

Regeringens proposition

1986/87:50

om beskattningen av traktorer



Prop.
1986/87: 50

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 16 oktober 1986.

På regeringens vägnar

Kjell-Olof Feldt

Bengt K.Å. Johansson

Propositionens huvudsakliga innehåll

Den gränsdragning som enligt vägtrafikskattelagstiftningen görs mellan trafiktraktorer, skatteklass I, och övriga traktorer, skatteklass II, föreslås ändrad i vissa avseenden. Till klass I skall i princip hänföras samtliga traktorer som skall användas på väg som inte är enskild. Traktorer som uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske hänförs dock till klass II. Vissa särskilt angivna transporter på allmän väg skall även annars få ske med traktor klass II. Traktorer med en tjänstevikt om högst 2 000 kg skall hänföras till klass II oavsett användningssättet.

Bilar som byggts om till traktorer, s. k. A-traktorer, skall alltid beskattas i klass I. Övergångsvis skall dock A-traktorer som används bl. a. i jordbruk alltjämt få tillhöra klass II under en treårsperiod.

Slutligen föreslås att den särskilda lagstiftningen om nedsättning av fordonsskatten på trafiktraktorer och släpvagnar med korta körsträckor slopas och att i stället fordonsskatten för släpvagnar halveras och att klass II traktorer mot tilläggsbetalning tillfälligt skall få användas såsom trafiktraktor.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1987.

Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1973:601)¹ dels att 11 och 13 §§ samt bilaga 1 skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas fyra nya paragrafer, 11 a–11 c och 12 b §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Traktorer indelas i skattehänseende i klass I (trafiktraktorer) och klass II.

Traktor hänföres till klass I, om den användes för transport av gods på sådan allmän väg, gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsel. Detta gäller dock ej om transportererna är begränsade till

1. godsbefordran vid passage över vägen, gatan eller platsen,

2. befordran av gods som är lastat på traktorn,

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

4. befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under försättning, såvitt gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt ej överstiger 15 ton.

Om traktor undantagsvis användes för transport av annat slag än som avses under 1–4 medför detta ej att traktorn anses som trafiktraktor.

Annan traktor än trafiktraktor hänföres till klass II.

Föreslagen lydelse

11 §

Traktorer indelas i skattehänseende i klass I (trafiktraktorer) och klass II (jordbrukstraktorer).

11 a §

En traktor hänförs, om annat inte sägs i 11 b §, till klass I om den

1. har en tjänstevikt över 2 000 kilogram och används för transport

¹ Lagen omtryckt 1984:256.
Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:869.

på väg som inte är enskild eller
2. är en till traktor ombyggd bil.

11 b §

Traktorer som inte skall hänföras till klass I skall hänföras till klass II.

Till klass II hänförs också en traktor enligt 11 a § 1 om den

1. uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, såvitt gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, eller

2. används endast för transporter som är begränsade till

a. transport av endast traktorn med förare,

b. godsbefordran vid passage över väg,

c. befordran av gods som är lastat på traktorn,

d. befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap, som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet, eller för dess förare.

11 c §

Ett skattepliktigt motorredskap beskattas som en jordbrukstraktor, om det har en tjänstevikt som inte överstiger 2 000 kilogram och inte är en till motorredskap ombyggd bil, och i annat fall som en trafiktraktor.

12 b §

Används en trafiktraktor för att dra påhängsvagnar som inte är registrerade här i riket utgår fordons-skatt för traktorn med två gånger det belopp som anges i bilaga 1 till denna lag.

13 §

Medför ändring av fordons beskaffenhet att fordonsskatt skall utgå med högre belopp än tidigare, utgår den högre skatten från och med den kalendermånad under vilken registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett. Medför ändringen att fordonsskatt skall utgå med lägre belopp än tidigare, utgår den lägre skatten från och med kalendermånaden närmast efter den under vilken registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde.

Medför ändring av fordons användning att fordonsskatt skall utgå med högre belopp än tidigare, utgår den högre skatten från och med den kalendermånad under vilken ändringen skedde. Medför ändringen att fordonsskatt skall utgå med lägre belopp än tidigare, utgår den lägre skatten från och med kalendermånaden närmast efter den under vilken ändringen skedde.

Om en jordbrukstraktor tillfälligt skall användas på sådant sätt att den blir att anse som en trafiktraktor, skall tilläggsskatt utgå beräknad efter skillnaden i skattesats enligt bilaga 1 för trafiktraktorer och jordbrukstraktorer. Tilläggsskatten skall vid varje tillfälle betalas för en tidsperiod omfattande en halv kalendermånad. För den tid tilläggsskatt betalats får traktorn användas som en trafiktraktor.

Nuvarande lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel	0– 75	100	0
utan sidvagn	76–	125	0
2 Annan motorcykel	0–	200	0
B Personbilar			
	0– 900	355	0
	901–	445	90
C Bussar			
1 Buss som är	0– 1600	355	0
inrättad för	1601– 3000	391	36
drift endast	3001–	895	0
med bensin			
eller gasol			
2 Annan buss	0– 1600	355	0
	1601– 3000	391	36
	3001– 7000	895	14
	7001–10000	1455	35
	10001–30000	2505	61
	30001–	14705	0
D Lastbilar			
1 Lastbil som är	0– 1600	355	0
inrättad för	1601– 3000	391	36
drift endast	3001–	895	0
med bensin			
eller gasol			
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning			
för påhångs-			
vagn			
med två hjul-	0– 1600	540	0
axlar	1601– 3000	565	25
	3001– 6000	915	44
	6001–10000	2235	56
	10001–14000	4475	125
	14001–	9475	220

² Senaste lydelse 1986:214.

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med tre eller flera hjul- axlar	0– 1600	540	0
	1601– 3000	565	25
	3001– 6000	915	50
	6001–11000	2415	62
	11001–15000	5515	75
	15001–18000	8515	88
	18001–23000	11 155	160
	23001–27000	19 155	136
27001–	24 595	0	
2.2 utan anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0– 1600	355	0
	1601– 3000	391	36
	3001– 6000	895	7
	6001–10000	1 105	25
	10001–14000	2 105	72
	14001–17000	4 985	129
	17001–	8 855	169
med tre eller flera hjul- axlar	0– 1600	355	0
	1601– 3000	391	36
	3001– 6000	895	4
	6001–11000	1 015	13
	11001–15000	1 665	57
	15001–18000	3 945	101
	18001–27000	6 975	126
27001–	18 315	0	
E Traktorer och motorredskap			
1 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med annat drivmedel än brännolja	0– 1300	370	0
	1301– 3000	425	55
	3001– 7000	1 360	95
	7001–	5 160	168

Fordonsskatt

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt. kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med brännolja	0– 1300 1301– 3000 3001– 7000 7001–	570 660 2 190 8 190	0 90 150 260
3 Traktor klass II	0– 2500 2501–	150 225	0 0
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3000 kilogram	0– 1000 1001– 3000	150 170	0 21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3000 kilogram, som dras av en bensin- eller gasolddriven bil ¹ med en hjulaxel med två hjul- axlar med tre eller flera hjul- axlar	3001– 3001–13000 13001– 3001–13000 13001–	580 580 1 480 580 1 180	11 9 0 6 0
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar och andra släpvagnar med skattevikt över 3000 kilogram, som dras av en bil som inte är bensin- eller gasolddriven			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3001– 5000 5001– 8000 8001–	630 1 770 4 380	57 87 161

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasolddriven, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor eller ett registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsskatt

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med två eller flera hjul- axlar	3001– 8000	610	31
	8001–11000	2160	62
	11001–14000	4020	93
	14001–	6810	130
3.2 andra släp- vagnar			
med en hjul- axel	3001– 5000	320	24
	5001– 8000	800	31
	8001–	1730	52
med två hjul- axlar	3001– 8000	310	17
	8001–11000	1160	31
	11001–14000	2090	47
	14001–17000	3500	62
	17001–	5360	68
med tre eller flera hjul- axlar	3001–11000	300	11
	11001–17000	1180	24
	17001–25000	2620	40
	25001–32000	5820	53
32001–	9530	0	
4 Släpvagnar med skattevikt över 3000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller ett <i>regi- strerat</i> motor- redskap ² med en hjulaxel	3001– 8000	890	60
	8001–	3890	135
med två hjul- axlar	3001– 8000	880	35
	8001–11000	2630	90
	11001–17000	5330	230
	17001–	19130	240
med tre eller flera hjul- axlar	3001–11000	780	30
	11001–14000	3180	75
	14001–20000	5430	120
	20001–25000	12630	145
	25001–30000	19880	155
	30001–35000	27630	110
	35001–	33130	7

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasolldriven, tas skatt ut enligt 3.

