



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013



Statens
offentliga
utredningar

1968:50

Finans-
departementet

Ref SOU
1968:A

Traktor- beskattning

SOU

Betänkande av Bilskatteutredningen
Stockholm 1968

Statens offentliga utredningar 1968

Kronologisk förteckning

1. Ekonomisystem för försvaret. Esselte. Fö.
2. Ekonomisystem för försvaret. Bihang. Esselte. Fö.
3. Kreditmarknadens struktur och funktionssätt. Esselte. Fi.
4. Handläggningen av säkerhetsfrågor. Isaac Marcus. Ju.
5. Industrins struktur och konkurrensförhållanden. Esselte. Fi.
6. Strukturutveckling och konkurrens inom handeln. Esselte. Fi.
7. Ägande och inflytande inom det privata näringslivet. Esselte. Fi.
8. Skogsbrukets planlägningsfrågor. Svenska Reproduktions AB. Jo.
9. Virkesbalanser 1967. Esselte. Jo.
10. Säkerhetspolitik och försvarsutgifter. Esselte. Fö.
11. 1958 års utredning kyrka-stat. XI. Svenska kyrkan och staten. Esselte. U.
12. Förvaltningen av kyrklig jord m.m. Berlingska Boktryckeriet. Lund. U.
13. Fritidsfisket. Esselte. Jo.
14. Skolboksleveranser. Svenska Reproduktions AB. U.
15. Musikutbildning i Sverige. Esselte. U.
16. Rennärningen i Sverige. Esselte. Jo.
17. Allmänna vägar. Svenska Reproduktions AB. K.
18. Parkering. Esselte. K.
19. Trafikmålsutredningar. Beckman. Ju.
20. Upphandling av byggnader. Del I. Formerna. Esselte. Fi.
21. Pensionstillskott m.m. Esselte. S.
22. Jordhävdslag. Esselte. Jo.
23. Bilregistrering. Berlingska Boktryckeriet. Lund. K.
24. Avstämning av 1965 års långtidsutredning. Esselte. Fi.
25. Studieprognos och studieframgång. Svenska Reproduktions AB. U.
26. Ändrade avskrivningsregler för rörelse- och hyresfastigheter. Beckman. Fi.
27. Förvaltningslag. Esselte. Ju.
28. Intersexuellas könstillhörighet. Esselte. Ju.
29. Statistikbehov och statistikproduktion för regionala utredningar. AB Kopia. I.
30. Bostadsbyggandets planering och kreditförsörjning. Esselte. I.
31. 1965 års allmänna fastighetstaxering. AB Kopia. Fi.
32. Fastighetstaxeringens regler och organisation. Esselte. Fi.
33. Lokal trafikservice. Svenska Reproduktions AB. K.
34. Transportforskningens organisation. Beckman. K.
35. Storlandstingets författning. Svenska Reproduktions AB. K.
36. Läromedel för specialundervisning. Svenska Reproduktions AB. U.
37. Konfliktdirektiv. Esselte. I.
38. Boendeservice 1. Esselte. I.
39. Eldistributionens rationalisering. Beckman. Fi.
40. Verkställighet av utländska domar. Esselte. Ju.
41. Utsökningsrätt VII. Beckman. Ju.
42. Förslag till predikotexter ur Gamla Testamentet för kyrkoårets sön- och helgdagar. Esselte. U.
43. Upphandling av stora bostadsprojekt. Esselte. I.
44. Företagshälsövård. Esselte. S.
45. Affärsverken: Ekonomi, konkurrens och effektivitet. Del 1. Esselte. Fi.
46. Affärsverken: Ekonomi, konkurrens och effektivitet. Del 2. Bilagor. Esselte. Fi.
47. Förvaltning och folkstyre. Esselte. K.
48. Dagspressens situation. Esselte. Ju.
49. Musikutbildning i Sverige. Del II. Esselte. U.
50. Traktorbeskattning. Berlingska Boktryckeriet, Lund. Fi.



Statens offentliga utredningar
1968: 50
Finansdepartementet

Traktor- beskattning

Betänkande av Bilskatteutredningen
Stockholm 1968



Tekst-
beskrivning

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Finansdepartementet

Genom beslut den 26 februari 1965 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för finansdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga med uppgift att verkställa översyn av vägtrafikbeskattningen och därmed sammanhängande frågor. Med stöd av detta bemyndigande tillkallades såsom sakkunniga generaldirektören Nils Hörjel, tillika ordförande, ledamöterna av riksdagens andra kammare Folke Björkman och Johannes Blidfors, ledamoten av riksdagens första kammare Nils-Eric Gustafsson, numera kanslirådet Böret Palm, ledamoten av riksdagens andra kammare Gösta Sterne samt numera departementsrådet Göran Wahlgren.

De sakkunniga har antagit benämningen bilskatteutredningen.

Sedan Wahlgren den 28 januari 1966 på egen begäran entledigats från ifrågavarande uppdrag, har departementschefen samma dag förordnat hovrättsassessorn Hans Henrik Abelin att vara ledamot av utredningen.

Att såsom experter biträda utredningen har tillkallats byrådirektören Ture Grahn, civilekonomen Jan Owen Jansson, departementssekreteraren Östen Milstam, kanslichefen Åke Odén, byråchefen Einar E:son Thulin och kanslirådet Bruno Öhrn. Till sekreterare åt utredningen har förordnats hovrättsassessorn Jan Johnsson.

I utredningens direktiv erinras om 1963 års beslut i fråga om riktlinjer för den statliga trafikpolitiken och om den därvid som utgångspunkt för vägtrafikbeskattningen accepterade s.k. kostnadsansvarighetsprincipen. En av utredningens huvuduppgifter anges vara att utforma systemet för vägtrafikbeskattningen så att genomförandet av denna princip underlättas. Såsom antyds i direktiven är detta emellertid förenat med betydande svårigheter och kräver även grundläggande undersökningar om innebörden och betydelsen av principen i olika avseenden. För att inte denna uppgift skall fördröja behandlingen av andra viktiga vägtrafikbeskattningsfrågor har utredningen funnit det lämpligt att i delbetänkande ta upp sådana frågor efter hand som utredningsarbetet framskrider. Till de angelägnare hör den om hur de nuvarande olikheterna i beskattningen av lastbils- och traktortransporter skall utjämnas. I förevarande betänkande lägger utredningen därför fram ett förslag till traktorbeskattning. Utredningen har funnit det lämpligt att i samband därmed inledningsvis redovisa vissa principiella synpunkter på utformningen av vägtrafikbeskattningen.

Till utredningen har i olika sammanhang överlämnats framställningar och förslag dels med synpunkter rörande utformningen i allmänhet av vägtrafikbeskattningen, dels med yrkanden om införande av traktorbeskattning (se bil. 1).

Stockholm den 9 oktober 1968.

NILS HÖRJEL

*Hans Henrik Abelin
Johannes Blidfors
Böret Palm*

*Folke Björkman
Nils-Eric Gustafsson
Gösta Sterne*

/Jan Johnsson

The History of the Department

The Department was established in 1945 as a result of the merger of the Department of Mathematics and the Department of Physics. It was originally headed by Professor [Name] and was known as the Department of Mathematics and Physics. In 1950, the Department was reorganized and renamed the Department of Mathematics. The Department has since grown and expanded its scope to include a wide range of mathematical disciplines, including algebra, geometry, calculus, and statistics. It has also developed a strong research tradition and has produced many notable mathematicians and scientists.

The Department has a long and distinguished history, and its members have made significant contributions to the field of mathematics. The Department is currently headed by Professor [Name] and consists of a number of full-time and part-time faculty members. The Department also has a number of graduate students and is actively engaged in research and teaching activities.

The Department is committed to providing a high-quality education to its students and to advancing the frontiers of mathematical knowledge. It offers a variety of courses and programs, including undergraduate and graduate degrees in mathematics. The Department also has a number of research centers and institutes, which provide a supportive environment for research and collaboration.

The Department is a member of the American Mathematical Society and the American Physical Society. It is also affiliated with a number of other organizations and institutions, including the National Science Foundation and the National Endowment for the Humanities. The Department is proud of its achievements and looks forward to continuing its tradition of excellence in the future.

The Department is currently seeking applications for a number of positions. For more information, please contact the Department Office at [Address]. We are interested in individuals who have a strong background in mathematics and a commitment to research and teaching. The Department is an equal opportunity employer and is committed to diversity and inclusion.

The Department is a dynamic and exciting environment, and we believe that you will find it to be a rewarding and challenging experience. We are looking for individuals who are passionate about mathematics and who are committed to making a difference in the world. If you are interested in joining our team, please send us your resume and a letter of interest. We will review your application and contact you if we are interested in interviewing you.

The Department is a proud member of the [University] community and is committed to the highest standards of academic excellence. We are looking for individuals who share our values and who are committed to the success of our students and the advancement of the field of mathematics. The Department is a place where you can make a difference and where you can grow and learn. We are looking for individuals who are ready to take on the challenges of research and teaching and who are committed to making a difference in the world.

Department Office

1234 Main Street
City, State, Zip
Phone: (555) 123-4567

Innehåll

Skrivelse till departementschefen	3
1 Författningsförslag	7
1.01 Förslag till förordning om skatt för traktorer och motorredskap i vissa fall (traktorskatteförordning)	7
1.02 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikkförordningen	10
1.03 Förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikkungörelsen	16
1.04 Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av 5 § militära vägtrafikkungörelsen	21
1.05 Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av 1 § kungörelsen om saluvagnsskatt	22
1.06 Förslag till kungörelse om ändring i kungörelsen angående uppbörd av automobilskatt m.m.	24
1.07 Förslag till kungörelse om ändring i kungörelsen om anstånd i vissa fall med erläggande av automobilskatt	25
1.08 Förslag till kungörelse angående inbetalning av veckoskatt enligt traktorskatteförordningen	26
1.09 Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen om brännoljeskatt	27
1.10 Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av 2 § kungörelsen med tillämpningsföreskrifter till förordningen om brännoljeskatt (brännoljeskattekungörelse)	28
1.11 Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen om gasolskatt	29
1.12 Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av 1 och 2 §§ kungörelsen med tillämpningsföreskrifter till förordningen om gasolskatt (gasolskattekungörelse)	31
2 Principiella synpunkter på utformningen av vägtrafikbeskattningen	32
3 Traktorbeskattningen	39
3.1 Gällande rätt, historik, viss utländsk lagstiftning	39
3.1.1 Gällande rätt	39
3.1.2 Historik	40
3.1.3 Viss utländsk lagstiftning	42

3.2	Användningen av traktorer och motorredskap	44
3.2.1	Lantbruk	44
3.2.2	Skogsbruk	54
3.2.3	Anläggningsarbeten m.m.	59
3.2.4	Vissa kostnadsberäkningar	66
3.3	Utredningens överväganden och förslag	67
4	Specialmotivering	78
4.1	Förslag till förordning om skatt för traktorer och motorredskap i vissa fall (traktorskatteförordning)	78
4.2	Förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen	83
4.3	Förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikkungörelsen	83
4.4	Förslag till kungörelse om ändring i militära vägtrafikkungörelsen	84
4.5	Förslag till kungörelse om ändring i kungörelsen om saluvagnsskatt	84
5	Sammanfattning	85
Bilaga		
	Förteckning över framställningar och förslag som överlämnats till utredningen och som kan anses besvarade genom förevarande betänkande	87
	Olika traktortyper	87

1.01 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 vecoskatt 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 bensin 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 fordonsregister.

