda förordar jag att Kungl. Maj:t hemställer om riksdagens bemyndigande för Kungl. Maj:t att — enligt hittills tillämpade grunder för beräkning av restitutionen — förordna om restitution av bensinskatt på bensin, som förbrukats vid användning av bensindrivna traktorer inom lantbruket, med till 350 kr. avrundat belopp för traktor och år. Bemyndigandet bör gälla fr. o. m. år 1970 tills vidare. Statsverkets kostnader för den av mig nu föreslagna restitutionen kan beräknas öka från nuvarande 9,2 till 9,5 milj. kr. för helt budgetår. Av jordbruksnämndens skrivelse framgår att bensinförbrukningen minskat även beträffande självgående skördetröskor. Frågan om en omprövning av den restitution som utgår för dessa bör dock inte behandlas i samband med traktorbeskattningen utan torde få tas upp i annat sammanhang.

Självfallet kan olika synpunkter anläggas på frågan om *årsskattens storlek* och närmare utformning. Som framgår av vad jag tidigare anförd förordar jag att skatten för trafiktraktorer generellt sett bestäms till hälften av fordonsskatten för lastbilar. För att inte skatten i något läge skall utgå med lägre belopp för trafiktraktorer än för övriga traktorer, bör den justeringen vidtas i förhållande till utredningsförslaget, att den årliga skatten för trafiktraktorerna bestäms till 200 kr., om tjänstevikten ej överstiger 1300 kg.

Flertalet remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag att bestämma årsskatten för traktorer i klass II till 200 kr. Det finns enligt min uppfattning anledning att tro att detta belopp även med utredningens förslag skulle komma att utgå för ett betydande antal traktorer som i relativt liten utsträckning trafikerar allmän väg. Jag föreslår med hänsyn härtill att skattesatsen för de traktorer, som jag enligt det sagda vill hänföra till klass II, bestäms till lägst 200 kr. Med hänsyn till att tunga traktorer uppenbarligen orsakar ett större vägslitage än lättare traktorer, bör de förra i något större utsträckning delta i bestridandet av kostnaderna för vägväsendet än de senare. Det kan lämpligen ske genom att årsskatten bestäms till 200 kr., om tjänstevikten ej överstiger förslagsvis 2 500 kg, och 300 kr., om tjänstevikten är högre.

I enlighet med det anförda har inom finansdepartementet upprättats *dels* 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*, efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet, förslag till

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

Författningsförslagen torde kräva kommentarer på några punkter.

Några remissinstanser har ansett att uttrycket »allmän väg» bör förtydligas med hänsyn till att traktortransporter förutsättes komma att ske även på gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärd. Jag biträder denna uppfattning. Förslaget till traktorskatteförordning innehåller därför en bestämmelse om att uttrycket allmän väg används i betydelsen allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärd.

Utredningen har föreslagit att med traktorer, som av utredningen hänförs till klass II, i undantagsfall får transporteras även annat gods än utredningen förutsatt för transporter i denna klass. Förslaget till traktorskatteförordning innehåller ingen bestämmelse av motsvarande innebörd. Jag anser nämligen att en föreskrift, varigenom undantag från regeln om godsbefordran uttryckligen medges, kan leda till en inte avsedd utvidgning av transporter på allmän väg med traktorer i klass II samtidigt som de kontrollmässiga svårigheterna kan komma att öka. Om transport skett med en klass II-traktor utan att fordonet — vilket borde ha varit fallet — varit registrerat som trafiktraktor, kan det emellertid enligt min mening inte uteslutas, att det i det enskilda fallet föreligger godtagbara skäl att inte beivra underlåtenheten att anmäla traktorn för omregistrering till klass I. Fälls den skattskyldige ej till ansvar för sin underlåtenhet, skall han ej heller avkrävas den traktorskatt som undandragits genom hans underlåtenhet. Vad jag nu sagt gäller självfallet också motorredskap i tillämpliga delar.