Fordonsskatt

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0– 75 76–	100 125	0 0
2 Annan motorcykel	0–	200	0
B Personbilar			
	0– 900 901–	355 445	0 90
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0– 1600 1601– 3000 3001–	355 391 895	0 36 0
2 Annan buss	0– 1600 1601– 3000 3001– 7000 7001–10000 10001–30000 30001–	355 391 895 1455 2505 14705	0 36 14 35 61 0
D Lastbilar			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0– 1600 1601– 3000 3001–	355 391 895	0 36 0
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhångs- vagn med två hjul- axlar	0– 1600 1601– 3000 3001– 6000 6001–10000 10001–14000 14001–	540 565 915 2235 4475 9475	0 25 44 56 125 220

Fordonsskatt

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med tre eller flera hjul- axlar	0– 1600	540	0
	1601– 3000	565	25
	3001– 6000	915	50
	6001–11000	2415	62
	11001–15000	5515	75
	15001–18000	8515	88
	18001–23000	11 155	160
	23001–27000	19 155	136
	27001–	24 595	0
2.2 utan anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0– 1600	355	0
	1601– 3000	391	36
	3001– 6000	895	7
	6001–10000	1 105	25
	10001–14000	2 105	72
	14001–17000	4985	129
	17001–	8855	169
med tre eller flera hjul- axlar	0– 1600	355	0
	1601– 3000	391	36
	3001– 6000	895	4
	6001–11000	1015	13
	11001–15000	1665	57
	15001–18000	3945	101
	18001–27000	6975	126
	27001–	18315	0
E Traktorer			
1 <i>Traktor klass I</i>			
(trafiktraktor)	0– 1300	370	0
som inrättats	1301– 3000	425	55
för drift med	3001– 7000	1360	95
annat drivmedel	7001–	5 160	168
än brännolja			
2 <i>Traktor klass I</i>			
(trafiktraktor)	0– 1300	570	0
som inrättats	1301– 3000	660	90
för drift med	3001– 7000	2 190	150
brännolja	7001–	8 190	260
3 <i>Traktor klass II</i>			
(jordbrukstraktor)	0– 2500	150	0
	2501–	225	0

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3000 kilogram	0— 1000 1001— 3000	150 170	0 21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3000 kilogram, som dras av en bensin- eller gasoldriven bil ¹ med en hjulaxel med två hjul- axlar med tre eller flera hjul- axlar	3001— 3001—13000 13001— 3001—13000 13001—	580 580 1480 580 1180	11 9 0 6 0
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar och andra släpvagnar med skattevikt över 3000 kilogram, som dras av en bil som inte är bensin- eller gasoldriven			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3001— 5000 5001— 8000 8001—	630 1770 4380	57 87 161
med två eller flera hjul- axlar	3001— 8000 8001—11000 11001—14000 14001—	610 2160 4020 6810	31 62 93 130

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasoldriven, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor eller ett registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
3.2 andra släp- vagnar			
med en hjul- axel	3 001 – 5 000	320	24
	5 001 – 8 000	800	31
	8 001 –	1 730	52
med två hjul- axlar	3 001 – 8 000	310	17
	8 001 – 11 000	1 160	31
	11 001 – 14 000	2 090	47
	14 001 – 17 000	3 500	62
med tre eller flera hjul- axlar	17 001 –	5 360	68
	3 001 – 11 000	300	11
	11 001 – 17 000	1 180	24
	17 001 – 25 000	2 620	40
	25 001 – 32 000	5 820	53
	32 001 –	9 530	0
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller av ett <i>motorredskap² som beskattas som en trafiktraktor</i> med en hjulaxel			
med en hjul- axel	3 001 – 8 000	445	30
	8 001 –	1 945	65
	3 001 – 8 000	440	15
med två hjul- axlar	8 001 – 11 000	1 190	45
	11 001 – 17 000	2 540	115
	17 001 –	9 440	120
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 11 000	390	15
	11 001 – 14 000	1 590	35
	14 001 – 20 000	2 640	60
	20 001 – 25 000	6 240	70
	25 001 – 30 000	9 740	75
	30 001 – 35 000	13 490	55
	35 001 –	16 240	0

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasol-driven, tas skatt ut enligt 3.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1987.

2. Till traktorer ombyggda lastbilar som uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske skall, utan hinder av vad som anges i 11 a §, för tid till utgången av juni 1990 hänföras till klass II. Detta gäller, för traktor som används i skogsbruk, under förutsättning att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton.

3. Vid särskild uppbörd eller återbetalning av skatt som sker i anledning av denna lagändring skall i stället för vad som anges i 29 § andra stycket beloppsgränsen vara 100 kronor.

Lag om upphävande av lagen (1975:278) om nedsättning av fordonsskatt på traktorer och släpvagnar m.m.

Härigenom föreskrivs att lagen (1975:278) om nedsättning av fordonsskatt på traktorer och släpvagnar m.m. skall upphöra att gälla vid utgången av juni 1987.

1. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande i fråga om skatt för tid före den 1 juli 1987.

2. Ansökan om nedsättning av fordonsskatt enligt 3 eller 6 § nämnda lag skall göras för tiden från ingången av det skatteår som började närmast före den 1 juli 1987 till utgången av juni 1987 och skall ha kommit in till länsstyrelsen senast vid utgången av september 1987. Detsamma gäller i fråga om medgivande enligt 4 § samma lag att traktor för det senaste skatteåret skall hänföras till klass II.

3. Ett medgivande enligt 4 § nämnda lag innebärande att traktor för nästkommande skatteår skall hänföras till klass II gäller för det skatteåret om ansökan gjorts före den 1 juli 1987, även om den avser ett skatteår som avslutas efter den 30 juni 1987.

4. Vid beräkning av nedsättning enligt 3 eller 6 § nämnda lag för kortare tid än helt skatteår föreligger rätt till nedsättning om körsträckan under den tid som ansökan avser omräknat till helt skatteår uppgår till högst 300 respektive högst 3 000 mil.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 oktober 1986

Närvarande: Statsrådet Feldt, ordförande, och statsråden Sigurdson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, S. Andersson, Bodström, Göransson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist

Föredragande: statsrådet Johansson

Proposition om beskattningen av traktorer

1 Inledning

Vägtrafikskatteutredningen (B 1977:05, utredningsman numera rättschefen Leif Lindstam) har lämnat ett delbetänkande, Ds Fi 1985:8, Översyn av vägtrafikbeskattningen, Del 7, Beskattningen av traktorer m.m. Utredningens sammanfattning av betänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en sammanfattning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Jag avser nu att på grundval av utredningens förslag ta upp frågan om vissa ändringar i beskattningen av traktorer.

2 Traktorer och traktorbeskattning

Trafiklagstiftningen indelar de motordrivna fordonen i motorfordon (bilar, motorcyklar och mopeder), traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Traktorer är fordon som är inrättade huvudsakligen för att dra annat fordon eller arbetsredskap medan motorredskap är inrättade huvudsakligen som arbetsredskap. För båda fordonstyperna gäller att de skall vara konstruerade för en hastighet av högst 30 km i timmen och endast med svårighet kunna ändras till högre hastighet.