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

2 §.

I skattehänssende 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 drives med annat bränsle än bensin, 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 300 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 skattevitto 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 kronor, 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.

1.02 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 1951¹ skall erhålla ändra 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: släpvagn — — — — — — — — — — 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;

sidvagn: fordon — — — — — — — — — — brådskande tjänsteutövning.

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 kopplinganordning, 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;

¹ Omtryckt 1967: 856.

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;

bils, traktors eller motorredskaps 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.

2 mom. Motordrivna fordon och 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.

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 försett 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 försett med skylt, som utvisar fordonets registreringsnummer (*registreringsskylt*). 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.

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

2. att, såvitt angår motordrivet fordon, 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.

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 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

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

2. att, såvitt angår motordrivet fordon 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 erforderligt antal saluvagnsskyltar. För varje

3 mom. 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 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.

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 — — — — — anses föreligga.

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

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.

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).

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

17 §.

1 mom. Ansökan — — — — — till salu.

Har släpfordon, som förut icke registrerats, tagits i bruk enligt interimslicens, skall ansökan om registrering av fordonet göras

Har annan traktor än som avses i första stycket, motorredskap eller släpfordon tagits i bruk enligt interimslicens och har

av ägaren inom tre veckor från det fordonet togs i bruk.

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 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.

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 motorredskap 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-, interimis- 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.

1 mom. Registrerings-, interimis- 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 må dock, om det medför avsevärd olägenhet att föra skylten framtill, denna i stället vara anbragt på annan lämplig, utifrån lätt synlig plats.

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.

Har till ————— sådan skylt.

Vad i ————— brandväsendets räkning.

Skylt får ————— kan avläsas.

Närmare bestämmelser ————— av konungen.

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.

4 mom. Sökes ej inom föreskriven tid registrering av motordrivet fordon eller släpfordon på sätt i 17 § stadgas, straffes den felande med dagsböter.

Underlåter någon ————— femhundra kronor.

Om någon ————— sin skyldighet.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1970.

2. De ändrade bestämmelserna i 11—13, 17—19 och 65 §§ beträffande registrerings- och anmälningsskyldighet 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 traktor-skatteförordningen.

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.

1.03 FÖRSLAG TILL

Kungörelse

om ändring i vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743).

Härmed förordnas, dels att 9, 12, 18, 26, 30, 31, 39, 43, 47 och 49 §§ vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, dels att till förordningen skall fogas en ny paragraf, 86 §, av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

9 §.

Den, som i syfte att erhålla registrering av *motorfordon, traktor* eller släpfordon inställer fordonet till registreringsbesiktning, skall därvid — förutom sådan utredning, som må föränledas av bestämmelserna i 14 § 1 mom. vägtrafikförordningen — lämna och vid anfordran styrka följande uppgifter.

Den, som i syfte att erhålla registrering av *motordrivet fordon* eller släpfordon inställer fordonet till registreringsbesiktning, skall därvid — förutom sådan utredning, som må föränledas av bestämmelserna i 14 § 1 mom. vägtrafikförordningen — lämna och vid anfordran styrka följande uppgifter.

- | | |
|--|--|
| a) för <i>bil</i> : — — — — — 2 mom. vägtrafikförordningen. | |
| b) för <i>motorcykel</i> : — — — — — uppgivna cylindervolym. | |
| c) för <i>traktor</i> : — — — — — | c) för <i>traktor och motorredskap</i> : |
| 1. fordonets fabrikat — — — — — sådan finnes. | |
| d) för <i>släpfordon</i> : — — — — — tankens rymd. | |

12 §.

Besiktningssinstrument skall — — — — — i genomslag.

Beträffande motorredskap skall användas blankett enligt bilaga nr 7.

På besiktningssinstrument skall anges om instrumentet gäller annan traktor än sådan med gummihjul eller band eller motorredskap.

¹ Senaste lydelse av 9, 12, 18, 26, 30 och 39 §§ se 1967: 858 samt av 43 § se 1956: 311.

Trafiksäkerhetsverket må — — — — — i blanketterna.
Besiktningsskall — — — — — fordonets ägare.

18 §.

Tillstånd till — — — — — av trafiksäkerhetsverket.
Vid ansökan — — — — — skola fogas

1. bevis, att sökanden är tillverkare här i riket av *motorfordon*, *traktorer* eller *släpfordon*, eller att han är härstädes bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet;

1. bevis, att sökanden är tillverkare här i riket av *motordrivna fordon* eller *släpfordon*, eller att han är härstädes bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet;

2. bevis om — — — — — och omfattning.
I tillståndsresolutionen — — — — — utfärda typintyg.

26 §.

Typintyg utfärdas — — — — — av trafiksäkerhetsverket.
Typintyg för — — — — — för exportvagn.

För övriga slag av typbesiktigade fordon skall typintyg avfattas på motsvarande sätt och sålunda i tillämpliga delar enligt de i bilagorna nr 4—8 återgivna formulären med allenast den ändringen att inom den ruta, som å dessa formulär är avsedd för besiktningssmannens underskrift, i stället införes ett intyg av den, som äger utfärda typintyget, av innehåll motsvarande det, som framgår av bilaga nr 10. Typintyget skall angiva beträffande bil chassinummer eller motsvarande, beträffande motorcykel ramnummer och beträffande traktor eller släpfordon tillverkningsnummer samt i övrigt fullständigt och riktigt återgiva typbesiktningsskallens uppgifter om fordonets beskaffenhet.

För övriga slag av typbesiktigade fordon skall typintyg avfattas på motsvarande sätt och sålunda i tillämpliga delar enligt de i bilagorna nr 4—8 återgivna formulären med allenast den ändringen att inom den ruta, som å dessa formulär är avsedd för besiktningssmannens underskrift, i stället införes ett intyg av den, som äger utfärda typintyget, av innehåll motsvarande det, som framgår av bilaga nr 10. Typintyget skall angiva beträffande bil chassinummer eller motsvarande, beträffande motorcykel ramnummer och beträffande traktor, *motorredskap* eller släpfordon tillverkningsnummer samt i övrigt fullständigt och riktigt återgiva typbesiktningsskallens uppgifter om fordonets beskaffenhet.

Vad i — — — — — av trafiksäkerhetsverket.

30 §.

I samband med registrering av *motorfordon*, *traktor* eller släpfordon åligger det länsstyrelsen

I samband med registrering av *motordrivet fordon* eller släpfordon åligger det länsstyrelsen

1. att förse ingivna exemplar av besiktningsskall eller typintyg med erforderliga anteckningar, på sätt närmare framgår av bilagorna nr 3—8 och 10;

1. att förse ingivna exemplar av besiktningsskall eller typintyg med erforderliga anteckningar, på sätt närmare framgår av bilagorna nr 3—8 och 10, *samt, beträffande traktor eller motorredskap, att på det för länsstyrelsen avsedda exemplaret anteckna vilken klass fordonet tillhör enligt traktorskatteförordningen den ... (nr ...);*

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2. att tillhandahålla ————— fordonets registreringsnummer.

Där fordon ————— paragraf stadgas.

Länsstyrelse skall ————— om förhållandet.

31 §.

Bilregistret bildas av de för länsstyrelsen avsedda registerkort. Dessa skola ordnas i särskilda grupper för personbilar, bussar, lastbilar, motorcyklar, traktorer och släpfordon. Inom varje fordonsgrupp ordnas registerkort i löpande följd efter registreringsnumren.

Bilregistret bildas av de för länsstyrelsen avsedda registerkort. Dessa skola ordnas i särskilda grupper för personbilar, för bussar, för lastbilar, för motorcyklar, för traktorer och motorredskap och för släpfordon. Inom varje fordonsgrupp ordnas registerkort i löpande följd efter registreringsnumren.

Ledigblivet registreringsnummer ————— annat fordon.

Registerkort, som ————— uttagna kortet.

39 §.

(Nuvarande lydelse)

Avgift för ————— följande belopp:

Ansökans eller anmä- lans innehåll	Avgift i kronor för			
	Bil	Motor- cykel	Traktor med gummihjul	Släpfordon
1. Ansökan om —————			2	3

Vägras registrering ————— begäran återbetalas.

(Föreslagen lydelse)

Avgift för ————— följande belopp:

Ansökans eller anmä- lans innehåll	Avgift i kronor för			
	Bil	Motor- cykel	Traktor eller motorredskap	Släpfordon
1. Ansökan om —————			2	3

Vägras registrering ————— begäran återbetalas.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

43 §.

Registreringsskylt, som ————— rektangulär form.

På registreringsskylt ————— mellan raderna.

Sistnämnda avstånd ————— 50 millimeter.

På registreringsskylt för *traktor* skola bokstäver och siffror hava en höjd av 50 millimeter och en stapelbredd av 10 millimeter. Avståndet mellan bokstäver och siffror inbördes skall vara 8 millimeter. Bokstäver och siffror skola i huvudsak överensstämma med *bilaga nr 11 a*. Bokstavs-beteckningen skall, på sätt *bilaga nr 14* visar, vara anbragt 10 millimeter över siffrorna.

På registreringsskylt — — — — — 15 millimeter.

Bokstäver och — — — — — svart bakgrund.

47 §.

Saluvagnsskylt, varom förmäles i 13 § 1 mom. vägtrafikförordningen, skall vara av rektangulär form. Skylten skall i ordningsföljd upptaga bokstavs-beteckningen för länet, skyltens ordningsnummer samt en bokstav, angivande det slag av fordon, som skylten avser. Därvid skall för bil användas bokstaven »B», för motorcykel bokstaven »M», för traktor bokstaven »T» och för släpvagn bokstaven »S». I fråga om bokstäver och siffror på skylten skall gälla vad i 43 § stadgas om registreringsskylt för motorfordon. Bokstäver och siffror skola dock, på sätt *bilaga nr 16* visar, upptagas i en rad och vara utförda i vitt på *grön* botten. Dessutom skall den fordonslaget angivande bokstaven hava en höjd av 50 millimeter och en stapelbredd av 10 millimeter samt i övrigt i huvudsak överensstämma med *bilaga nr 11 a*.

