

Motion till riksdagen

1987/88:T10

av Kurt Ove Johansson och John Johnsson (s)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88: 50)

Riksdagen skall i år besluta om 1990-talets trafikpolitik. En av huvudtankarna i regeringens förslag är att trafiken skall betala sina egna kostnader. Vi ställer oss helt bakom denna tankegång.

En viktig sak, enligt vår mening, är också att trafikens kostnadsansvar skall fördelas så rättvist som möjligt. Det måste anses som självklart att trafikens miljökostnader skall vägas in i de rörliga trafikavgifterna. På samma sätt måste det anses följdriktigt att skatter som inte är trafikpolitiskt motiverade utformas så att de inte snedvrider konkurrensen på transportmarknaden.

Ett i detta sammanhang närmast bortglömt transportfordon är traktorer. Beskattning av traktorer infördes 1970. Erfarenheterna från de år som gått sedan dess visar att reglerna har varit svåra att tillämpa. Riksdagens beslut i anslutning till regeringens proposition 1986/87:50 var steg i rätt riktning för att åstadkomma en mera enhetlig och korrekt tillämpning av bestämmelserna. Man kunde dock, enligt vår mening, ha gått ännu längre i klarhet. Vi konstaterar också att lagstiftningen på detta område inte är anpassad till gällande faktiska förhållanden från kostnadsansvarighetssynpunkt och inte heller kommer att bli det som förslagen utformats i Trafikpolitiken inför 90-talet, proposition 1987/88:50.

Malmöhus län hör till de områden i Sverige där traktortåg är vanligast. I samband med skörden av spannmål och inte minst betkampanjen, som varar en bit in på hösten till framåt jul, är det stora volymer jordbruksprodukter som skall köras in till olika anläggningar. 20 % av transporterna går på lastbil och ca 70 % sköts av odlarna själva med traktor och vagn. 10 % ungefär går med andra typer av fordon, främst traktortåg, stora traktorer som drar upp till tre vagnar. Dessa transportredskap ägs i regel av maskinstationer. Ett fåtal stora gods har egna ekipage, men majoriteten är kommersiella transporter.

Traktortågen är transportekipage med lastvikter på bortåt 35–40 ton. De är inte heller underkastade överlastlagens bestämmelser. För traktortågen är det fritt fram även när de är lastade så att man för en lastbil skulle tvingas betala avsevärda överlastavgifter, avgifter som motiveras med att man vill beivra skadligt slitage. Sett från dessa utgångspunkter är det inte helt orimligt att på ett mera adekvat sätt beskatta det slitage som traktortågen åstadkommer. De höga lastvikterna och ekipagens längd gör att man också kan och bör lägga trafiksäkerhetspolitiska aspekter på de alltmer frekventa traktortågen.

Den nuvarande lagstiftningen är som nämnts inte anpassad till gällande faktiska förhållanden och kostnadsansvarighetssynpunkt. Så vitt vi kan finna

har inte heller någon ingående prövning skett beträffande möjligheterna att utkräva ett ekonomiskt ansvar för användning av allmänna vägar och gator för de traktorer som i större omfattning utför ett med lastbilarna jämförbart transportarbete. Exempelvis används i dag för transporter av sockerbeter till sockerbruk traktorer med två släpvagnar eller ombyggda lastbilar med påhängsvagn och släp som totalt lastar 30 ton. de senare ända upp till 40 ton. Om dessa ekipage betalar skatt enligt nuvarande bestämmelser uppgår den totala årliga skatten till 225 kr. För ett lastbilsekipage med släp som lastar 30 ton kan fordonsskatt och kilometerskatt uppgå till flera tiotusentals kronor (60 000–70 000 kr.) per år.

Genom att nu lämna denna kategori traktorer, traktortåg närmast utanför ett ökat kostnadsansvar i 1990-talets trafikpolitik så kommer de i en ännu mer gynnsam och favoriserad situation. Risken är därför uppenbar att denna typ av fordon och transporter, som traktortågen utgör, ökar i ännu snabbare takt. Det kan knappast vara en önskvärd utveckling. Vi anser därför att de lastfordon, vilka berörs i denna motion, och som utför ett med lastbilar jämförbart transportarbete på motsvarande sätt också skall bära sina egna kostnader gentemot samhället. Denna fråga bör därför bli föremål för ett snabbt genomfört utredningsarbete.

Hemställan

Mot bakgrund av det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att traktorer som används och utför med lastbilar jämförbart transportarbete skall bära sina egna kostnader gentemot samhället.

Stockholm den 20 januari 1988

Kurt Ove Johansson (s)

John Johnsson (s)