Reglerna om registreringsplikt för motordrivna fordon och deras släpvagnar finns i 8 och 9 §§ bilregisterkungörelsen (1972:599), BRK.

Traktorer skall vara registrerade om de är försedda med gummihjul eller band, dock inte om de används uteslutande inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

Regler om beskattning av traktorer finns i vägtrafikskattelagen (1973:601, omtryckt 1984:256), VSL. Skatt utgår i form av fordonsskatt för sådana traktorer och släpvagnar till traktorer som skall vara registrerade enligt bestämmelserna i BRK. Släpvagnar som inte skall användas till trafiktraktorer behöver inte vara registrerade, och beskattas följaktligen inte.

Traktorer indelas enligt 11 § VSL i skattehänseende i klass I (trafiktraktorer) och klass II. En traktor hänförs till klass I om den används för transport av gods på allmän väg, gata eller annan allmän plats. Detta gäller dock inte om transportererna är begränsade till

1. godsbefordran vid passage över vägen, gatan eller platsen,
2. befordran av gods som är lastat på traktorn,
3. befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap, som skall drivas med traktorn, eller drivmedel eller reservdelar för traktorn eller redskapet,
4. befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, såvitt gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton.

Om traktorn undantagsvis används för transport av annat slag än som avses under 1–4 medför detta inte att traktorn anses som trafiktraktor.

Andra traktorer än trafiktraktorer hänförs till klass II. Flertalet sådana traktorer används i lantbruk och skogsbruk.

Fordonsskatten är för klass II-traktorerna 150 eller 225 kr. per år beroende på tjänstevikten. Skatten för klass I-traktorer är väsentligt högre och varierar med tjänstevikt och bränsleslag. För exempelvis en klass I-traktor med tjänstevikten 5000 kg och som drivs med brännolja är fordonsskatten 5040 kr. per år. För släpvagnar till trafiktraktorerna varierar fordonsskatten med fordonets totalvikt och axelantal.

Med stöd av särskild lagstiftning, lagen (1975:278) om nedsättning av fordonsskatt på traktorer och släpvagnar m. m., kan fordonsskatten i efterhand sättas ned för klass I-traktorer och deras släpvagnar om det visas att de använts endast för kortare körsträckor på allmän väg. I vissa särskilda fall kan enligt denna lagstiftning också en traktor som annars skulle hänföras till klass I hänföras till klass II.

För registrerade motorredskap gäller i princip samma beskattningsregler som för klass I-traktorerna.

En mer detaljerad redogörelse för gällande bestämmelser och för den historiska bakgrunden till dessa finns intagen i vägtrafikskatteutredningens betänkande.

3 Gränsdragning mellan trafiktraktorer och andra traktorer

Prop. 1986/87:50

Mitt förslag: Traktorerna skall alljämt hänföras till endera av två skatteklasser, klass I, trafiktraktorer, eller klass II, jordbrukstraktorer. I princip skall traktorer, som används för transport på väg som inte är enskild, anses som trafiktraktorer. Om en traktor uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske skall den dock anses som en jordbrukstraktor. Om en traktor endast används för vissa särskilt angivna transporter på väg som inte är enskild skall den också kunna beskattas som jordbrukstraktor. Detta gäller transport av endast traktorn med förare, godsbefordran vid passage över väg, befordran av gods som är lastat på traktorn samt vissa transporter till och från arbetsplats m. m.

Utredningens förslag överensstämmer med mitt förslag. Utredningen har dock föreslagit att ytterligare en särskild skatteklass, klass III, införs för s. k. traktordumprar.

Remissinstanserna har i huvudsak tillstyrkt utredningens förslag. Några remissinstanser har dock uttryckt önskemål om mera långtgående förenklingssåtgärder. En remissinstans förordar att en lastbegränsning införs för traktorer som skall beskattas som jordbrukstraktorer. Förslaget om en särskild skatteklass för traktordumprar har mött invändningar från branschhåll, i första hand mot bakgrund av att vissa fordon av denna typ skulle få en kraftigt ökad beskattning. Särskilt markant skulle detta vara för fordon som inte alls används på det allmänna vägnätet.

Skälen för mitt förslag: De nuvarande reglerna för vägtrafikbeskattning av traktorer infördes år 1970. Dessförinnan var traktorerna skattefria. Beskattningsreglerna innebär i huvudsak att traktorerna efter användningssättet hänförs till en av två skatteklasser, med vitt skilda skattesatser.

Gränsdragningen mellan de två traktorskatteklasserna är oklar och svår-tillämpad. Beskattningen bygger på att traktorägarna själva till beskattningensmyndigheten anmäler hur traktorn skall användas. Till skatteklassen I, trafiktraktorer med hög skattesats, skall i princip hänföras alla traktorer som skall användas för transport av gods på allmän väg. Men om en traktor används för befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk m. m. eller för vissa särskilt angivna transporter, får den tillhöra skatteklass II med låg skattesats. Möjligheten att kontrollera att rätt användningssätt anmäls, och traktorn därmed tillhör rätt skatteklass, är liten. Kontrollproblemen förvärras av att det är tillåtet att undantagsvis använda en klass II-traktor för transport på allmän väg även i andra fall än de som är särskilt angivna. Med hänsyn till de mycket stora skillnaderna i skattesatser mellan de två skatteklasserna är dessa gränsdragningsproblem av väsentlig betydelse för fordonsägare och beskattningensmyndigheter.

Utredningen har gjort vissa statistiska undersökningar över skatteklass-

tillhörigheten för traktorer. Av de totalt ca 350000 traktorena är endast ca 6500 anmälda i klass I. De uppgifter utredningen har tagit fram visar dock bl. a. att det finns ca 35000 traktorer i trafik vars ägare i centrala företagsregistret finns under annan näringskod än jord- och skogsbruk, jakt eller fiske. Utredningen drar slutsatsen att ett okänt men sannolikt ganska stort antal traktorer synes vara anmälda i fel skatteklass.

Enligt min mening är det angeläget att få gränsdragningen mellan traktorskatteklasserna utformad så att en enhetlig och korrekt tillämpning av bestämmelserna möjliggörs. Jag anser att de förslag som utredningen har lagt fram därom, och som i huvudsak biträtts av remissinstanserna, bör kunna läggas till grund för lagstiftning.

Traktorer som helt används utanför det allmänna vägnätet bör, om de är registrerade, liksom hittills tillhöra klass II. I övrigt bör i princip endast traktorer som används i lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske kunna hänföras till klass II. Fråga skall då vara om traktorer som uteslutande används inom dessa näringar. Om en sådan traktor vid något eller några enstaka tillfällen används för en transport som inte har anknytning till jordbruksnäringen etc., bör detta dock inte föranleda att traktorn skall tillhöra klass I. Utredningen har ansett att om en traktor används 10% av den totala körtiden utom den vanliga näringen, bör detta kunna godtas utan att beskattningen påverkas. Jag delar denna uppfattning.

Därutöver bör liksom hittills en traktor kunna användas på allmän väg för vissa angivna transporter utan att den behöver beskattas enligt klass I. Det är fall då traktorn inte används för godstransporter. Reglerna bör i huvudsak kunna utformas på samma sätt som hittills. Däremot bör det inte längre vara möjligt att använda en klass II-traktor, som normalt inte används inom jordbruksnäringen etc., för transporter på allmän väg i andra fall än de uttryckligen angivna. Denna möjlighet att undantagsvis använda samtliga klass II-traktorer för alla typer av transporter på allmän väg har nämligen varit en av huvudanledningarna till kontrollproblemen inom den nuvarande traktorbeskattningen. Mot bakgrund av ett förslag om möjlighet att betala den högre skatten vid tillfällig användning av jordbrukstraktor som trafiktraktor finns enligt min mening inte heller något behov att behålla undantagsregeln. Jag återkommer till frågan om detta i det följande.