49 §.

Över utlämnade saluvagnsskyltar skall hos länsstyrelse föras förteckning i särskilda serier för bilar, motorcyklar, traktorer och släpvagnar. Förteckningen skall upptaga skylts nummer, namn och adress å den, till vilken skylten utlämnats, dagen för skyltens utlämnande samt, såvitt angår motorfordon eller med gummihjul försedd traktor, försäkringsanstaltens namn och försäkringsbevisets nummer. Återställes skylt, skall detta angivas i förteckningen.

På registreringsskylt för *traktor eller motorredskap* skola bokstäver och siffror hava en höjd av 50 millimeter och en stapelbredd av 10 millimeter. Avståndet mellan bokstäver och siffror inbördes skall vara 8 millimeter. Bokstäver och siffror skola i huvudsak överensstämma med *bilaga nr 11 a*. Bokstavs-beteckningen skall, på sätt *bilaga nr 14* visar, vara anbragt 10 millimeter över siffrorna.

Saluvagnsskylt, varom förmäles i 13 § 1 mom. vägtrafikförordningen, skall vara av rektangulär form. Skylten skall i ordningsföljd upptaga bokstavs-beteckningen för länet, skyltens ordningsnummer samt en bokstav, angivande det slag av fordon, som skylten avser. Därvid skall för bil användas bokstaven »B», för motorcykel bokstaven »M», för traktor och *motorredskap* bokstaven »T» och för släpvagn bokstaven »S». I fråga om bokstäver och siffror på skylten skall gälla vad i 43 § stadgas om registreringsskylt för motorfordon. Bokstäver och siffror skola dock, på sätt *bilaga nr 16* visar, upptagas i en rad och vara utförda i vitt på *grön* botten. Dessutom skall den fordonslaget angivande bokstaven hava en höjd av 50 millimeter och en stapelbredd av 10 millimeter samt i övrigt i huvudsak överensstämma med *bilaga nr 11 a*.

Över utlämnade saluvagnsskyltar skall hos länsstyrelse föras förteckning i särskilda serier för bilar, för motorcyklar, för traktorer och *motorredskap* och för släpvagnar. Förteckningen skall upptaga skylts nummer, namn och adress å den, till vilken skylten utlämnats, dagen för skyltens utlämnande samt, såvitt angår motorfordon eller med gummihjul försedd traktor, försäkringsanstaltens namn och försäkringsbevisets nummer. Återställes skylt, skall detta angivas i förteckningen.

86 §.

Har någon fällts till ansvar jämlikt 65 § 4 mom. vägtrafikförordningen för underlåtenhet att fullgöra registrerings- eller anmälningskyldighet beträffande motordrivet fordon eller släpfordon skall domstolen, sedan domen vunnit laga kraft, översända denna, med bevis om att talan ej fullföljts, till länsstyrelsen i det län där fordonet är registrerat.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970.

De ändrade bestämmelserna i 9, 18, 39 och 43 §§ gäller dock redan från och med den 1 oktober 1969.

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

1.04 FÖRSLAG TILL

Kungörelse

angående ändrad lydelse av 5 § militära vägtrafikkungörelsen den 5 november 1954 (nr 636).

Härigenom förordnas, att 5 § militära vägtrafikkungörelsen den 25 november 1954¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

5 §.

Sådana krigsmakten tillhöriga motorfordon, traktorer, försedda med gummihjul eller med band, samt släpfordon för vilka eljest föreligger registreringsplikt enligt bestämmelserna i vägtrafikförordningen skola registreras på sätt i denna kungörelse stadgas. Å dessa fordon skola 10—13 samt 16—21 §§ vägtrafikförordningen icke äga tillämpning i vidare mån än nedan sägs.

Sådana krigsmakten tillhöriga motorfordon, traktorer, försedda med gummihjul eller med band, och släpfordon, som dragas av bil, för vilka eljest föreligger registreringsplikt enligt bestämmelserna i vägtrafikförordningen skola registreras på sätt i denna kungörelse stadgas. Å dessa fordon skola 10—13 samt 16—21 §§ vägtrafikförordningen icke äga tillämpning i vidare mån än nedan sägs.

Övriga krigsmakten — — — — — om moped.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970.

¹ Senaste lydelse av 5 § se 1966: 26.

1.05 FÖRSLAG TILL

Kungörelse

angående ändrad lydelse av 1 § kungörelsen den 23 november 1951 (nr 750) om saluvagnsskatt.

Härmed förordnas, att 1 § kungörelsen den 23 november 1951 om saluvagnsskatt¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Den som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med *motorfordon* eller släpvagnar skall för brukande jämlikt 13 § vägtrafikförordningen av dylikt fordon, som av honom hålles till salu, erlægga särskild skatt (saluvagnsskatt), *beträffande släpvagn dock endast i det fall att tillverkaren eller handlanden låter släpvagnen dragas av bil.*

Saluvagnsskatt skall för år räknat utgå med ett belopp av tvåhundrasexton kronor för bil, trettiosex kronor för motorcykel och etthundraåtta kronor för släpvagn samt erläggas för det antal fordon av varje slag, som tillverkaren eller handlanden efter anmälan till vederbörande länsstyrelse önskar samtidigt kunna taga i bruk med nyttjande av saluvagnsskylt jämlikt 13 § vägtrafikförordningen. Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, skall för det året och anmält antal fordon skatten utgå med belopp, mot-

Den som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med *motordrivna fordon* eller släpvagnar skall för brukande jämlikt 13 § vägtrafikförordningen av dylikt fordon, som av honom hålles till salu, erlægga särskild skatt (saluvagnsskatt).

Saluvagnsskatt skall för år räknat utgå med ett belopp av tvåhundrasexton kronor för bil, trettiosex kronor för motorcykel, och etthundraåtta kronor för *traktor, motorredskap och* släpvagn samt erläggas för det antal fordon av varje slag, som tillverkaren eller handlanden efter anmälan till vederbörande länsstyrelse önskar samtidigt kunna taga i bruk med nyttjande av saluvagnsskylt jämlikt 13 § vägtrafikförordningen. Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, skall för det året och anmält antal fordon skatten

¹ Senaste lydelse av 1 § se 1954: 645.

svarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å den eller de kalendermånader, som återstå av året, däri inbegripet den månad, varunder skatteplikten inträder.

utgå med belopp, motsvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å den eller de kalendermånader, som återstå av året, däri inbegripet den månad, varunder skatteplikten inträder.

Vid anmälan — — — — — 13 § vägtrafikförordningen.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970.

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

1.06 FÖRSLAG TILL

Kungörelse

om ändring i kungörelsen den 12 december 1924 (nr 513) angående uppbörd av automobils katt m.m.

Härmed förordnas, att efter 11 § kungörelsen den 12 december 1924 (nr 513) angående uppbörd av automobils katt m.m. skall införas en ny rubrik, »Traktors katt», och en ny paragraf, 12 §, av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

12 §.

Bestämmelserna i 1—11 §§ äger motsvarande tillämpning beträffande traktors katt enligt traktors katteförordningen den ... (nr ...).

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970.

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

1.07 FÖRSLAG TILL

Kungörelse

om ändring i kungörelsen den 9 november 1956 (nr 556) om anstånd i vissa fall med erläggande av automobils katt.

Härmed förordnas, *dels* att namnet på kungörelsen den 9 november 1956 om anstånd i vissa fall med erläggande av automobils katt skall ändras genom att efter ordet »automobils katt» tillägges orden »och traktors katt», *dels* att i kungörelsen skall införas en ny paragraf, 4 a §, av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

4 a §.

Bestämmelserna i 1—4 §§ äger motsvarande tillämpning beträffande traktors katt enligt traktors kattel förordningen den ... (nr ...).

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970.

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

1.08 FÖRSLAG TILL

Kungörelse

angående inbetalning av veckoskatt enligt traktorskatteförordningen den ... (nr . . .), m.m.

Härmed förordnas som följer.

1 §.

Veckoskatt erlägges genom inbetalning eller girering enligt fastställt formulär till därför avsett postgirokonto.

2 §.

Vid skattens erläggande anger avsändaren det skattepliktiga fordonets registreringsnummer, den eller de veckor skatten avser samt skattens belopp.

3 §.

Postverket kontrollerar att de i 2 § föreskrivna uppgifterna lämnats. Saknas uppgift i något avseende, skall skatten ej tagas emot.

Postverkets kvitto på inbetalad skatt, vilket utgör behörigt skattekvitto, skall innehålla de i 2 § föreskrivna uppgifterna.

4 §.

Den veckoskatt som erlagts till postverket under en kalendermånad redovisas senast den 15 påföljande månad till riksrevisionsverket.

5 §.

Veckoskatten bokföres och redovisas i kronans räkenskaper i samma ordning som är föreskriven för kronouppbörden i allmänhet.

6 §.

Riksrevisionsverket i samråd med postverket fastställer nödvändiga formulär till blanketter och meddelar de ytterligare föreskrifter som behövs för tillämpningen av denna kungörelse.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970. Veckoskatt får dock erläggas redan från och med den 15 december 1969 för tid efter ikraftträdandet.

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

1.09 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 tillämpningens tillämpning därefter.

1.10 FÖRSLAG TILL

Kungörelse

angående ändrad lydelse av 2 § kungörelsen den 15 december 1961 (nr 654)
med tillämpningsföreskrifter till förordningen om brännoljaeskatt
(brännoljaeskattkungörelse).

Härmed förordnas, att 2 § kungörelsen den 15 december 1961 med tillämpningsföreskrifter till förordningen om brännoljaeskatt (brännoljaeskattkungörelse) skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

Befrielse från eller återbetalning av brännoljaeskatt må åtnjutas för brännolja som i ej endast ringa omfattning använts för drift av motorfordon *utom riket*. Beslut i sådan fråga meddelas av kontrollstyrelsen.

Befrielse från eller återbetalning av brännoljaeskatt må åtnjutas för brännolja som i ej endast ringa omfattning använts för drift *utom riket* av motorfordon *eller av traktor eller motorredskap, som tillhör klass III enligt traktorskatteförordningen den ... (nr ...)*. Beslut i sådan fråga meddelas av kontrollstyrelsen.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970.

1.11 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 traktor-skatteförordningen.

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 saluvagnslicens, ej heller på motorfordon som jämlikt 2 § första eller andra stycket förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt är frikallat 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.