De upprättade författningsförslagen innehåller i övrigt bl. a. följande. I enlighet med utredningens förslag — mot vilket inga invändningar i dessa hänseenden framförts vid remissbehandlingen — samordnas traktorskatten systematiskt och administrativt med automobilskatten genom hänvisningar till automobilskatteförordningen och genom vissa ändringar i vägtrafikförordningen.

Föreskrifterna i sistnämnda förordning om registrering och därmed sammanhängande bestämmelser, bl. a. om registreringsskyltar och om typ- och

registreringsbesiktning, utvidgas till att omfatta sådana motorredskap och släpfordon för vilka skatt skall utgå enligt vad jag tidigare nämnt. I förordningen införs vidare begreppet släpfordon, byggt för koppling till motorredskap. Det bör framhållas, att bestämmelserna i 77 § förordningen om undantag för vissa fordon från bl. a. registreringsföreskrifterna — och därmed från beskattning — automatiskt kommer att gälla sådana fordon som principiellt omfattas av de nya bestämmelserna. Detta får bl. a. betydelse i fråga om fordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde.

Frågan om utvidgning av skyldigheten enligt 24 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen att kontrollbesiktiga fordon bör avgöras först sedan motorredskapsutredningen framlagt resultatet av sitt arbete. Chefen för kommunikationsdepartementet kommer därför att föreslå Kungl. Maj:t att släpfordon, för vilket registreringsplikt införs genom de nya bestämmelserna, undantas från denna form av kontrollbesiktning.

Beträffande gummihjuls- och bandförsedda traktorer, som skall registreras redan enligt nu gällande bestämmelser, skall klasstillhörigheten anmälas och antecknas i bilregistret. Ändras användningen av registrerad traktor så att denna kommer att tillhöra högre skatteklass, föreskrivs också särskild anmälan. Rätt att till registreringsmyndigheten anmäla ändrad användning som föranleder lägre skatt föreligger utan att särskild bestämmelse härom behövs.

Traktorskatt föreslås utgå fr. o. m. år 1970. För att möjliggöra att förekommande besiktnings-, registrerings- och anmälningskyldighet fullgörs i tid dessförinnan bör dock författningsbestämmelserna träda i kraft tidigare, förslagsvis den 1 september 1969. Bestämmelser behövs för att lösa vissa frågor i samband med införande av traktorskatten. De torde närmare framgå av övergångsbestämmelserna i förslaget till ändring i vägtrafikförordningen.

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

### Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t genom proposition

- dels föreslår riksdagen att antaga förslagen 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 inhämtar riksdagens yttrande över förslaget till*

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

*dels föreslår riksdagen att bemyndiga 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.*

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Gunnel Anderson*

**Bilskatteutredningens förslag**  
till  
**Förordning om skatt för traktorer och motorredskap i vissa fall**  
**(traktorskatteförordning)**

Härmed förordnas som följer.

1 §.

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

Uttrycken traktor, motorredskap och tjänstevikt användes i denna förordning i samma betydelse som i vägtrafikförordningen den 21 september 1951 (nr 648). Med bensen avses vara, som är skattepliktigt enligt 1 § förordningen den 7 april 1961 (nr 372) om bensinskatt.

Med transport avses befordran av gods, som ej är lastat på traktorn eller motorredskapet.

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

Vad som sägs i det följande om traktor gäller även motorredskap.

2 §.

I skattehänseende indelas traktorer i tre klasser.

Till klass I hör traktor, som ej användes för transport på allmän väg eller vars användning för sådan transport är begränsad till

- a) passage av allmän väg, eller
- b) färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt för transport av redskap, som skall drivas med traktorn, eller av drivmedel eller reservdelar för traktorn eller redskapet.

Till klass II hör traktor, som användes för transport på allmän väg av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk. Annat gods får endast i undantagsfall transporteras på allmän väg med traktor, som tillhör klass II. Sådan användning som avses i föregående stycke är dock alltid tillåten.

Till klass III hör övriga traktorer.

3 §.

