Motion till riksdagen 1987/88:Sk517

Siw Persson (fp)

om beskattningen av traktorer

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.

Regler om beskattning av traktorer finns i vägtrafikskattelagen (1973:601, omtryck 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 transporterna 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, försäljningsställen eller dylikt av redskap, som skall drivas med traktorn, eller drivmedel eller reservdelar för traktorn eller redskapet. 4. Befordran av produkter eller förnödenheter från lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, såvitt gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton.

Beskattningen av traktorer i Sverige infördes 1970. Under de femton år som gått har erfarenheterna visat att reglerna varit svåra att tillämpa. Därför lades en proposition fram under 1986 (prop. 1986/87:50) i syfte att åstadkomma en klarare gränsdragning mellan traktorskatteklasserna och möjliggöra en så enhetlig och korrekt tillämpning av bestämmelserna som möjligt.

Det har onekligen blivit bättre genom de beslutade ändringarna men tyvärr finns det fortfarande frågor som är olösta. De s. k. traktortågen med lastvikter på uppåt 35-40 ton är ett problem som inte är löst.

Traktortåg är vanliga i Skåne särskilt i samband med skörden av spannmål och betkampanjen, som varar större delen av hösten ända fram mot jul. Det är stora volymer jordbruksprodukter som skall köras till olika anläggningar. 20 % av dessa transporter går på lastbil och ca 70 % sköts av odlarna själva med traktor och vagn. Ca 10 % går med andra typer av fordon, främst trak-

tortåg, dvs. stora traktorer som drar upp till tre vagnar. Det är i regel maskinstationer som äger dessa transportredskap och inte jordbrukarna själva. Det är endast ett fåtal stora gods som har egna ekipage i denna storleksklassen, majoriteten är s. k. kommersiella transporter.

Dessa traktortåg med lastvikter på uppemot 35-40 ton är inte heller underkastade överlastlagens bestämmelser. Detta gör att de kan vara lastade med en ordentlig övervikt och ändå inte behöva betala överlastavgifter. En lastbilstransport med samma övervikt är tvungen att betala avsevärda överlastavgifter med motiveringen att man vill beivra skadligt slitage. Men det skadliga slitaget kommer ju även från de hårt lastade traktortågen. Jag tycker därför att det är rimligt att även traktortågen beskattas för det slitage som de åstadkommer. Det finns dessutom en trafiksäkerhetspolitisk aspekt. De höga lastvikterna och längden på ekipagen på de alltmer förekommande traktortågen är ett problem i trafiken.

Den nuvarande lagstiftningen är inte anpassad till gällande faktiska förhållanden från kostnadsansvarighetssynpunkt. Exempelvis används i dag för transporter av sockerbetor till sockerbruk traktorer med två släpvagnar eller ombyggda lastbilar med påhängsvagn och släp som totalt lastar 30 ton, de senare även upp till 40 ton. Om dessa ekipage betalar skatt efter skatteklass II uppgår den totala årliga skatten till 225 kronor. För ett lastbilsekipage med släp som lastar 30 ton kan fordonsskatt och kilometerskatt beräknas uppgå till flera tiotusental kronor per år.

Fr. o. m. den 1 januari 1988 har dessutom fordonsskatten för lastbilar (tyngre fordon) ökat med 50 %. Därmed har orättvisorna ökat mellan de olika fordonsslagen.

Jag anser därför att 11 § andra stycket 4 p. VSL skall omfatta endast godsbefordran för egen räkning i lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske under förutsättning att lasten ej överstiger 15 ton. Förslaget innebär således att en traktor hänförs till klass I om den antingen används för transporter åt andra eller har en större last än 15 ton.

Hemställan

Mot bakgrund av det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om beskattning av traktorer.

Stockholm den 20 januari 1988

Siw Persson (fp)

gotab Stockholm 1988