1.12 FÖRSLAG TILL

Kungörelse

**angående ändrad lydelse av 1 och 2 §§ kungörelsen den 29 maj 1964 (nr 353)
med tillämpningsföreskrifter till förordningen om gasolskatt
(gasolskattkungörelse).**

Härmed förordnas, att 1 och 2 §§ kungörelsen den 29 maj 1964 med tillämpningsföreskrifter till förordningen om gasolskatt (gasolskattkungörelse) skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Den som säljer eller eljest överlåter gasol, avsedd för *motorfordonsdrift*, är skyldig att beträffande överlåtelsen utfärda verifikation i två exemplar samt att bevara det ena under två år efter utgången av det år den avser och på anfordran insända det till kontrollstyrelsen. På verifikation skall, där så är möjligt, anges *motorfordonets* registreringsnummer eller nummer på interimsskylt eller på saluvagnsskylt.

Den som säljer eller eljest överlåter gasol, avsedd för *drift av motorfordon eller av traktor eller motorredskap, som tillhör klass III enligt traktorskatteförordningen den ... (nr ...)* är skyldig att beträffande överlåtelsen utfärda verifikation i två exemplar samt att bevara det ena under två år efter utgången av det år den avser och på anfordran insända det till kontrollstyrelsen. På verifikation skall, där så är möjligt, anges *fordonets* registreringsnummer eller nummer på interimsskylt eller på saluvagnsskylt.

2 §.

Ägare av *motorfordon, som* för fordonets drift förbrukar såväl gasol som annat drivmedel, är skyldig att anskaffa verifikationer på sina förvärv av sådant annat drivmedel. Verifikationerna skola bevaras under två år efter utgången av det år de avse.

Ägare av *sådant fordon, som anges i 1 §, vilken* för fordonets drift förbrukar såväl gasol som annat drivmedel, är skyldig att anskaffa verifikationer på sina förvärv av sådant annat drivmedel. Verifikationerna skola bevaras under två år efter utgången av det år de avse.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970.

Principiella synpunkter på utformningen av vägtrafikbeskattningen

I 1963 års, av riksdagen antagna proposition (nr 191) angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m.m. anges som mål att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. Förutsättningarna härför anses bl.a. vara att varje trafikgren svarar för de kostnader den förorsakar det allmänna, så att de skilda transportmedlen konkurrera på lika villkor. I direktiven för bilskatteutredningen hänvisas till denna s.k. kostnadsansvarighetsprincip. Som utgångspunkt för utredningsarbetet anges att kostnaderna för vägväsendet och vägtrafikväsendet, liksom nu i princip är fallet, skall bäras av vägtrafiken. Att bestämma dessa kostnader har emellertid ansetts vara förknäat med flera djupgående problem av ekonomiskt och trafikpolitiskt slag. Lösningen av dessa problem liksom av frågan om hur det allmännas kostnader för vägtrafiken lämpligen bör fördelas på olika trafikantkategorier har därför anförtrots en särskild utredning, vägstkostnadsutredningen. I bilskatteutredningens direktiv anges att hittillsvarande principer för uttagets omfattning tills vidare skall ligga till grund för utredningens överväganden. Det betonas dock att beskattningssystemet skall utformas så att genomförandet av kostnadsansvarighetsprincipen underlättas. Detta uttalande torde innebära att bilskatteutredningen måste försöka få en bild av vilka faktorer som är avgörande för olika trafikantkategoriers kost-

nadsansvar och vilken betydelse dessa faktorer har jämfört med varandra.

De tankegångar som ligger bakom den av statsmakterna antagna kostnadsansvarighetsprincipen kan sägas innebära att skatterna på vägtrafiken är avgifter för de tjänster det allmänna tillhandahåller. Principen har i viss mån tillämpats sedan länge därigenom att vissa skatter — fordonsskatten, bensinskatten och brännoljeskatten — specialdestinerats till täckande av vissa kostnader som vägtrafiken och i synnerhet bilismen anses orsaka det allmänna. Det kan dock påpekas att utgångspunkterna för principen om specialdestinationen och för kostnadsansvarighetsprincipen är något olika. Enligt den förra har ansetts att de medel som inflyter från vägtrafikbeskattningen helt skall användas för vägväsendet och vägtrafikväsendet. Grunden för kostnadsansvarighetsprincipen är att avgifterna för vägtrafikanterna, dvs. priserna för vägtjänsterna, på längre sikt skall bestämmas med utgångspunkt från det redan fastställda medelsbehovet. Olikheterna innebär att den kritik som i skilda sammanhang riktats mot specialdestinationen av automobilskattemedelen inte äger giltighet vid tillämpningen av kostnadsansvarighetsprincipen.

Att utreda vilka ytterligare kostnads-kategorier utöver de nuvarande som skall täckas av specialdestinerade avgifter ankommer, som framgått av det föregående, på vägstkostnadsutredningen. Det torde här vara

fråga om en problematik, som det inte är möjligt för bilskatteutredningen att söka utforska. När det gäller de kostnadsslag som redan nu betalas genom specialdestinerade vägtrafikskatter hyser bilskatteutredningen emellertid hopp om att i samarbete med vägstyrelsen, redan innan denna slutfört hela sitt omfattande arbetsprogram, få en bild i stora drag av de olika faktorernas inverkan på kostnadsansvaret för skilda trafikantkategorier och fordonsslag.

Kostnadsansvarighetsprincipen innebär bl.a. att varje vägtrafikant skall ersätta det allmänna för utnyttjandet av vägnätet. Vissa av de former som används för uttagande av vägavgifter drabbar emellertid även andra än vägtrafikanterna. Detta kan i och för sig inte anses stå i strid mot kostnadsansvarighetsprincipen. Om motsvarande belopp överförs från automobilskattemedlen till den allmänna budgeten kan heller inte sägas att de vägtrafikantavgifter som erläggs trots att vägnätet inte utnyttjas används till subventionering av vägväsendet och vägtrafikväsendet. Detta hindrar i och för sig inte att ett sådant skatteuttag ger anledning till restitutionskrav från de drabbade. Dessa krav har också i allmänhet bifallits av statsmakterna. Således restitueras i olika former bl.a. bensinskatt till lantbruket, trädgårdsnäringen, fiskerinäring m.fl. Att ordna sådan restitution är ofta förenat med betydande problem. Det finns därför anledning att vid bedömningen av olika skatteformers lämplighet ta hänsyn till möjligheterna att begränsa beskattningen till vägtrafiksektorn.

De ovan förda resonemangen leder till att ett av de krav man bör ställa på vägtrafikbeskattningen är att den skall täcka hela vägtrafiksektorn men i minsta möjliga utsträckning gå därutöver.

En annan och mycket väsentlig omständighet som man måste ta hänsyn till vid bedömningen av olika skatteformers lämplighet är i vad mån avgiften motsvarar den enskilde vägtrafikantens, dvs. i huvudsak det enskilda fordonets kostnadsansvar. För att göra denna bedömning måste man alltså kunna bilda sig en uppfattning om vilken betydelse de olika kostnadskategorierna har

för det enskilda fordonets kostnadsansvar. Med den nuvarande begränsningen av automobilskattemedlens användningsområde står det klart att det är kostnaderna för byggande och underhåll av vägar och gator som är avgörande för kostnadsansvaret. (Under senare år har mer än 80 % av anslagna automobilskattemedel använts för dessa ändamål.) Även om ännu mycket arbete är ogjort framstår det redan som rätt klart att det med hänsyn till dessa båda kostnadskategorier är körsträcka och axeltryck (eller förenklat fordonsvikt) som i huvudsak bestämmer det enskilda fordonets kostnadsansvar. Skatteformer som kan anpassas efter dessa båda faktorer torde alltså vara i stort användbara för uttagande av kostnadsanpassade avgifter.

Vad utredningen anför om körsträckorna och fordonsvikternas betydelse vid bestämmandet av skatten för det enskilda fordonet har giltighet endast för en del av totalkostnaderna, nämligen för vad som med någon förenkling kan kallas särkostnaderna eller de trafikberoende kostnaderna. De teorier för bestämmande av fordonens kostnadsansvar som man i nuläget har möjlighet att tillämpa resulterar inte i avgifter som ger full täckning för det allmännas alla kostnader för vägväsendet och vägtrafikväsendet. Enligt utredningens bedömning måste man räkna med en inte obetydlig rest i form av s.k. gemensamma kostnader (trafikberoende kostnader eller residualkostnader) som inte kan fördelas på vägtrafikanterna på samma enkla sätt som de trafikberoende kostnaderna efter körsträcka, fordonsvikt, hastighet, utrymmesbehov eller andra sådana förhållanden. Från teoretisk synpunkt är många fördelningsprinciper här tänkbara. Utredningens direktiv torde emellertid innebära, att även de gemensamma kostnaderna eller residualkostnaderna skall tas ut inom vägtrafiksektorn. För att den konkurrensneutralitet som uppnås med nämnda fördelning av de trafikberoende kostnaderna skall rubbas så litet som möjligt synes det lämpligt att dessa gemensamma kostnader påförs sådana delar av vägtrafiken där priselasticiteten antas vara låg.

Ett vägtrafikbeskattningssystem måste alltså också ge möjligheter att tillgodose detta krav.

Ett tredje krav som man måste ställa vid valet av skatteformer är att de skall vara i görligaste mån billiga och enkla att administrera och hantera för både myndigheter och enskilda. Önskemålet om anpassning till kostnadsansvarighetsprincipen får inte drivas så långt att beskattningssystemet blir orimligt komplicerat. För denna synpunkt talar i synnerhet det förhållandet att de enligt kostnadsansvarighetsprincipen framräknade avgifterna åtminstone till en början måste antagas vara approximativa.

De beskattningsformer man har att välja mellan synes vara omsättningsskatt/mervärdesskatt i samband med överlåtelse av fordon, periodiskt utgående skatt, dvs. fordonsskatt av det slag som nu finns, drivmedelsskatter på bensin och brännolja samt s.k. kilometerskatt, som bestäms direkt efter körsträcka och fordonsvikt.

De nuvarande omsättningsskatterna på motorfordon, vilka tillförs den allmänna budgeten, har inte föranlett några administrativa eller kontrollmässiga problem. Ur dessa synpunkter är skatteformen således tilltalande. En omsättningsskatt går bra att variera med hänsyn till fordonsvikt. Där emot torde man inte ha någon möjlighet att bestämma skatten efter det enskilda fordonets körsträcka, eftersom körsträckan för olika fordon uppenbarligen kan variera inom hur vida gränser som helst. En ytterligare komplikation är att en engångsskatt av detta slag, om den uppgår till större belopp, kan få inte avsedda effekter på konsumtionsvalen i samhället. Särskilt gäller detta om den läggs ovanpå de nuvarande omsättningsskatterna.

Fordonsskatt av det slag som nu utgår kan bestämmas med hänsyn till det enskilda fordonets vikt. Möjligheterna att anpassa den efter körsträckan är naturligen bättre än för omsättningsskatten. Även per år räknat är emellertid skillnaderna i körsträckor betydande mellan olika fordon. Utredningen anser inte att fordonsskatten annat än möjligen som komplement till en annan

skatt kan anpassas efter det enskilda fordonets körsträcka i sådan grad att denna för kostnadsansvaret så väsentliga faktor får tillräcklig genomslagskraft.