Ett annat förslag som utredningen diskuterat är att införa en begränsning av den mängd last som får medföras på klass II-traktorer och släpvagnar som kopplats till dessa. För närvarande finns en viktbegränsning till 15 ton i fråga om traktorer som används för skogsbruk. Enligt min mening saknas skäl att utvidga tillämpningen av denna regel även till traktorer som används inom jordbruket.

Utredningen har föreslagit att s.k. traktordumprar skall särbehandlas och hänföras till en särskild skatteklass. Jag anser att frågan bör övervägas ytterligare, och jag är därför inte nu beredd att införa särregler för beskattning av traktordumprarna. Ett ytterligare skäl för detta är att frågan om registrering av olika typer av motorredskap för närvarande övervägs inom regeringskansliet. Övervägandena kan få betydelse även för registreringen av traktordumprar.

De ändringar jag föreslagit i fråga om gränsdragningen mellan klass I- och klass II-traktorer blir emellertid tillämpliga även för traktordumprar. Det innebär att antalet dumprar i klass I bör komma att öka.

Lagreglerna föreslås införda i en ny paragraf 11 b §.

4 Små traktorer m. m.

Mitt förslag: Traktorer med en tjänstevikt om högst 2000 kg skall hänföras till skatteklass II oavsett användningssättet. Detsamma skall gälla för registrerade motorredskap med en tjänstevikt om högst 2000 kg.

Utredningens förslag överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna är genomgående positiva till förslaget. En remissinstans vill dock att gränsen sätts vid 3000 kg.

Skälen för mitt förslag: Av de totalt ca 350000 traktorerna har över 100000 en tjänstevikt om högst 2000 kg. Många av dessa traktorer används bl. a. av trädgårdsnäringen, parkförvaltningar, kyrkogårdsförvaltningar och fastighetsförvaltningar. Huvuddelen av dessa små traktorer tillhör nu klass II, och endast ca 2800 klass I. Utredningen har genom statistiska undersökningar funnit att ett sannolikt ganska stort antal av de små traktorerna nu beskattas i fel skatteklass, vilket innebär att för låg skatt tas ut för dem. Även för dessa små traktorer är det ofta svårt att avgöra rätt skatteklassstillhörighet. Med hänsyn till de relativt låga skattebeloppen och det förhållandet att de små traktorerna i förhållandevis liten omfattning används på allmän väg bör beskattningen kunna schabloniseras. De små traktorerna bör genomgående kunna hänföras till klass II. Jag finner den av utredningen föreslagna gränsen vid en tjänstevikt om 2000 kg väl avvägd.

Den föreslagna regeln bör gälla även för registrerade motorredskap.

Regler här om föreslås intagna i två nya paragrafer 11 a och 11 c.

5 A-traktorer

Mitt förslag: Till traktorer ombyggda bilar, s. k. A-traktorer, skall alltid hänföras till skatteklass I, oavsett användningssätt och tjänstevikt. A-traktorer som uteslutande eller så gott som uteslutande används inom lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske får dock övergångsvis under en treårsperiod tillhöra skatteklass II.

Utredningens förslag överensstämmer med mitt förslag. Utredningen har dock inte föreslagit någon övergångsbestämmelse.

Remissinstanserna har i huvudsak tillstyrkt förslaget. Några remissin-

stanser anser dock att A-traktorer som används inom jordbruket även i fortsättningen bör tillhöra klass II.

Skälen för mitt förslag: En lastbil eller annan bil kan relativt enkelt byggas om så att den kan registreras som traktor. Vad som erfordras är i huvudsak att fordonet ändras så att det blir konstruerat för en högsta hastighet av 30 km i timmen. Det finns totalt drygt 8000 sådana traktorer som vanligen kallas A-traktorer och i vissa fall, i huvudsak när det gäller till traktor ombyggda personbilar, Epa-traktorer. De används i stor omfattning till nöjeskörning av personer under 18 år. I det sammanhanget har A-traktorerna kommit att innebära trafiksäkerhetsproblem. A-traktorerna används i viss utsträckning även inom jordbruket. Utredningen uppger att detta endast förekommer i vissa län.

Flertalet A-traktorer beskattas nu enligt klass II. En stor del av dessa fordon, bl. a. de som används för nöjeskörning, borde redan med nuvarande regler rätteligen beskattas som trafiktraktorer. En viss användning inom jordbruket förekommer dock, vilket framhållits vid remissbehandlingen av utredningsförslaget. Även de A-traktorer som används inom jordbruket torde dock, till skillnad från andra traktorer, nästan enbart användas för transporter på väg. Att använda dem utanför vägnätet torde sällan vara möjligt. Den låga skattesats som gäller för traktorer klass II har inte varit avsedd att tillämpas för denna typ av fordon. Jag anser därför att det är rimligt att de genomgående beskattas i klass I. En sådan bestämmelse föreslås införd i 11 a § punkten 2.

Med hänsyn till att vissa jordbruk för närvarande använder A-traktorer för transporter bör dock en viss anpassningstid ges. Jag anser att det bör kunna tillåtas att A-traktorer som används i jordbruk m. m. under en treårig övergångsperiod alltså får tillhöra klass II.

Vid remissbehandlingen har påpekats att ett mindre antal A-traktorer nu används för tivolitransporter. Används dessa traktorer på allmän väg skall de emellertid även med gällande lagstiftning beskattas enligt klass I, om fråga inte är om transporter till och från järnvägsstation m. m. av utrustning som normalt inte transporteras på väg, 4 § lagen (1975:278) om nedsättning av fordonsskatt på traktorer och släpvagnar m. m. Transporter av denna typ torde emellertid inte längre förekomma. Något särskilt undantag för A-traktorer som används av tivoli företag anser jag därför inte nu behöver göras. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan dock i ett enskilt fall med stöd av 39 § VSL medge att traktor som skall höra till klass I i stället hänförs till klass II.

6 Skatteberäkning, skatteskalor

Mitt förslag: Lagen (1975:278) om nedsättning av fordonsskatt på traktorer och släpvagnar m. m. slopas. I stället sänks fordonsskattesatserna generellt för släpvagnar till trafiktraktorer. För trafiktraktorer som används för att dra utländska påhängsvagnar fördubblas fordonsskattesatserna. Vid tillfällig användning av traktor klass II i klass I skall ett schabloniserat debiteringsförfarande kunna användas.

Utredningens förslag överensstämmer med mitt såvitt avser nedsättningslagen och de ändrade skatteskalorna. Utredningens förslag om debitering av skatt vid tillfällig användning av klass II-traktor i klass I avviker dock från mitt på det sättet att skatteberäkningen inte schabloniserats.

Remissinstanserna har tillstyrkt förslagen angående nedsättningslagen och skattesatserna. Ett par remissinstanser har ifrågasatt förslaget att höja fordonsskatten för sådana trafiktraktorer som drar utländska påhängsvagnar. Kritik har anförts mot utredningens förslag i fråga om skattedebitering vid ändrad användning av traktorer. Förslaget har i denna del ansetts leda till en alltför betungande administration.

Skälen för mitt förslag: Enligt lagen (1975:278) om nedsättning av fordonsskatt på traktorer och släpvagnar m. m. kan länsstyrelse efter ansökan och i efterhand sätta ned och återbetala fordonsskatt för en trafiktraktor och för släpvagn till en sådan traktor. Förutsättning är bl. a. att fordonen använts endast för en kortare körsträcka på allmän väg. För traktorer som använts högst 300 mil på allmän väg under ett år kan fordonsskatten sättas ned till hälften.

För släpvagnarna kan nedsättning ske till hälften om körsträckan är högst 3000 mil per år, och till 25% om körsträckan är högst 300 mil per år.

Nedsättningsärendena är besvärliga att hantera för länsstyrelserna. De ställer också krav på fordonsägarna att föra journal över användningen av deras traktorer och släpvagnar. Utredningen har därför föreslagit att nedsättningsmöjligheten slopas och att i stället skattesatserna för släpvagnar till trafiktraktorerna genomgående halveras. Detta innebär en avsevärd förenkling för både myndigheterna och fordonsägarna. Jag anser därför att förslaget, som genomgående har tillstyrkts vid remissbehandlingen, bör genomföras.