För traktor i klass I och för bensindriven traktor i klass II utgår ej traktorskatt.

För traktor i klass II, som drivas med annat bränsle än bensen, utgår traktorskatt med 200 kronor för helt kalenderår.

För traktor i klass III utgår traktorskatt med grundavgift och tilläggsavgift. För helt kalenderår utgör grundavgiften 85 kronor samt tilläggsavgiften,

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, samt

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.

#### 4 §.

Med traktor i klass II får transport, som avser längre sträcka av allmän väg än 20 kilometer, ej utföras förrän veckoskatt erlagts för den kalendervecka under vilken transporten utföres och behörigt skattekvitto erhållits. Veckoskatt erlägges dock ej för färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt för transport av redskap, som skall drivas med traktorn, eller av drivmedel eller reservdelar för traktorn eller redskapet.

Veckoskatten utgör 30 konor, om traktorns tjänstevikt ej överstiger 1 600 kilogram, 50 kronor, om tjänstevikten överstiger 1 600 men ej 3 000 kilogram, samt 80 kronor, om tjänstevikten överstiger 3 000 kilogram.

#### 5 §.

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

#### 6 §.

Bestämmelserna i 2, 8, 9, 11, 12, 14 och 18 §§ automobilskatteförordningen äger motsvarande tillämpning i fråga om veckoskatt. Bestämmelsen i 11 § om påföljd för brukande mot stadgandet i 10 § automobilskatteförordningen avser i stället brukande i strid mot 4 § denna förordning.

Den för ägare av fordon stadgade bestämmelsen om ansvar för brukande i strid mot 4 § äger, i fråga om fordon som tillhör staten eller kommun, tillämpning på förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot bestämmelsen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, fälles den överordnade till ansvar, som här avses.

I andra stycket avsedd ansvarsbestämmelse äger, om fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, tillämpning på denne. Äges fordonet av oskiftat dödsbo eller av konkursbo, gäller bestämmelsen den eller dem, som äger företräda boet.

I fråga om fordon, som tillhör bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning, äger i andra stycket avsedd ansvarsbestämmelse tillämpning på den eller dem, som äger företräda samfundet eller inrättningen. Har länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat eller, i fråga om icke registrerat fordon, företrädesvis användes, efter framställning av samfundet eller inrättningen godtagit viss person såsom bärare av ägares ansvar, gäller bestämmelsen i stället denne.

Dömes ägaren för förseelse mot 4 § skall han förpliktas utge den veckoskatt som undandragits genom förfarandet.



## 7 §.

Riksrevisionsverket fastställer tabeller till ledning för uträknande av skatt enligt denna förordning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1970.

För bestämmande av fordons skatteklass gäller dock 1 och 2 §§ redan från och med den 1 oktober 1969.

Förordningens bestämmelser gäller redan före ikraftträdandet i fråga om åtgärd, som behövs för eller avser förordningens tillämpning därefter.

### Bilskatteutredningens förslag

till

**Förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951**

(nr 648)

Härmed förordnas, *dels* att 1 § 4 och 6 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 mom. samt 65 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, *dels* att till 18 § skall fogas ett nytt moment, 4 mom., av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 1 §.

4 mom. I denna förordning 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;

*efterfordon*: fordon, som, utan att vara hänförligt till släpfordon, är kopplat till bil eller traktor;

*släpvagn*: släpfordon — — — — — 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 di-

*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, som, utan att vara hänförligt till släpfordon, är kopplat till bil, traktor eller motorredskap;

*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 karos-

<sup>1</sup> Omtryckt 1967: 856.

## (Nuvarande lydelse)

rekt vilar på det dragande fordonet;

*sidsvagn*: fordon — — — — — brådiskande tjänsteutövning.

6 mom. I denna förordning förstås med

*axeltryck*: den — — — — — ett fordon;

*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.

## 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. Traktor och motorredskap skall registreras som tillhörande klass I, II eller III enligt traktorskatteförordningen den ... (nr...).

Fordon skall — — — — — fordonets registreringsnummer.