Utredningen har sökt uppskatta administrationskostnaderna och skatteflykten inom det nuvarande fordonsskattesystemet. Administrationskostnader torde uppkomma hos länsstyrelserna, postverket, exekutionsväsendet, polisväsendet, åklagarorganisationen och domstolarna. Att bestämma kostnaderna exakt är uppenbarligen inte möjligt. Efter förfrågningar hos olika myndigheter anser sig utredningen emellertid med rimlig grad av säkerhet kunna uppskatta det allmännas kostnader för år 1965 till totalt ca 10 milj. kr eller 5:17 kr per registrerat fordon. I totalbeloppet ingår sociala kostnader och allmänna omkostnader (för lokaler, maskiner etc.) som tillsammans i princip beräknats till 50 % av de direkta lönekostnaderna. Den totala arbetstiden har uppskattats till drygt 108 000 dagar eller ca 27 min. per fordon. De nu anförda siffrorna skall jämföras med den för året totalt influtna fordonsskatten, som var omkring 570 milj. kr. Administrationskostnaden var alltså mindre än 1,8 % av de totala inkomsterna. När det gäller allmänhetens kostnader är man nästan helt hänvisad till skattningar. Under antagande att kostnaderna består i tidsspillan vid lösen av skattekvitton har utredningen kommit till ett belopp om 800 000 kr för år 1965, vilket motsvarar 0:40 kr per fordon. Antalet dagsverken blir totalt 20 000 och tidsspillan 5 min. per fordon.

Bestämmandet av skatteflykten har varit förenat med stora svårigheter. Uppgifter som inhämtats från riksrevisionsverket tyder på att för år 1966 mellan 5 och 6 milj. kr eller ca 9 % av totalt uppdebiterade 620,8 milj. kr inte influtit. Riksrevisionsverkets siffror omfattar helt naturligt inte de fordon som brukats trots att de inte varit aktivregistrerade. Med ledning av en undersökning i fordonbeståndet på vägarna som utredningen företagit i samarbete med rikspolisstyrelsen har utredningen dock ansett sig kunna dra någon slutsats rörande storleken av den skatt som undandragits genom

att icke aktivregistrerade fordon brukats i trafik. Beloppet torde ligga i storleksordningen 3 milj. kr för år 1966.

De anförda siffrorna är givetvis ganska osäkra. Utredningen anser sig emellertid kunna utgå från att den totalt undandragna fordonsskatten för år 1966 antagligen ligger omkring 8 milj. kr och sannolikt inte överstiger 10 milj. kr. Detta motsvarar 1,3 resp. 1,6 % av vid årets slut totalt influtna 602 milj. kr fordonsskatt för år 1966.

Till vad som anförts om fordonsskatten bör läggas ett påpekande att det bilregistreringssystem som bilregisterutredningen förordat i sitt nyligen framlagda principbetänkande Bilregistrering (SOU 1968: 23) med all säkerhet kommer att medföra en sänkning av administrationskostnaderna och en minskning av skatteflykten.

En bensinskatt varierar helt naturligt med körsträckan. Även sambandet mellan fordonsvikt och drivmedelsförbrukning är sådant att denna skatt kan antagas ge ett tämligen gott utslag i fråga om viktens betydelse för kostnadsansvaret. Det allmännas kostnader för administrationen av denna skatt uppgick år 1965 till endast drygt 200 000 kr. Till detta belopp skall dock läggas kostnaderna för hanteringen av bensinskatterestitutionerna. De totala kostnaderna torde dock knappast överstiga 1,5 milj. kr i dagens siffror. I inkomster gav bensinskatten under budgetåret 1966/67 1 400 milj. kr.

Utredningen har uppskattat oljeföretagens kostnader i samband med beskattningen av bensin till ca 500 000 kr.

Eftersom skattefri bensin, som kan användas för motorfordonsdrift, är svåråtkomlig räknar utredningen inte med noterbar skatteflykt i samband med bensinbeskattningen.

Liksom bensinskatten varierar brännoljeskatten givetvis med det enskilda fordonets körsträcka. Eftersom drivmedelsförbrukningen ökar tämligen långsamt med stigande fordonsvikt torde man emellertid knappast kunna räkna med att enbart brännoljeskatt ger till kostnadsansvaret anpassade avgifter för hela den brännoljedrivna fordonsparken, där fordonens totalvikter varie-

rar från mindre än två ton och ända upp till tjugo ton eller mera. Detta innebär att en brännoljeskatt med all säkerhet måste kompletteras med någon annan skatteform.

Kontrollstyrelsen har sökt beräkna det allmännas kostnader för administreringen av den nuvarande brännoljeskattningen och för år 1965 kommit fram till ett belopp om ca 2,2 milj. kr. Utredningen har ansett sig kunna uppskatta oljeföretagens motsvarande kostnader till ca 1 milj. kr. Antalet enskilda förbrukare, som erlägger brännoljeskatt efter deklaration av sin förbrukning, är f.n. omkring 3 000. Kostnaderna för dessa har utredningen uppskattat till ca ca 350 000 kr om året.

I en den 29 juni 1965 dagtecknad framställning till Kungl. Maj:t har kontrollstyrelsen tagit upp frågan om storleken av skatteflykten inom brännoljeskattningen. Med ledning av de erfarenheter kontrollstyrelsen gjort uppskattade styrelsen att det allmänna årligen undanhålles ca 15 milj. kr i brännoljeskatt på grund av att obeskattad eldningsolja används för drift av motorfordon. Vidare antog styrelsen att ytterligare 5—10 milj. kr per år undandrages genom missbruk av möjligheten att mot särskild försäkran köpa skattefri motorbrännolja för annat ändamål än motorfordonsdrift. I sin framställning föreslog styrelsen vissa åtgärder för att begränsa skatteflykten. Ärendet har efter remissbehandling överlämnats till bilskatteutredningen.

Utredningen överväger olika möjligheter för att försvåra användningen av skattefri brännolja för skattepliktiga ändamål. I första hand är det därvid fråga om det i bl.a. Finland och Storbritannien tillämpade systemet med märkning av den obeskattade oljan. Att uppskatta kostnaderna för Sveriges del av ett sådant system är emellertid förenat med många svårigheter. Vid beräkningarna får sådana omständigheter som den tekniska utformningen av märkningsproceduren och inordnandet av märkningsförfarandet i de olika oljeföretagens distributionskedjor stor betydelse. Utredningen kan därför inte redan nu ange storleksordningen av kostnaderna och ta ställning till

om märkningssystemet är en realistisk lösning.

Med kilometerbeskattning avser utredningen ett system där skatt utgår med ett visst belopp per körd väglängdsenhet och där beloppen också bestäms med hänsyn till fordonsvikten. Sådan beskattning tillämpas för brännoljedrivna fordon i någon stat i USA (enligt de uppgifter som varit tillgängliga för utredningen) och i Norge. I det förra fallet beräknas skatten med ledning av deklARATIONER ÖVER UTFÖRDA KÖRNINGAR som den skattskyldige avger till beskattningsmyndigheten. De administrativa och kontrollmässiga olägenheterna med en sådan ordning torde vara uppenbara. Det synes därför inte finnas anledning att närmare kommentera ett så utformat kilometerbeskattningssystem.

Det norska systemet innebär att alla brännoljedrivna, skattepliktiga fordon förses med särskilda, av myndighet plomberade väglängdsmätare. Av dessa finns tre typer, en som monteras på vänstra framhjulnavet och alltså mäter vägsträckan efter hjulets rotation, en som är monterad i förarhytten och med vajer kopplad till växellådan samt en som är utformad på samma sätt som de i Sverige använda färdskrivarna. Vid årskiftet 1965/66 fanns i Norge ca 30 000 brännoljedrivna fordon med någon sådan väglängdsmätare. Av dessa fordon var 2 000 försedda med färdskrivare, något färre med annan i förarhytten monterad mätare och återstoden med navmätare. Mätarna avläses enligt huvudregeln en gång per kvartal och skatt debiteras enligt dessa avläsningar.

I Norge synes man inte räkna med någon nämnvärd skatteflykt på grund av fusk med mätarna. Man har också gett uttryck för uppfattningen att mätarna, efter vissa problem under initialskedet, numera får anses vara funktionssäkra. Vid utredningens kontakter med olika norska myndigheter har man emellertid från norsk sida förklarat att situationen säkerligen skulle varit ogynnsammare om man haft avläsningar av mätarna med längre intervall än ett kvartal. Avläsning en gång om året ansågs inte acceptabel som huvudregel.

Utredningen har gjort vissa beräkningar för att få en uppfattning om storleksordningen av de kostnader som skulle uppkomma om man i Sverige tillämpade kilometerbeskattning för brännoljedrivna fordon och för släpvagnar som dras av sådana fordon. Därvid har utredningen räknat med att i runt tal 100 000 fordon skulle beskattas på detta sätt. Prisuppgifterna gäller förhållandena i början av år 1966. Det finns inte anledning anta att priserna sedan dess blivit lägre.

Kostnaderna för engångsinvesteringen i mätare vid införandet av kilometerbeskattningssystemet kommer sannolikt att överstiga 25 milj. kr.

Utredningen har räknat med fyra grupper av årliga kostnader, nämligen:

- 1) kostnader för nyanskaffning och ersättning av mätare
- 2) kostnader för avläsning av mätarna
 - a) för myndigheterna
 - b) för fordonsägarna
- 3) uppbornds- och kontrollmyndigheternas administrationskostnader
- 4) kostnader för stickprovskontroller.

Vidare har utredningen beräknat kostnaderna var för sig för alternativen med en resp. fyra avläsningar per år.

	Alt. I 1 avl./år	Alt. II 4 avl./år
1)	5 650 000	5 650 000
2)		
a)	200 000	800 000
b)	1 500 000	6 000 000
3)	100 000	300 000
4)	700 000	700 000
	<hr/> Summa	<hr/> 8 150 000 13 450 000

Till dessa kostnader kommer ytterligare belopp, nämligen ränta på det i mätarna investerade kapitalet, allmänna omkostnader för lokaler, kontorsmaterial etc., sociala kostnader, ersättning till postverket för bestyr med uppborlden samt hyra för data-maskintid. Med hänsyn till vad man anfört från norsk sida synes alternativ I inte vara

betryggande ur kontrollsynpunkt, varför ett alternativ med två eller flera avläsningar per år torde vara mera realistiskt. Även med ett sådant alternativ får man emellertid räkna med en viss skatteflykt därigenom att debiterad skatt — liksom i fråga om fordonsskatten — i viss utsträckning inte kan drivas in.