Efter ändringar den 1 januari 1985 i lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket, utgår ingen skatt för utländska påhängsvagnar som används i Sverige. Detta gäller även om de dras av en svensk trafiktraktor. Skatten blir i sådant fall betydligt lägre än om en lastbil drar påhängsvagnen. Detta kan leda till att trafiktraktorer, närmast då A-traktorer, kan få en ökad användning vid denna typ av transport. För att utjämna skatteskillnaderna bör fordonsskatten för trafiktraktorer som skall användas på detta sätt höjas. Jag finner att den av utredningen föreslagna höjningen därvid är lämpligt avvägd, nämligen en fördubbling av eljest utgående skatt. Detta bör regleras i en ny 12 b §.

Med hänsyn till mitt förslag att en klass II-traktor inte längre undantagsvis skall få utföra transporter som normalt bara får utföras med klass I-traktor, bör det införas möjligheter att enkelt betala en tilläggsskatt för tillfällig användning i klass I. Jag anser att detta lämpligen kan gå till så att fordonsägaren får betala in mellanskillnaden för en period omfattande en halv månad, varvid traktorn får användas i enlighet med de regler som gäller för klass I-traktor under längst denna tidsperiod. En kortare period än en halv månad bör inte väljas, eftersom annars beloppen ofta skulle bli obetydliga. Bestämmelser härom bör föras in i ett nytt tredje stycke till 13 §.

Mitt förslag: Ändringarna träder i kraft den 1 juli 1987. Extra debiteringar eller återbetalningar av skatt i samband med ikraftträdandet bör inte göras om beloppen inte uppgår till 100 kr.

Skälen för mitt förslag: Med hänsyn till erforderlig förberedelsestid hos myndigheterna kan ändringarna inte genomföras före den 1 juli 1987.

För A-traktorer som används inom jordbruket m. m. bör som jag tidigare föreslagit en särskild övergångstid medges.

I samband med övergången till de nya reglerna bör antalet extra debiteringar av vägtrafikskatt, och antalet återbetalningar av sådan skatt, begränsas. Jag anser därför att vid övergången skattebelopp under 100 kr. inte skall betalas in eller återbetalas.

8 Lagrådets hörande

Med hänvisning till att lagstiftningsåtgärderna är av enkel beskaffenhet anser jag att lagrådets yttrande över lagförslaget inte behöver inhämtas.

9 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta inom finansdepartementet upprättade förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601),
2. lag om upphävande av lagen (1975:278) om nedsättning av fordonskatt på traktorer och släpvagnar m. m.

10 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Vägtrafikskatteutredningens sammanfattning av betänkandet Översyn av vägtrafikbeskattningen, Del 7, Beskattningen av traktorer m. m.

Vårt uppdrag är att göra en teknisk översyn av vägtrafikbeskattningen. I detta sjunde betänkande skall vi redovisa våra överväganden och förslag beträffande beskattningen av traktorer m. m.

Dagens traktorbeskattning m. m.

För traktorer, motorredskap och deras släpvagnar, som är eller bör vara registrerade och inte är avställda, utgår fordonsskatt. Fordonsskatten utgår efter skattevikt, som för traktorer och motorredskap är densamma som tjänstevikten. För släpvagnar är totalvikten skattevikt.

Traktorer skall vara registrerade om de är försedda med gummihjul eller band, dock inte om de används uteslutande inom inhägnat område.

Traktorer indelas enligt 11 § vägtrafikskattelagen (1973:601), VSL, i skattehänseende i klass I (trafiktraktorer) och klass II. En traktor hänförs till klass I om den används för transport av gods på allmän väg. Traktorn får dock hänföras till klass II om transportererna är begränsade till godsbefordran vid passage över väg, befordran av gods som är lastad på traktorn och befordran vid färd till eller från arbetsplats o.dyl. av redskap, som skall drivas med traktorn, eller drivmedel eller reservdelar för traktorn eller redskapet. Vidare om transportererna avser produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning beträffande skogsprodukter att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton. En traktor som undantagsvis används för transport av annat slag än de nämnda får också hänföras till klass II.

Motorredskap skall vara registrerade och därmed betala klass I skatt om de används på sätt som gör att traktor anses som trafiktraktor eller används för persontransport på allmän väg i vissa fall.

Släpvagnar skall vara registrerade om de dras av trafiktraktorer eller av motorredskap som brukas på sätt som gör att det skall vara registrerat. Släpvagn som dras av traktor klass II behöver inte vara registrerad, alltså utgår ingen skatt.

I centrala bilregistret finns det drygt 350000 traktorer varav 6500 är anmälda som trafiktraktorer. Fordonsskatteintäkten från traktorer var för budgetåret 1984/85 ca 60 milj.kr.

Bakgrund till förslagen

Erfarenheterna från de ca 15 år som traktorbeskattningsbestämmelserna hittills har gällt har visat att reglerna är svåra att tillämpa. Det är i många

fall svårt att avgöra om en traktor skall hänföras till klass I eller II. Det har också visat sig att länsstyrelserna bedömer dessa frågor olika.

Dessutom har det i ett flertal skrivelser till utredningen, bl.a. från Svenska åkeriförbundet, påståtts att många traktorer, ombyggda lastbilar (s. k. A-traktorer), traktordumprar m. fl. är felaktigt anmälda i klass II och i stället borde hänföras till skatteklass I.

Statistiska centralbyrån har på uppdrag av utredningen tagit fram uppgifter om traktorbeståndet den 31 december 1984 uppdelat efter ägarens näringsgrenstillhörighet enligt svensk standard för näringsgrensindelning (1969 års standard) och efter vilken skatteklass traktorerna var anmälda i.

Resultatet visar att det fanns drygt 35000 traktorer i trafik vars ägare fanns i det centrala företagsregistret under en annan näringskod än jord- och skogsbruk, jakt eller fiske. Av dessa traktorer var endast 3425 anmälda i klass I och resterande del i klass II. Dessa siffror innebär att mer än 90% av de traktorer, vars ägare enligt centrala företagsregistret tillhör annan näringskod än jord- och skogsbruk, endast undantagsvis skulle användas för transport av gods på allmän väg. Detta visar enligt utredningens uppfattning att ett okänt men sannolikt ganska stort antal traktorer är anmälda i fel skatteklass.

Gränsdragningen mellan trafiktraktorer och andra traktorer

Svenska åkeriförbundet har i en skrivelse till utredningen hemställt att tillåtna vägtransporter med traktor klass II skall begränsas till transporter av jordbruksprodukter m. m. för egen räkning på högst 15 ton. Lantbrukarnas riksförbund, LRF, motsätter sig en sådan begränsning. LRF har lämnat uppgifter till utredningen som visar att det bland jordbrukare i de mellersta och södra delarna av landet förekommer en hel del transporter med laster över 15 ton, framför allt leveranser i samband med skörd av spannmål, potatis och sockerbeter.

Utredningen anser att en lastbegränsning till 15 ton inte bör införas eftersom den skulle försvåra jordbrukarnas arbete men förmodligen ändå inte leda till ökad sysselsättning för lastbilsåkerierna.

