

Motion till riksdagen

1989/90:Sk625

av Lennart Brunander och Sven-Olof Petersson

(båda c)

Beskattningen av A-traktorer

Enligt riksdagens beslut (regeringens proposition 1986/87:50, SkU 10, rskr. 64) skall A-traktorer, som används bl.a. i jordbruket, fram till 1990-06-30 beskattas enligt skattetabell E, traktor klass II (Jordbrukstraktorer). Därefter skall de beskattas som trafiktraktorer.

Dessa A-traktorer med släpfordon används så gott som uteslutande för lantbrukarnas egna transporter av produkter i form av främst avsaluspannmål, sockerbetor och fabrikspotatis. Fordonen används inte för entreprenadverksamhet eller dylikt.

Antalet A-traktorer med släpfordon som av lantbrukarna endast används för den egna gårdens transporter uppges vara i storleksordningen 1.000-1.500 enheter i hela landet.

Inköpspriset för en utrangerad lastbil som ombyggs till A-traktor plus omändringskostnader (bl a omändring av den konstruktiva hastigheten från 90 km/h till 30 km/h) uppgår till 50.000-100.000 kronor. Härtill kommer inköp av släpfordon som kan uppgå till motsvarande belopp. En skäligen avskrivningstid för transportutrustning inom lantbruket är 15-20 år. De lantbrukare som investerade i A-traktorekipage borde därför åtminstone ha fått en tioårig övergångstid som bl.a. lantbruksstyrelsen och vissa länsstyrelser har förordat.

Årskostnaden för dessa specialfordon är med nuvarande beskattning i stort densamma som för jordbrukstraktorer. Efter 1990-06-30 kommer skatten för ett helt år för de vanliga A-traktorkombinationerna att uppgå till 20.000-30.000 kronor.

Denna ökning måste betraktas som den största skattehöjningen i historisk tid, vilken rimligtvis inte kan motsvara det vägsplitage som A-traktorekipagen åsamkar det allmänna vägnätet. I genomsnitt uppgår nämligen det allmänna vägutnyttjandet för en A-traktorkombination till högst 200 mil per år. A-traktorer som används inom jordbruket är dessutom hastighetsbegränsade till 30 km/h, vilket också begränsar vägsplitaget.

Visserligen kan det hävdas att lantbrukarna under de tre år, som övergångsreglerna har gällt, har haft tid att avveckla A-traktorerna och investerat i ny transportutrustning som kunnat hänföras till klass II (jordbrukstraktorer).

Emellertid kostar ett jordbrukstraktorekipage, som dels kan utgöra en motsvarande transportdragare som en A-traktor, dels har en lastförmåga av

12 ton, upp emot en halv miljon kronor. Med "motsvarande" avses i detta fall A-traktorernas höga körkomfort, lastförmåga och trafiksäkerhet. Egenskaper som är väl så viktiga med tanke på arbetsmiljö m.m. Jordbrukets lönsamhet under dessa tre år har dock inte varit av den omfattningen att det medgivit några nyinvesteringar av det här slaget.

Det får anses uteslutet att lantbrukarna har möjlighet att erlægga den högre fordonsskatten för A-traktorerna efter 1990-06-30. Då alternativanvändning saknas återstår endast skrotning, vilket för många innebär en avsevärd kapitalförlust. Detta är ett såväl företagsekonomiskt som nationalekonomiskt slöseri, som av A-traktorägarna uppfattas som ren konfiskering. Detta torde heller knappast ha varit lagstiftarnas mening.

Problemet är dock lantbrukets pressade lönsamhet, vilket gör att lantbrukarna inte har råd att avstå från den lägre kostnad som trots allt transportarbetet i egen regi med transport av egna produkter innebär mot att leja för transporttjänsterna. Under den mest ansträngda delen av vegetationsperioden är det heller inte sannolikt att det finns åkare att tillgå.

Det föreligger visserligen möjlighet till dagskatt eller att ställa av traktorn under vissa perioder för att nedbringa skattekostnaden. Alternativet dagskatt är dock svåradministrerat och inte speciellt lämpligt eftersom avställningstiden måste omfatta minst 15 dagar. Transporter av sockerbetor och fabrikspotatis är visserligen koncentrerade i tiden, dvs. under några månader. Transporter av avsaluspannmål sker däremot mer diskontinuerligt och speciellt från företag som har egna torknings- och lagringsanläggningar. Det är då inte möjligt att avregistrera fordonen under någon större del av året.

Ofta används också traktorn för inomgårdstransporter eller för transporter enbart utefter enskilda vägar. Detta medför att den i princip blir skattepliktig även om den körs mycket korta sträckor.

De lantbrukare som med de bästa intentioner har valt investeringsalternativet med A-traktor kommer därför efter 1990-06-30 att drabbas på ett synnerligen orättvist sätt. Detta kan aldrig ha varit riksdagens mening och bör därför rättas till.

Ett sådant beslut torde inte ha någon betydelse för statens inkomster av fordonsskatter. A-traktorerna inom jordbruket kommer nämligen att försvinna därest beslutet inte ändras och genererar därmed inga skatteinkomster. Inte heller kommer ett sådant beslut i konflikt med åkerinäringens intressen, då det endast bör gälla A-traktorer som används för transporter av egna jordbruksprodukter.

Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen beslutar ändra 11 a §, punkt 2, vägtrafikskattelagen så att de A-traktorer som enbart används i jordbruket även efter den 30 juni 1990 hänförs till klass II (jordbrukstraktorer).

Stockholm den 22 januari 1990