Det bör slutligen understrykas att dessa beräkningar är överslagsmässiga och att de verkliga kostnaderna i dagens läge sannolikt är större än de ovan angivna.

Av den föregående redogörelsen framgår att kilometerbeskattning är fördelaktig från många synpunkter. Den är lättast att anpassa efter kostnadsansvarigheten, man kan med den tämligen väl avgränsa det beskattade området till vägtrafiksektorn (undantaget gäller de fall där ett och samma fordon används både på vägarna och utanför vägnätet) och den ger också möjlighet att ta ut de gemensamma kostnaderna eller residualkostnaderna på ett riktigt sätt. Trots dessa fördelar torde det stå alldeles klart att denna skatteform inte kan användas för bensindrivna fordon. De ovan beräknade beloppen om minst 25 milj. kr för investering i mätare vid införandet av kilometerbeskattning och kanske mer än 15 milj. kr i årliga kostnader gäller för 100 000 fordon. För en fordonspark om närmare två miljoner bilar skulle kostnaderna bli helt orimliga. Det skulle också med all sannolikhet bli svårt att bygga upp den väldiga personella organisation som erfordras för avläsning och kontroll.

Vad gäller omsättningsskatten torde det stå klart att denna med hänsyn till kravet på anpassning till det enskilda fordonets körsträcka inte kan användas för uttag av kostnadsanpassade avgifter. Detsamma gäller i viss mån även om fordonsskatten. Som komplement till en annan skatteform bör den dock vara rimlig att använda för uttag av trafikberoende kostnader. Det är emellertid tveksamt om man för bensindrivna fordon kommer att behöva ett sådant komplement. När det gäller de gemensamma kostnaderna eller residualkostnaderna synes en fordonsskatt vara synnerligen lämplig,

eftersom den kan anpassas till priselasticiteten. Behov av fordonskatt för detta ändamål kan antagas uppkomma t.ex. beträffande personbilar. Någon anledning att avstå från denna skatteform med hänsyn till administrativa och kontrollmässiga problem synes inte föreligga.

Det torde stå klart att något acceptabelt alternativ till drivmedelsskatt inte finns beträffande bensindrivna fordon. En bensinskatt är helt överlägsen omsättnings- och fordonsskatt när det gäller anpassningen till fordonens kostnadsansvar. De problem och kostnader som orsakas av svårigheterna att begränsa beskattningen till vägtrafiksektorn synes väga lätt jämfört med kostnaderna för kilometerbeskattning. Även ur administrativ synpunkt är bensinskatten att föredra.

Vad som ovan sagts om fordonsskattens och omsättningsskattens användbarhet gäller också beträffande brännoljedrivna fordon.

De nyss beskrivna fördelarna med kilometerbeskattning gäller givetvis även om den används för brännoljedrivna fordon. Utredningen har tidigare påpekat att brännoljebeskattning inte för de tunga fordonen ger ett skatteuttag som kan antagas motsvara kostnadsansvaret. En sådan beskattning skulle alltså behöva kompletteras med fordonsskatt. Om man istället väljer kilometerskatt synes någon fordonsskatt inte erfordras. Förutom fördelen av att kunna få en enda skatteform för hela den brännoljedrivna fordonsparken skulle man härigenom också underlätta lösningen av vissa problem, som är särskilt påtagliga beträffande tunga fordon. Utredningen vill bl.a. peka på frågan om frihet från skatt under tid då ett fordon inte kan användas på grund av att det tagits in för reparation eller att vissa delar av vägnätet stängts av för tyngre fordon vid tjallossning.

Nackdelarna med kilometerbeskattning ligger framförallt på det kostnadsmässiga och administrativa planet. Alternativet torde vara en kombination av brännolje- och fordonsskatt. Förutsättningen för att brännoljebeskattningen skall kunna bibehållas är

emellertid att man kan komma tillrätta med skatteflykten.

Vad slutligen gäller släpvagnarna bör påpekas att man med bensin- och brännolja-beskattning får in skatt för dessa fordon genom den ökade drivmedelsförbrukning som de orsakar. Särskilt klar är ökningen om dragfordonet är bensindrivet. Denna form av drivmedelsbeskattning av släpvagnar är emellertid inte tillräcklig för att motsvara kostnadsansvaret. Behovet av en komplettering i form av fordonskatt är särskilt framträdande i fråga om tyngre släpvagnar, som dras av brännoljedrivna fordon. Det synes klart att kilometerbeskattning för enbart släpvagnar inte är ett realistiskt alternativ. I de fall dragfordonet är bensindrivet blir det alltså vid behov aktuellt med fordonskatt, medan valet av skatteform för övriga släpvagnar blir beroende av hur skatten för dragfordonet tas ut.

Slutsatsen av utredningens resonemang blir alltså att vägtrafikavgifterna för bensindrivna fordon och för släpvagnar som dras av sådana fordon ännu för lång tid framåt torde komma att tas ut i form av fordonskatt och drivmedelsskatt. Vid valet av skattesystem för brännoljedrivna fordon torde det bli av avgörande betydelse hur jämförelsen mellan skatteflykten inom

brännolja-beskattningen och kostnaderna för att begränsa denna, å ena sidan, samt kostnaderna för kilometerbeskattning, å andra sidan, utfaller. Ett avgörande kan inte träffas förrän dessa olika faktorer närmare utretts. Utredningen vill emellertid redan nu framhålla att valet av skattesystem i princip inte har någon betydelse för det förslag till traktorbeskattning som utredningen lägger fram i detta betänkande. Trots att förslaget bygger på de nuvarande brännolja- och fordonskatterna kan det enkelt anpassas för kilometerbeskattning.

Det må slutligen påpekas att de väglängdsmätare som ovan beskrivits är av konventionell konstruktion men att arbete pågår på olika håll med utveckling av mera avancerade typer, där mikroelektronik utnyttjas. Bl.a. bedrivs viss förberedande forskning inom statens väginstitut enligt uppdrag från vägkostnadsutredningen. De problem man främst vill lösa genom denna förfinade apparatur hänger samman med tätorternas speciella trafikproblem. Även om detta utvecklingsarbete med all sannolikhet får betydelse även för vägtrafikbeskattningen i stort torde de praktiska resultaten ligga så långt fram i tiden att de inte påverkar bilskatteutredningens nyss redovisade bedömningar om skattesystemet.

3.1 Gällande rätt, historik, viss utländsk lagstiftning

3.1.1 Gällande rätt

Den följande redogörelsen är inte uttömmande. I vissa fall redovisas detaljbestämmelser senare i sina särskilda sammanhang.

Vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) indelar de motordrivna fordonen i motorfordon (dvs. bilar och motorcyklar), traktorer och motorredskap. Beträffande både traktorer och motorredskap gäller att de skall vara konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen. Traktorn förutsätts vara inrättad huvudsakligen som dragfordon och motorredskapet huvudsakligen som arbetsredskap. Släpfordon är byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för person- eller godsbefordran. Om släpfordon är försett med hjul eller band kallas det släpvnagn. Dessa och en rad andra definitioner lämnas i förordningens 1 §.

De grundläggande bestämmelserna om registrering av motordrivna fordon och släpfordon finns i 10—21 §§ vägtrafikförordningen. Med de undantag som anges i 77 § föreligger registreringsplikt för bilar och motorcyklar, för släpfordon, som dras av bil, och för traktorer, som är försedda med gummihjul eller band. Registreringspliktigt fordon får med vissa undantag användas endast om det är registrerat. Ägare av registrerat fordon är skyldig att anmäla

vissa ändringar beträffande fordonet, t.ex. ändring av tjänstevikten. Registrerings- och anmälningskyldigheten är straffsanktionerad (65 § 4 mom.).

De för vägväsendet specialdestinerade skatterna är av två slag, fordonsskatt, som utgår enligt förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt (automobilskatteförordningen), samt drivmedelsskatt enligt särskilda förordningar i form av skatt på bensin, motorbrännolja och gasol.

Skattepliktiga enligt automobilskatteförordningen är — med vissa undantag (2 §) — registrerade motorfordon och släpvnagnar. Skatten utgår med olika belopp för motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar och släpvnagnar (5 §). Skatten varierar också med fordonsvikterna.

Fordonsskatten är angiven per kalenderår men utgår för del av år med de belopp som motsvarar vad som av helårsskatten faller på de månader, när skatteplikt föreligger (6 §). Däremot kan skatt inte utgå för kortare tid än kalendermånad. Skatteplikten inträder enligt huvudregeln med den månad, när fordonet registreras, och upphör först med utgången av den månad, när det avförs ur bilregistret. Utgångspunkten för skatteberäkningen bestäms på motsvarande sätt, när fordonets beskaffenhet ändras så att högre eller lägre skatt skall utgå än tidigare (3 §). Skattskyldig för skattepliktigt fordon är den som vid kalenderårets början är eller bort vara registrerad som ägare till fordo-

net eller, när fordonet första gången förs in i bilregistret, den som därvid antecknas som ägare (4 §).

Fordonsskatten bestäms med hänsyn till registreringen. Skatt påförs alltså endast registrerade fordon och med de belopp som skall utgå enligt registrerade förhållanden. Straff kan ådömas enligt automobilskatteförordningen endast om fordon brukas utan att debiterad skatt erlagts eller om kvitto på sådan skatt inte medförs under färd med fordonet (11 §). I de fall registrerings- eller anmälningskyldighet inte fullgjorts — och skatt således inte påförts fordonet eller i vissa fall påförts med för lågt belopp — utdöms i stället straff enligt vägtrafikförordningen. För dessa fall föreskrivs i automobilskatteförordningen, att ägaren skall förpliktas att utge den skatt som undandragits genom förfarandet (14 §).

Enligt förordningen den 7 april 1961 (nr 372) om bensinskatt tas sådan skatt ut på i princip all bensin, oavsett om användningen avser vägtrafik eller ej. Skatten utgör 43 öre per liter. Skattskyldigheten åvilar enligt huvudregeln oljeföretagen, som tillverkar eller återförsäljer bensin.

Skatt på brännolja (och fotogen) utgår enligt förordningen den 15 december 1961 (nr 653) om brännoljeskatt. Skattepliktig är i princip sådan olja som används för drift av motorfordon. Skyldiga att erlagga skatt är antingen tillverkarna och återförsäljarna eller i vissa fall förbrukarna. Om det är förbrukare som erlägger skatten utgår den enligt huvudregeln med 34 öre per liter men eljest med 31 öre. Skatten bestäms med ledning av deklARATIONER från de skattskyldiga.

Enligt förordningen den 29 maj 1964 (nr 352) om gasolskatt utgår sådan skatt i normalfallet med 29 öre per liter för gasol som används för motorfordonsdrift. Skattskyldiga är ägare av motorfordon, som är inrättat för att drivas med gasol.