Däremot föreslår utredningen en enklare och klarare gränsdragning mellan klass I och II. Traktorer som uteslutande eller så gott som uteslutande används för transporter av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske får tillhöra klass II och då följaktligen även användas för transport efter allmän väg, med lastbegränsning 15 ton för skogsprodukter. Övriga traktorer som används på allmän väg skall tillhöra klass I. Vissa särskilt angivna typer av transporter skall emellertid få göras utan att traktorn blir klass I. Dels bör enbart traktorn med förare, dvs. utan last, få användas på allmän väg. Dessutom bör de tre undantag som i dag finns angivna i 11 § andra stycket 1-3 VSL, dvs. godsbefordran vid passage över väg, befordran av gods som är lastat på traktorn samt befordran till och från arbetsplats eller dylikt av redskap m. m. tillåtas även i fortsättningen. Det sistnämnda undantaget föreslås emellertid utvidgas något så att det avser allt sådant gods som

behövs för driften av traktorn eller redskapet eller för dess förare. Detta skulle avse förutom drivmedel eller reservdelar för traktorn eller redskapet även t. ex. transport på släpvagn av en bil som traktorföraren skall använda för hemtransport. Däremot föreslås att det generella undantaget i 11 § tredje stycket VSL, att traktor som undantagsvis används för annan transport än de uppräknade inte skall anses som trafiktraktor, tas bort. Att avgöra vad som är "undantagsvis" är svårt och det har visat sig att länsstyrelserna bedömer detta olika. Utredningen anser att alla traktorer som skall utföra andra typer av transporter än de uttryckligen undantagna skall vara anmälda i klass I. I stället föreslår vi att den högre skatten tas ut först fr. o. m. den dag som den ändrade användningen gäller, och inte som i dag fr. o. m. den kalendermånad under vilken ändringen skedde. I fortsättningen skall man alltså kunna betala en dagskatt för klass I transporter.

Utredningen föreslår också att lagen om nedsättning av fordonsskatt på traktorer och släpvagnar m. m. (1975:278) slopas. I stället bör skatteskalorna för släpvagnar dragna av klass I-traktorer generellt justeras ner med 50%, eftersom skatten för dessa släpvagnar redan i dag enligt 6 § nämnda lag får sättas ner till 50% om det visas att släpvagnen använts för transport på väg sammanlagt mellan 300–3000 mil under året. Längre årliga körsträckor än 3000 mil torde ytterst sällan förekomma.

Vi föreslår också att alla traktorer med en skattevikt om högst 2000 kg skall tillhöra klass II. För transporter av gods på allmän väg torde traktorer i den storleken användas i mindre utsträckning än stora traktorer. Om alla sådana små traktorer hänförs till klass II undanröjs den osäkerhet som råder om klasstillhörigheten och det sannolikt stora antalet felaktiga klassificeringar som föreligger, samtidigt som det blir ett enkelt och enhetligt system.

Bilar ombyggda till traktorer

I centrala bilregistret finns det ca 8799 traktorer som är ombyggda och ombesiktigade bilar, s.k. A-traktorer och epatraktorer. Av dessa är ca 7000 A-traktorer varav drygt en fjärdedel är anmälda i skatteklass I och resterande i klass II. Ungefär 35% av A-traktorerna ägs av personer upp till 18 års ålder.

Utredningen föreslår att alla till traktorer ombyggda bilar skall beskattas enligt klass I, eftersom de i stort sett endast används för körning på allmän väg och många dessutom endast är ett persontransportmedel. Då blir beskattningen också enhetlig och administrativt enkel.

En dragbil, dvs. en lastbil med anordning för påhängsvagn, som byggs om till traktor och sedan används för att dra utländska påhängsvagnar hänförs till klass I men de utländska påhängsvagnarna blir skattefria. Ekipagen används till godstransporter på samma sätt som vanliga dragbilar men skatten för dem är väsentligt lägre än skatten för lastbils ekipagen. Utredningen föreslår därför att en regel införs som innebär att för en traktor som drar en utländsk påhängsvagn skall utgå fordonsskatt med två

gångar det belopp som utgår för övriga trafiktraktorer. Då blir skattebelastningen ungefär i nivå med en vanlig dragbil med samma körsträcka.

Prop. 1986/87:50

Traktordumprar

Traktordumpern består av en enaxlad framdel, som anses som en traktor, och en bakdel som anses som en släpvagn. Dumprar används till transporter av framför allt grus, jord o. dyl., delvis på allmänna vägar. I genomsnitt beräknas dumprarna köras till ca en tredjedel på allmän väg eller ca 800 mil per år. Av de ca 2000 dumprar som i dag är registrerade är endast ca en tredjedel anmälda i klass I. Detta måste enligt utredningens uppfattning innebära att ett stort antal dumprar är anmälda i fel skatteklass.

Utredningen föreslår att en definition av traktordumpern införs i bilregisterkungörelsen (1972:599) och att alla dumprar skall tillhöra en särskild skatteklass III. Skatt skall tas ut endast för framdelen, dvs. traktorn, men skatten avpassas så att den inkluderar skatten för släpvagnen. Skattesatsen skall vara enhetlig för alla dumprar vars traktordel har en tjänstevikt över 5000 kg eftersom alla dessa fordons totalvikt överstiger den maximalt tillåtna på allmän väg. Skatten för dessa föreslås bli 17000 kr. per år vilket ungefär motsvarar den genomsnittliga skatt som i dag utgår för ett dumperkipage i klass I med en körsträcka på mellan 300–3000 mil per år.

Förslagets inverkan på statsverkets skatteintäkter samt ikraftträdandet

Vi bedömer att den enklare och klarare gränsdragning vi föreslår mellan trafiktraktorer och andra traktorer bör leda till att fler traktorer blir anmälda i klass I, vilket innebär ökade skatteintäkter. Storleken av denna skatteintäktsökning är svår att bedöma, men vi beräknar att den kommer att överstiga den intäktsminskning som förslaget att alla traktorer om högst 2000 kg skall hänföras till klass II medför.

Förslagen beträffande A-traktorer och traktordumprar, bedömer vi också kommer att innebära en liten skatteintäktsökning.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 oktober 1986.

Sammanställning av remissyttranden över vägtrafikskatteutredningens betänkande (Ds Fi 1985:8) Översyn av vägtrafikbeskattningen, del 7, Beskattningen av traktorer m. m.

1 Remissinstanserna

Efter remiss har yttranden inkommit från rikspolisstyrelsen (RPS), vägverket, trafiksäkerhetsverket (TSV), transportrådet (TRP), riksskatteverket (RSV), lantbruksstyrelsen (LBS), skogsstyrelsen, statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), hovrätten för Nedre Norrland, kammarrätten i Göteborg, länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Kronobergs, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Västernorrlands samt Västmanlands län, Bilindustriföreningen, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Leverantörföreningen för lantbruksmaskiner (LELA), Motorbranschens riksförbund (MRF), Schaktentreprenörernas riksförbund (SER), Skogsbrukets motortransportkommitté, AB Svensk bilprovning, Entreprenörföreningen, Svenska kommunförbundet, Svenska kyrkans kyrkogårdsdelegation, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund och Sveriges tivoliägareförening.

Mörbylånga betodlarförening och Veterantraktorklubben Norrtelje har inkommit med synpunkter i anledning av betänkandet.

2 Allmänt om remissutfallet

De flesta remissinstanserna tillstyrker eller lämnar utan erinran den allmänna inriktningen av utredningens förslag. Många av remissinstanserna har också vitsordat behovet av en förenkling och ett förtydligande av beskattningsreglerna för traktorer.

En rad synpunkter har dock anförts på de särskilda förslag som utredningen lämnat. Särskilt i fråga om beskattningen av A-traktorer och traktordumprar samt i fråga om gränsdragning mellan jordbrukstraktorer och trafiktraktorer har vissa remissinstanser kritiska synpunkter.

Några remissinstanser kristiserar dock förslagen från mer allmänna utgångspunkter. *Statskontoret* anser således att en mer genomgripande omläggning av vägtrafikbeskattningen är önskvärd. Omläggningen borde enligt statskontoret innebära att fordonsskatterna och kilometerskatterna slopas och att bränsleskatterna höjs. Frågan borde enligt statskontoret utredas närmare. *RRV* anser att utredningens förslag att förenkla skattesystemet är positivt, men ifrågasätter om vissa av utredningens förslag uppfyller kraven på enkelhet och kontrollerbarhet. *Kammarrätten i Göteborg* anser att det hittillsvarande regelverket alltför mycket är präglad av

3 Gränsdragning mellan trafiktraktorer och andra traktorer, m. m.

De flesta av remissinstanserna har tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag till gränsdragning mellan klass II-traktorer (jordbrukstraktorer), och de transporter som bör få utföras med dessa, och klass I-traktorer (trafiktraktorer).