Länen betecknas — — — — — Norrbottens län.

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 försedd med skylt, som utvisar fordonets registreringsnummer (*registreringsskylt*). Om sådan skylt förmäles i 21 § 1 mom.

1 mom. Motorfordon eller med gummihjul eller med band försedd traktor eller annan traktor eller motorredskap, som enligt traktorskatteförordningen tillhör klass II eller III, må tagas i bruk endast om fordonet är registrerat och vederbörligen försedd med skylt, som utvisar fordonets registreringsnummer (*registreringsskylt*). Om sådan skylt förmäles i 21 § 1 mom.

## (Nuvarande lydelse)

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

## (Föreslagen lydelse)

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

## 12 §.

1 mom. Utan — — — — — under förutsättning

1. att — — — — — 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 — — — — — 4 mom.

Under 3 — — — — — vid besiktning.

På reservregistrerat — — — — — eller släpfordon.

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

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

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

För varje — — — — — fyra kronor.

Skylt skall — — — — — interimslicens beviljats.

För skylt — — — — — tillfalla statsverket.

## 13 §.

1 mom. 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 — — — — — 2 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

3. i — — — — — 4 mom.

3 mom. Länsstyrelse, som utfärdat saluvagnslicens, gällande för motorfordon, traktor eller släpvagn, skall under nedan angivna villkor tillhandahålla licensinnehavaren er-

1 mom. 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 förut-

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

3 mom. Länsstyrelse, som utfärdat saluvagnslicens, gällande för motordrivet fordon eller släpvagn, skall under nedan angivna villkor tillhandahålla licensinnehavaren erforder-

## (Nuvarande lydelse)

forderligt antal saluvagnsskyltar. För varje motorfordon utlämnas två skyltar och för varje traktor eller släpvagn en skylt.

Saluvagnsskylt må utlämnas endast under villkor

att, såvitt angår motorfordon eller släpvagn, saluvagnsskatt blivit erlagd,

att, såvitt angår motorfordon eller med gummihjul försedd traktor, i två exemplar ingives bevis om trafikförsäkring för varje fordon, varå skylten skall användas,

samt att för varje skylt erlägges fem kronor i avgift.

Saluvagnsskylt, utlämnad ————— skyltens utlämnande.

Har saluvagnslicens — — — — — vederbörande länsstyrelse.

Angående rätt — — — — — särskilt stadgas.

## (Föreslagen lydelse)

ligt antal saluvagnsskyltar. För varje motorfordon utlämnas två skyltar och för varje traktor, motorredskap eller släpvagn en skylt.

Saluvagnsskylt må utlämnas endast under villkor

att, saluvagnsskatt blivit erlagd,

att, såvitt angår motorfordon eller med gummihjul försedd traktor, i två exemplar ingives bevis om trafikförsäkring för varje fordon, varå skylten skall användas,

samt att för varje skylt erlägges fem kronor i avgift.

Saluvagnsskylt, utlämnad ————— skyltens utlämnande.

Har saluvagnslicens — — — — — vederbörande länsstyrelse.

Angående rätt — — — — — särskilt stadgas.

## 15 §.

1 mom. 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 besiktigade (typbesiktning).

Tillstånd till — — — — —

2 mom. 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, typintyg, får icke utfärdas beträffande fordon, som är eller varit registrerat eller är eller varit infört i exportvagnsförteckning.

1 mom. 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 besiktigade (typbesiktning).

anses föreligga.

2 mom. 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, typintyg, får icke utfärdas beträffande fordon, som är eller varit registrerat eller är eller varit infört i exportvagnsförteckning.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 17 §.

1 mom. Ansökan — — — — — till salu.

Har släpfordon, som förut icke registrerats, tagits i bruk enligt interimslicens, skall ansökan om registrering av fordonet göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet togs i bruk.

Har annan traktor än som avses i första stycket, motorredskap eller släpfordon tagits i bruk enligt interimslicens och har fordonet icke förut registrerats, skall ansökan om registrering av fordonet göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet togs i bruk.