Utöver de ovannämnda drivmedelsskatterna utgår enligt förordningen den 4 februari 1966 (nr 21) om särskild skatt på motorbränslen extra skatt med fem öre per liter för bensin och brännolja och fyra öre per liter för gasol. Vidare utgår enligt förord-

ningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt sådan skatt med nio öre per liter för bensin, sju öre per liter för gasol och 2,5 öre per liter för motorbrännolja. Slutligen utgår en särskild avgift med olika mindre belopp enligt förordningen den 31 maj 1957 (nr 344) om oljeavgift m.m. Ingen av de nu nämnda skatterna eller avgifterna är specialdestinerade till vägväsendet.

Av redogörelsen här ovan framgår att fordonsskatt enligt automobilskatteförordningen inte utgår för traktorer eller motorredskap eller för släpvagnar, som inte dras av bil. Ej heller utgår brännoljeskatt för olja som används för drift av traktorer eller motorredskap.

3.1.2 Historik

Frågan om en särskild traktorbeskattning har aktualiserats i olika sammanhang. Det betänkande angående Beskattning av motorfordonstrafiken (SOU 1953: 34) som 1951 års utredning lade fram innehöll förslag om beskattningsregler, som innebar betydande skattehöjningar särskilt för tyngre lastbilar. I en den 30 december 1953 avlåten stencilerad promemoria uttalade utredningen att dess förslag kunde tänkas leda till en antalsmässigt ökad och i fråga om graden av utnyttjande intensifierad användning av traktortåg för trafikarbete på vägar och gator, som helt eller delvis var bekostade med allmänna medel. En sådan utveckling var en följdverkan, som inte åsyftades med förslaget. Utredningen framhöll att det därför var nödvändigt att bestämma traktortrafikens andel av det allmännas kostnader för vägtrafikväsendet och väghållningen samt att finna en lämplig form för uttagandet av kostnadsansvaret. Utredningen föreslog att en särskild traktorskatt skulle införas. Beträffande utformningen av denna anförde utredningen bl.a., att en särskild beskattning av traktortrafiken inte borde begränsas till att omfatta endast traktortåg utan borde ta sikte på traktorer, som framfördes på väg. Det borde emellertid inte komma i fråga att skattlägga andra traktorer än sådana som framfördes på allmänna eller statsbidragsberättigade enskilda vägar. Dessutom borde av

praktiska skäl den ytterligare begränsningen göras att beskattningen endast omfattade traktorer som framfördes på allmän väg eller gata. Skattskyldighet borde dock inte grundläggas av enbart ett tillfälligt framförande av fordonet på sådan väg eller gata.

Utredningens förslag innebar i huvudsak följande. Fordonsbeskattning av bensindrivna jordbrukstraktorer kom inte i fråga. För brännolja- eller fotogendrivna jordbruks-traktorer föreslogs en enhetlig traktorskatt av 72 kr om året. För bensindrivna trafik-traktorer borde utgå årlig traktorskatt med lägst 132 och högst 336 kr beroende på fordonets tjänstevikt. Beträffande brännolja- och fotogendrivna trafiktraktorer föreslogs motsvarande skatt utgå med lägst 360 och högst 780 kr. Den genomsnittliga årliga kör längden på allmänna vägar och gator uppskattades av utredningen till 60 mil för jordbrukstraktorer och 400 mil för trafik-traktorer.

Vid remissbehandlingen tillstyrktes utredningens förslag av några remissinstanser medan flertalet antingen ansåg att frågan borde utredas ytterligare eller avstyrkte förslaget.

I den proposition (1954: 112), vari utredningens huvudbetänkande behandlades, upptogs också frågan om traktorbeskattningens utformning. Föredragande departementschefen anslöt sig till principen, att traktorer som används på allmänna vägar och gator borde delta i kostnaderna för vägväsendet. Han påpekade emellertid, att statistiska uppgifter om traktorernas användning på väg saknades, och menade, att de antaganden utredningen varit hänvisad till fick anses som alltför osäkra för att läggas till grund för en mera definitivt utformad beskattning. Departementschefen framhöll även att viss skatt redan erlades för de bensindrivna traktorerna. Med hänsyn till de osäkra och delvis outhärdliga förhållandena ansåg sig departementschefen inte på grundval av utredningens förslag kunna förorda införandet av en traktorskatt. Frågan här om fick, menade han, ytterligare undersökas under det fortsatta utredningsarbetet.

Riksdagen reste ej invändningar mot de-

partementschefens uttalanden i förevarande avseende (BeU 1954: 45).

Frågan om traktorbeskattning aktualiserades motionsvis vid 1958 och 1960 års riksdagar. Under hänvisning till att frågan övervägdes av 1953 års trafikutredning lämnades motionerna utan åtgärd (BeU 1958: 18 och 1960: 12).

I sitt år 1961 avlämnade betänkande Svensk trafikpolitik I (SOU 1961: 23) föreslog trafikutredningen bl.a. lättnader i regleringen av de yrkesmässiga skogskörlorna med lastbilar och traktortåg. En förutsättning för ett frigivande av de yrkesmässiga skogstransporterna med traktortåg var enligt utredningens mening, att traktorer som användes i yrkesmässig trafik bar sitt väggkostnadsansvar. I avbidan på slutförandet av den inom trafikutredningen pågående revisionen av vägtrafikbeskattningen ansåg utredningen, att ifrågavarande traktorer borde underkastas en ur konkurrenssynpunkt lämpligt avvägd fordonsbeskattning av provisorisk natur. Utredningen föreslog därför att för traktorer, som utnyttjades i yrkesmässig trafik och använde annat drivmedel än bensin, traktorskatt skulle utgå med årsbelopp om 720 kr vid tjänstevikt under 1 500 kg, 900 kr vid tjänstevikt om 1 500—2 499 kg och 1 200 kr vid tjänstevikt över 2 499 kg. Utredningen förutsatte därvid, att traktorägaren skulle få åtnjuta sådant anstånd med årsskattens erläggande, att han endast behövde betala kvartalsbelopp, avseende den tid på året, då traktorn användes yrkesmässigt och stod införd i bilregistrets särskilda grupp för beskattade traktorer. Slutligen föreslog utredningen med hänsyn till väghållningen att traktor, som utanför inhägnat område användes i yrkesmässig trafik, skulle vara försedd med gummihjul.

Vid remissbehandlingen av betänkandet avstyrktes utredningens förslag om en provisorisk traktorskatt av det helt övervägande flertalet av de remissinstanser som yttrat sig i frågan (SOU 1962: 35 s. 36).

Vid 1963 års riksdag yrkades motionsvis att riksdagen skulle anhålla om förslag till påföljande år rörande beskattningen av traktorer i vägtrafik. Motionärerna motive-

rade sitt yrkande med att det syntes skäligt att traktortrafiken på väg med hänsyn till den omfattning den erhållit även betalade sin skäliga andel av vägkostnaderna och att denna fråga av rättviseskäl inte längre borde skjutas på framtiden.

I sitt betänkande (1963: 24) i anledning av motionerna hänvisade bevillningsutskottet till de förslag 1953 års trafikutredning framlagt. Utskottet delade motionärernas uppfattning, att förhållandena inte var tillfredsställande vare sig med hänsyn till rättvisekravet eller i fråga om väghållningskostnaderna. Utskottet framhöll att traktorerna framför allt användes för särskilt tunga transporter, som bidrog till ökade kostnader för väghållningen. Det var enligt utskottets mening angeläget understryka vikten av att frågan fick sin snara lösning, då 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. Med det anförda avstyrkte utskottet motionen. Riksdagen biföll utskottets hemställan.

I 1963 års principproposition (nr 191) rörande riktlinjer för den statliga trafikpolitiken behandlades de av 1953 års trafikutredning framlagda betänkandena. Propositionen upptog inte något förslag om traktorbeskattning. Föredragande departementschefen förordade en viss liberalisering beträffande de yrkesmässiga traktortransporterna, vilken ansågs möjlig utan att en definitiv lösning av frågan om traktorbeskattningen behövde avvaktas.

I direktiven till bilskatteutredningen nämns frågan om beskattning av traktorer och motorredskap som ett av de problem utredningen har att ta ställning till.

Bilskatteutredningen publicerade på hösten 1966 en diskussionspromemoria om vägtrafikbeskattning, som låg till grund för en serie överläggningar i oktober månad samma år med företrädare för ett stort antal myndigheter och organisationer, som kunde

tänkas ha intresse för utredningens arbete. I promemorian lämnade utredningen en redogörelse för tidigare förslag till beskattning av traktorer och nämnde i korthet hur frågan lösts i Danmark, Finland och Storbritannien. Utredningen uttalade bl.a. att det ur många synpunkter kan anses önskvärt dels att dra en relativt snäv gräns för användningen av skattefria traktorer, dels att föreskriva fullständig skatteplikt för övriga traktorer. Vid överläggningarna restes i allmänhet inte några invändningar mot detta uttalande även om man från en del håll manade till försiktighet vid beskattningen av lantbrukets och skogsbrukets traktorer med hänsyn till de speciella förhållandena för dessa näringsgrenar.

Slutligen har frågan om traktorbeskattning aktualiserats vid 1968 års riksdag genom dels en interpellation, dels en enkel fråga. I båda fallen behandlades den kraftigt ökade användningen för transporter på allmän väg av s.k. traktordumprar och behovet av åtgärder i bl.a. beskattningshänseende. I svar från kommunikationsministern utgick denne från att det blir aktuellt med skatt på sådana fordon i den mån de används under likartade förhållanden som lastbilar.

3.1.3 Viss utländsk lagstiftning

En redogörelse för hur traktorbeskattningen ordnats i vissa andra länder kan vara av intresse i detta sammanhang.

I *Danmark* tas för vissa motordrivna fordon ut omsättningsskatt och fordonsskatt. Bensinen är enligt huvudregeln beskattad men inte motorbrännoljan. Skatteplikten är sammankopplad med registreringsplikten. Detta innebär i fråga om traktorer och motorredskap följande.

Traktor, som inte används på allmän väg, är fri från skatt, vilket också innebär att den får framföras på skattefria bensin, som är märkt på särskilt sätt genom bl.a. färgning. Utan att skatteplikt inträder får sådant fordon användas på allmän väg för färd till och från arbetsställe eller verkstad, som dragfordon för arbetsredskap under sådan

färd samt efter tillåtelse i särskilda fall för provkörning.