RSV anför:

Utredningens förslag innebär enligt RSVs mening en klarare gränsdragning mellan trafiktraktorer och klass II-traktorer än vad den nuvarande lagstiftningen ger, bl. a. genom att det generella undantaget som finns i 11 § tredje stycket vägtrafikskattelagen (1973:601), VSL, försvinner. RSVs uppfattning är att just denna bestämmelse hittills vållat de största tillämpningsproblemen. RSV ser också positivt på att begreppet "transport av gods på allmän väg" utmönstras ur lagstiftningen. Även detta begrepp har vållat tillämpningsproblem.

I utredningens förslag sägs att en traktor som uteslutande eller så gott som uteslutande används för transporter av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske får tillhöra klass II. Av specialmotiveringen till 11 b § VSL framgår att med "så gott som uteslutande" avses att andra transporter får utföras endast i ringa omfattning. Enligt utredningens uppfattning bör en användning om högst ca 10% av det totala utnyttjandet kunna anses som ringa. Uttrycket "det totala utnyttjandet" är dock något oklart. Om man här avser den totala användningstiden såväl på allmän väg som utanför det allmänna vägnätet, bör detta klart anges.

Det kan sägas att uttrycket "så gott som uteslutande" ersätter uttrycket "undantagsvis". En viktig skillnad blir dock att "så gott som uteslutande" enligt förslaget skall kunna tillämpas endast om traktorn normalt transporterar produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske. Detta förhållande bör väsentligt underlätta behandlingen av ärenden om traktors skatteklass.

Utredningens förslag att traktorer som inte enbart men som "så gott som uteslutande" används för jordbruksändamål skall beskattas enligt klass II anser *RPS* och *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* kunna leda till tillämpningsproblem.

RPS anför:

Från övervakningssynpunkt är det angeläget att gränsdragningen är entydig för vilka transporter som är tillåtna att utföras med traktor klass II. Utredningens förslag att alla traktorer som skall utföra andra typer av transporter än de uttryckligen undantagna skall vara anmälda i klass I förenklar övervakningen av bestämmelserna. Däremot kommer den före-

slagna lydelsen i 11 b § p 1 vägtrafikskattelagen (1973:601) ”uteslutande eller så gott som uteslutande” medföra att polisen i princip tvingas godta de uppgifter som föraren lämnar beträffande användningssättet.

Länsstyrelsen anför motsvarande synpunkter på beskattningsmyndigheternas tillämpning av den föreslagna regeln.

Svenska åkeriförbundet anser att utredningens förslag till gränsdragning mellan klass I- och klass II-traktorer inte löser de nuvarande problemen. Förbundet anser i stället att det förslag som förbundet tidigare lämnat, nämligen en lastbegränsning till 15 ton för transporter av jordbruksprodukter med traktor, bör genomföras. Förbundet påpekar dels att de mycket tunga traktortåg som nu tillåts inte beskattas på ett adekvat sätt, dels att en begränsning av vikterna skulle verka trafiksäkerhetsbefrämjande.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser dock att en viktgräns vid 15 ton kan vara betänklig ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom antalet transporttillfällen ökar. Länsstyrelsen anser inte heller att det är sannolikt att en viktbegränsning skulle förbättra sysselsättningen inom åkerinäringen. Även *TRP* anser det osäkert om en viktgräns kan medföra ökade lastbilstransporter inom jordbruket, men påpekar att en sådan överflyttning ändå kan komma att ske under de närmaste åren på grund av de pågående strukturförändringarna inom livsmedels- och jordbrukssektorn.

Svenska kyrkans kyrkogårdsdelegation anser att traktorer som används på kyrkogårdar borde beskattas som jordbrukstraktorer.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser att traktor klass II alltid bör kunna användas på allmän väg för förflyttning av tom släpvagn.

Utredningens förslag att länsstyrelserna i samband med registrering skall kontrollera anmäld skatteklass genom en jämförelse med uppgifter ur mervärdeskatteregistret kritiserar av *TSV*. *TSV* anser att rutiner inte bör införas som fördröjer registreringsarbetet. Kontrollen bör i stället ske genom tillsyn i efterhand. Liknande synpunkter framförs av *länsstyrelsen i Älvsborgs län*. *Statskontoret* anser däremot att åtgärden är den som sannolikt skulle kunna ge upphov till de största skatteintäktsökningarna.

Förslaget om dagskatt vid tillfällig användning av klass II-traktorer i klass I mottas positivt av de flesta av remissinstanserna, men utformningen av systemet har rönt invändningar.

RSV anför:

Utredningens förslag om en dagskatt för traktorer kan komma att medföra administrativa problem vid uppbörd och återbetalning av skatt. Utredningen har inte behandlat denna fråga och tycks inte heller ha beaktat att skatten per dag för en klass I-traktor ofta bara är i storleksordningen 6–8 kronor. Tillägsskatten för några dagars klass I-användning kommer då att understiga 25 kronor, varför den – till följd av bestämmelserna i 29 § VSL – inte kommer att debiteras. Det är enligt *RSV*s mening inte lämpligt att tillskapa en ordning som får sådana konsekvenser. *RSV* föreslår i stället att en regel om debitering för visst minsta antal dagar införs. Om en klass II-traktor tillfälligt skall användas i klass I, skall skatt debiteras för detta

minsta antal dagar, även om användningen skulle vara begränsad till någon enda dag. Enligt RSVs mening skulle 15 dagar kunna vara en rimlig tidsperiod. Detta dagantal tillämpas f.ö. redan i VSL beträffande avställningstid för fordon med s. k. dygnsskatt och ett uttagande av avgifter enligt principen "dock lägst" är relativt vanligt.

Motsvarande synpunkter anförs också av TSV och länsstyrelserna i Uppsala län och Älvsborgs län. Enligt TSV kan systemet med ytterligare utveckling göras enklare genom direktöverföring av uppgifter mellan postens kassaterminaler och verkets databas. Kammarrätten i Göteborg avstyrker helt förslaget till dagskatt. Kammarrätten anser att systemet blir svårkontrollerat och att det skulle komma att utnyttjas i mycket begränsad omfattning. Statskontoret och RRV är också negativa mot förslaget med hänvisning till den ökade administrationsbördan.

4 Skatteklass för små traktorer

Utredningens förslag att samtliga traktorer med en tjänstevikt om högst 2000 kg skall hänföras till klass II, oavsett användningssättet, har genomgående mottagits positivt av remissinstanserna. LRF anför att av nya traktorer på den svenska marknaden finns endast 1 (av 220 st) som har en tjänstevikt som understiger 2000 kg. Det blir således ett begränsat antal äldre traktorer och s. k. trädgårdstraktorer som berörs.

Svenska kyrkans kyrkogårdsdelegation anser dock att gränsen bör sättas vid 3000 kg, och anför att med den i utredningen föreslagna viktgränsen föreligger en uppenbar risk att en rad traktormärken kommer att modifieras för att pressas in under denna gräns. Detta skulle leda till en negativ utveckling av traktorernas prestanda och säkerhetsmarginaler.

5 Beskattningen av A-traktorer

Utredningens förslag att till traktor ombyggda bilar (s. k. A-traktorer) alltid skall beskattas i klass I har mottagits positivt av de flesta av remissinstanserna. Remissinstanserna har anført att A-traktorerna vanligen inte används för jordbruksändamål, utan i stället ofta för nöjeskörning av ungdomar under 18 år.

LBS anför:

Ett mindre antal lantbrukare har inköpt äldre lastbilar som man genom hastighetsreducering har kunnat registrera som traktorer. Den helt dominerande användningen av dessa fordon är spannmålstransporter någon eller några månader per år.