4 mom. Ansökan — — — — — och postadress;

dels, i fråga om traktor och motorredskap, uppgift om vilken klass fordonet tillhör enligt traktorskatteförordningen;

dels, i — — — — — licensens nummer.

Ansökan skall — — — — — stadgad avgift.

Om skyldighet att därjämte erlägga bilskatt är särskilt stadgat.

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

## 18 §.

2 mom. Ägare — — — — — 17 § 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.

4 mom. Ägare av registrerad traktor eller registrerat motorredskap, som avser att använda fordonet på sådant sätt att det kommer att tillhöra högre klass enligt traktorskatteförordningen, skall innan ändringen 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 mom. 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

1 mom. Skall registrerat motorfordon eller registrerad traktor, som är försedd med gummihjul eller med band, under viss tid eller tills vidare icke brukas eller skall annan registrerad traktor eller registrerat mo-

## (Nuvarande lydelse)

av bil, må anmälan om förhållandet göras hos länsstyrelsen för fordonets överförande från bilregistret till bilreservregistret. Anmälan skall göras skriftligen och åtföljas av stadgad avgift.

## (Föreslagen lydelse)

torredskap eller släpfordon brukas på sådant sätt att registreringsplikt inte längre föreligger, må anmälan om förhållandet göras hos länsstyrelsen för fordonets överförande från bilregistret till bilreservregistret. Anmälan skall göras skriftligen och åtföljas av stadgad avgift.

## 21 §.

1 mom. Registrerings-, interimser 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.

1 mom. Registrerings-, interimser 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.

## 65 §.

4. mom. 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 mom. 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 januari 1970.

2. De ändrade bestämmelserna i 11—13, 17—19 och 65 §§ beträffande registrerings- och anmälningskyldighet i fråga om traktor och motorredskap gäller dock redan från och med den 1 oktober 1969.

3. Ägare av registrerad traktor skall inom tre veckor från sistnämnda dag anmäla hos länsstyrelsen i det län där fordonet är registrerat, vilken klass fordonet tillhör enligt traktorskatteförordningen.

4. Den som underlåter att inom föreskriven tid lämna sådan anmälan som avses i föregående punkt straffas med böter, högst 500 kronor.

5. Förordningens bestämmelser gäller redan före ikraftträdandet i fråga om åtgärd, som behövs för eller avser förordningens tillämpning därefter.

## Bilskatteutredningens förslag

till

## Förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 15 december 1961 (nr 653) om brännoljeskatt

Härmed 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 traktor eller motorredskap, som tillhör klass III enligt traktorskatteförordningen den ... (nr ...).

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 har i denna förordning samma innebörd som i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648). 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 sägs i det följande om motorfordon gäller även traktor och motorredskap, som tillhör klass III enligt traktorskatteförordningen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1970.

Förordningens bestämmelser gäller redan före ikraftträdandet i fråga om åtgärd, som behövs för eller avser förordningens tillämpning därefter.

**Bilskatteutredningens förslag**  
till  
**Förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 29 maj 1964**  
**(nr 352) om gasolskatt**

Härmed 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 traktor eller motorredskap, som tillhör klass III enligt traktorskatteförordningen den ... (nr ...).

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 den 28 september 1951 (nr 648).*

*Vad som sägs i det följande om motorfordon gäller även traktor eller motorredskap, som tillhör klass III enligt traktorskatteförordningen.*

*Bestämmelserna i denna förordning äga ej tillämpning på annat motorfordon än sådant som skall upptagas och redovisas i länsstyrelses bilregister eller må brukas här i riket enligt interimslicens eller salu-*



*(Nuvarande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

*vagnslicens, ej heller på motorfordon som jämligt 2 § första eller andra stycket förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt är friskallat från skatteplikt enligt sistnämnda förordning.*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1970.

Förordningens bestämmelser gäller redan före ikraftträdandet i fråga om åtgärd som behövs för eller avser förordningens tillämpning därefter.