Utvecklingen på traktor- och lantbruksvagnssidan har varit sådan att motiven för en sådan ombyggnad i stort sett försvunnit. Bromsutrustning, hydraulisk utrustning samt kommunikationsutrustning kan nu göras fullt acceptabla på traktor-vagn kombinationer.

Betänkandets förslag om att man med kort tids varsel skall kunna inrespektive avregistrera "lastbilstraktorer" är enligt lantbruksstyrelsens mening fullt tillfredsställande för fortsatt användning av befintliga fordon av denna typ.

Några remissinstanser anser att möjligheten att använda A-traktorer inom jordbruket inte helt bör tas bort. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* anser att, eftersom A-traktorer fortfarande används i jordbruket, bör de fortfarande kunna hänföras till klass II efter särskild prövning av länsstyrelsen.

LRF anför:

Utredningen har konstaterat att det finns ca 8700 traktorer som är ombyggda och ombesiktigade bilar s.k. A-traktorer eller Epatraktorer. Det används antingen som dragbilar t.ex. i lantbruket eller som nöjesfordon för ungdomar. Skadeutvecklingen för nöjesfordonen är oroande. *LRF* har därför förståelse för att åtgärder måste sättas in mot denna kategori vilket skulle kunna ske genom att dessa traktorer överföres till skatteklass I. En sådan åtgärd skulle dock få måttlig effekt på kategorin "nöjesfordon", då skattesatsen för klass I-traktorer under 3000 kg är låg. Däremot drabbas jordbrukets A-traktorer hårt, eftersom de är betydligt tyngre. *LRF* anser därför att skattetillhörigheten för A-traktorer och Epatraktorer skall bedömas med utgångspunkt från användningssättet. Det bör således vara möjligt att utnyttja dessa som klass II-traktorer även framdeles i jordbruket enligt föreliggande förslag för klass II-traktorer. Den avsedda effekten på trafiksäkerheten kan erhållas om körkortsåldern för A-traktorer och Epatraktorer höjs till 18 år.

Skogsbrukets motortransportkommitté anför att det finns ett mindre antal egendomar där transportsystemet är uppbyggt med A-traktorer som dragfordon, och föreslår därför att befintliga sådana traktorer under en övergångsperiod om fem år skall få användas i klass II. *Sveriges tivolägareförening* pekar på motsvarande förhållande vad gäller de 40–50 A-traktorer som nu används till tivolitransporter. Föreningen föreslår också en övergångsperiod om fem år.

RSV menar att även sådana bilar som byggs om till motorredskap bör beskattas i klass I.

Kammarrätten i Göteborg och *länsstyrelsen i Kristianstads län* ifrågasätter om det är motiverat att som utredningen föreslår införa en förhöjd skatt för sådana A-traktorer som används för att dra utländska påhängsvagnar.

6 Beskattningen av traktordumprar

Flera remissinstanser välkomnar förslaget till en särskild skatteklass för dumprar, bl. a. mot bakgrund av den förenkling av klassificeringsproblemen detta innebär. Sådana synpunkter anföras av *TRP*, *RSV*, *länsstyrelsen i Uppsala län*, *Svenska transportarbetareförbundet* och *Svenska åkeriförbundet*. *Svenska åkeriförbundet* konstaterar dock att för dumprar som

används lite på allmän väg innebär utredningens förslag en inte obetydlig skatteskärpning.

Ett par remissinstanser, *Statskontoret* och *kammarrätten i Göteborg* ifrågasätter däremot om särreglerna för dumpprarna är till fördel för skatteadministrationen.

Från *SER*, *Entreprenörföreningen*, *Sveriges Grossistförbund* och *Industriförbundet* anføres kraftig kritik mot utredningens förslag. Remissinstanserna anser att utredningen utgått från felaktiga uppgifter om i vilken utsträckning traktordumprar används på allmän väg, och att förslagen medför kraftiga fördyringar för branschen.

SER tillstyrker att traktordumprarna placeras in i en ny skatteklass, men anser att föreslagen skattesats är för hög.

SER anför:

Vid en enkät inom SER med svar från 151 företag med 230 traktordumprar har vi konstaterat; att 54% av traktordumprar i klass I kör maximalt 300 mil per år på allmän väg, att 12% av traktordumprar i klass I kör mellan 300 och 3000 mil per år, och resterande 27% växlar mellan klasserna I och II.

Vi anser därför, att betänkandets förutsättning, där traktordumprar kör 400 timmar och ca 800 mil på väg per år inte stämmer med våra beräkningar.

Enligt samma enkät anser vi, att 150 timmar och 300 mil per år på väg är mera riktigt. Med utgångspunkt från betänkandets proportionering följer att en skattesats av 7000 kr. kan belasta traktordumpen.

Entreprenörföreningen avstyrker, med instämmande av Industriförbundet, utredningens förslag och förordar att traktordumprarna beskattas efter samma principer som övriga traktorer. Föreningen anför att över hälften av traktordumprarna används på allmän väg mindre än 150 timmar per år. Utredningens förslag innebär att alla traktordumprar blir skattepliktiga oavsett om de används på allmän väg eller inte. Förslaget skiljer sig enligt föreningen därmed från den principiella tanken att vägtrafikbeskattning skall motsvaras och motiveras av fordonets väganvändning. Denna princip genomsyrar för övrigt betänkandet liksom även nuvarande lagstiftning.

Sveriges grossistförbund har som sitt yttrande ingivit en skrivelse från Volvo BM AB. Där anføres bl. a. att det är oklart om dumprar som används utanför vägnätet, men inte inom inhägnat område, är registreringspliktiga. Denna registreringsfråga får skattekonsekvenser:

Anses däremot fordonet registreringspliktigt även vid ovan nämnda transporter utanför det allmänna vägnätet (området kan inte anses som inhägnat område enl 9 § BRK) innebär det, trots att hela transportarbetet sker utanför väg, att skatteuttaget drastiskt ökar till 17000 kr/år mot 225 kr/år tidigare. Detta får till följd att timkostnaden för maskinen måste höjas med omkring 15 kr/tim samt att totalkostnaden per transporterad m² ökar med ungefär 25 öre/m². Dvs ökade anläggningskostnader vid anläggningsarbeten, fastän transporterna sker utanför väg. Man måste fråga sig om kalky-

lerad ökad skatteintäkt (15–20 milj kr) står i rimlig proportion till samhällets ökade anläggningskostnader?

Ändå allvarigare blir konsekvenserna om dumpern används vid sidan av väg huvuddelen av året, t. ex. inom inhägnat område och endast under en kortare period utför transporter utanför detta område. Är det då utredningens förslag att man skall betala full skatt dvs. 17000 kr/år för denna korta period (några veckor eller månader)? Eller skall traktordumprarna i denna situation kunna åtnjuta möjligheten som trafiktraktorerna erhållit, nämligen dagsskatt, den period då fordonet är registrerat? Eller innebär klass III tillhörigheten ett hinder för dagsskatt? Klarläggande krävs.

Förslaget om generell skatt för dumprar verkar inte helt genomtänkt, eftersom långt ifrån alla s. k. traktordumprar används under sådana förhållanden att de är eller bör vara registrerade hela året. Dessutom har utredningen inte beaktat behovet av att kunna använda fordonen dels på väg och dels vid sidan av väg dvs. nedsättning av vägtrafikskatten när fordonet används helt utanför det allmänna vägnätet, utan att området i lagens mening kan anses som inhägnat område.

7 Övrigt

Utredningens förslag att slopa lagen (1975:278) om nedsättning av fordonskatt på traktorer och släpvagnar m. m. har genomgående bemötts positivt.

Svenska transportarbetareförbundet tar i sitt remissvar upp frågan om den nuvarande skattenivån för jordbrukstraktorer, och anser att en uppjustering är tänkbar. Förbundet är tveksamt till om jordbrukstraktorerna skattemässigt svarar för sina samhällsekonomiska kostnader, och anför att traktorerna är ett påtagligt trafiksäkerhetsproblem och vidare att de medför trängselkostnader för den övriga trafiken.