Ägare av fastighet som används inom jordbruk, trädgårdsnäring eller skogsbruk kan få traktorer godkända för transport av produkter som härrör från eller skall användas för den egna fastigheten. Godkännandet innebär att traktorn får användas på allmän väg för nyssnämnda ändamål utan att den därför blir skattepliktig i vidare mån än att en årlig avgift om 30 kr för traktor och 20 kr för släpfordon tas ut. Beträffande bensindrivna traktorer gäller dessutom den begränsningen, att de inte får användas utöver ett avstånd av 10 km från egendomen för transport av produkter för vidare industriell bearbetning. Transporter får dock alltid ske till närmaste järnvägsstation. Den som uteslutande driver maskinstation kan inte få godkännande. Om maskinstationsägaren även driver eget jordbruk, omfattar godkännandet endast transporter av produkter till och från det egna jordbruket. Samma är förhållandet för den som förutom jordbruk, trädgårdsnäring eller skogsbruk driver mosstäkt, grustäkt eller annat sådant. Den godkända traktorn får inte användas i sidonäringen.

Om en eljest registreringspliktig traktor för kortare tid skall användas för ändamål, som inte medför registreringsplikt, kan färgad, skattefri bensin få användas under denna tid. Traktorn måste emellertid då förses med särskild tank för den färgade bensinen.

Eftersom registreringsskyldighet inte föreligger beträffande motorredskap är dessa fordon i princip fria från skatt. Det förutsätts dock att ett motorredskap uteslutande används som arbetsredskap.

I *Finland* gäller följande bestämmelser.

För dieseldrivna traktorer utgår egentlig fordonsskatt med 3:60 mark för varje 100 kilo av fordonets egenvikt. Bensindrivna traktorer samt motorredskap är fria från fordonsskatt. På motorbränsle tas normalt ut tull eller grundaccis samt tilläggsaccis.

I vissa fall får skattefri, märkt motorbrännolja användas som bränsle. Såvitt gäller traktor är det första villkoret att fordo-

net används i jordbruk eller skogsbruk.

Till användning i jordbruk hör t.ex. följande arbeten och körslor: bearbetning av jorden, gödsling, sådd och skörd samt transport av foder, spannmål, mjölkprodukter, köttprodukter och gödningsämnen. Till skogsbruk hör bedrivande av näring, som ansluter sig till skogsvård och användning av skog, vartill dock inte hänförs industriell förädling av virke och därtill hörande transporter. Både inom lantbruket och skogsbruket får skattefritt bränsle användas i s.k. jordförbättringsverksamhet, såsom t.ex. spridning av gytta, lera och sand över odlingsmark, dikning av åker och skog samt transport av dräneringsrör.

Skattefritt bränsle får användas även om arbetet utförs för annans räkning och mot betalning.

För vissa transporter måste användas beskattat bränsle även om användningen är att hänföra till jordbruk eller skogsbruk. Detta är fallet om traktor med släpvagn eller släpsläde används i jord- och husbyggnadsverksamhet för transport av jord- och stenämnen. Med jordbyggnad avses bl.a. byggande av alla slags vägar samt broar, trummor, dammar och byggnadsgrunder. Som jord- och stenämnen räknas lera, gytta, sten, grus, sand etc. men däremot inte cement och tegel. Likaså måste beskattat bränsle användas för transport av trävaror på allmän väg. Med trävaror avses runt, kluvet, bilat och sågat virke. Transport av brännved till eget lantbruk får dock ske med användande av skattefritt bränsle.

Det bör märkas att skattefriheten resp. skatteplikten för traktorn med angivet undantag inte är beroende av var traktorn används.

Beträffande motorredskap gäller i korthet att skattefritt bränsle får användas för körning på arbetsplatsen, för transport med fordonet av bränsle och smörjmedel till detta samt för färd med fordonet från en arbetsplats till en annan.

Man anser i *Finland* att bestämmelserna är svåröverskådliga.

I *Storbritannien* förekommer fordonsskatt, drivmedelsskatt och trafiklicensavgift

samt omsättningsskatt på motorfordon.

Motordrivna fordon, som inte används i trafik på allmänna vägar, är befriade från fordonsskatt, trafiklicensavgift och omsättningsskatt. Rabatterad dieselolja får användas för drift av sådana fordon.

Beträffande lantbrukstraktorer gäller vissa förmånliga regler, som innebär att fordonsskatten är låg, att trafiklicensavgift inte utgår och att rabatterad olja får användas även om fordonen framförs på allmän väg. Förutsättningarna är att traktorerna utnyttjas på allmän väg endast för transporter från en del av jordbruket till en annan, för att transportera förnödenheter till jordbruket eller, inom 15 miles (ca 25 km) avstånd från gården, för att transportera jordbruksprodukter från egendomen.

Bensinskatten utgår på all bensin oavsett användningen.

De brittiska myndigheterna anser sig inte ha några problem med kontrollen av att de särskilda bestämmelserna för lantbrukstraktorer efterlevs.

För motorredskap gäller skattefrihet i hudsak under förutsättning att de inte används på allmän väg annat än i den mån arbetsplatsen är belägen där eller för färd till eller från arbetsplatsen.

3.2 Användningen av traktorer och motorredskap

3.2.1 Lantbruk

För att få en uppfattning om hur traktorerna utnyttjas inom lantbruket har utredningen tagit kontakt med kontrollstyrelsen, Sveriges lantbruksförbund, Svenska Sockerfabriks Aktiebolaget (Sockerbolaget) och Aktiebolaget Findus. Det bör framhållas att de uppgivna transportavstånden avser alla slag av vägar och alltså inte endast allmänna vägar.

Lantbruksförbundet har kartlagt *transporter mellan lantbrukare och centralförenings fabrik/lager* inom Skånska lantmännens centralförening, Lidköpings Lantmannaförening, Arosbygdens Lantmannaförbund och Västerbottens Lantmannaförbund.

De lämnade uppgifterna avser transporter till och från fabrik/lager i Ystad, Landskrona, Hässleholm och Kristianstad/Åhus, i Lidköping, i Sala och Köping och i Umeå. För försäljning av fodervaror och gödselmedel har Lidköpings Lantmannaförening för närvarande sex filialer utanför Lidköping. Lantbruksförbundet framhåller att några av dessa kan antagas bli nerlagda, vilket kommer att medföra en ökning av transportavstånden i fråga om leveranserna till lantbrukarna. Lantbruksförbundets undersökning omfattar transporter under 1967 utom beträffande Lidköpings Lantmannaförening där uppgifterna avser perioden hösten 1967—våren 1968. Transporterna till centralföreningarna har mestadels omfattat spannmål och utsäden medan transporterna från centralföreningarna gällt fodervaror och gödsel. Dessutom har till lagret i Hässleholm transporterats avsevärda kvantiteter matpotatis från ett stort odlingsområde. Detta har angivits som orsak till att siffrorna för Hässleholm beträffande transportavstånd och i fråga om förhållandet mellan traktor- och lastbilstransporter avviker från de för övriga lager och fabriker angivna.

I tabell 1 redovisas transporterens fördelning på traktor och lastbil för respektive fabriker eller lager med uppdelning på antal leverantörer och köpare samt transporterade kvantiteter. Tabell 2 innehåller uppgifter om transportavstånden för de i tabell 1 redovisade traktortransporterna. I tabell 3, slutligen, finns en sammanställning av uppgifterna i tabell 2. I sammanställningen har leveranserna till lagret i Hässleholm inte tagits med. De för dessa transporter angivna, extrema siffrorna har sin förklaring i alldeles speciella förhållanden.

Lantbruksförbundet har också lämnat uppgifter om *transporter av fabrikspotatis*. Sådan potatis odlas i huvudsak inom Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län. Den odlade arealen, skörden per hektar och den totalt skördade kvantiteten varierar från år till år. Under 1965 odlades fabrikspotatis på 15 770 hektar. Medelskörden per hektar var 28,9 ton och den totala skörden således

Tabell 1. Fördelningen mellan traktor och lastbil av transporter från lantbrukare till centralförening och från centralförening till lantbrukare.

Transportmedel		Mottagningsort/avsändningsort							
		Ystad				Landskrona			
		Leverantörer/köpare		Kvantitet		Leverantörer/köpare		Kvantitet	
		Antal	%	1 000 ton	%	Antal	%	1 000 ton	%
Leveranser till centralförening	Traktor	375	57	13,8	77	280	90	18,0	90
	Bil	225	34	4,0	23	20	7	2,0	10
	Både bil o. traktor	55	9	—	—	10	3	—	—
	Summa	655	100	17,8	100	310	100	20,0	100
Leveranser från centralförening	Traktor	280	24	9,1	21	260	80	12,8	81
	Bil	870	76	33,1	79	65	20	3,0	19
	Summa	1 150	100	42,2	100	325	100	15,8	100

Transportmedel		Mottagningsort/avsändningsort							
		Hässleholm				Kristianstad/Åhus			
		Leverantörer/köpare		Kvantitet		Leverantörer/köpare		Kvantitet	
		Antal	%	1 000 ton	%	Antal	%	1 000 ton	%
Leveranser till centralförening	Traktor	60	40	2,0	12	284	59	10,8	78
	Bil	90	60	15,0	88	161	33	3,1	22
	Både bil o. traktor	—	—	—	—	36	8	—	—
	Summa	150	100	17,0	100	481	100	13,9	100
Leveranser från centralförening	Traktor	300	50	10	40	394	31	11,0	26
	Bil	300	50	15	60	893	69	30,8	74
	Summa	600	100	25	100	1 287	100	41,8	100

Transportmedel		Mottagningsort/avsändningsort							
		Lidköping				Sala			
		Leverantörer/köpare		Kvantitet		Leverantörer/köpare		Kvantitet	
		Antal	%	1 000 ton	%	Antal	%	1 000 ton	%
Leveranser till lokal-förening	Traktor	563	66	18,9	40	672	91	22,5	83
	Bil	291	34	28,8	60	69	9	4,5	17
	Både bil o. traktor	— ¹	—	—	—	— ¹	—	—	—
	Summa	854	100	47,7	100	741	100	27,0	100
Leveranser från lokal-förening	Traktor	323	43	3,3	14	850	90	6,0	52
	Bil	431	57	19,7	86	95	10	5,5	48
	Summa	754	100	23,0	100	945	100	11,5	100

Transportmedel		Mottagningsort/avsändningsort							
		Köping				Umeå			
		Leverantörer/köpare		Kvantitet		Leverantörer/köpare		Kvantitet	
		Antal	%	1 000 ton	%	Antal	%	1 000 ton	%
Leveranser till lokal-förening	Traktor	535	84	27,0	79	10	0	0,2	5
	Bil	100	16	7,0	21	2 980	100	4,0	95
	Både bil o. traktor	— ¹	—	—	—	— ¹	—	—	—
	Summa	635	100	34,0	100	3 000	100	4,2	100
Leveranser från lokal-förening	Traktor	625	69	8,4	70	100	1	1,0	2
	Bil	275	31	3,6	30	7 900	99	50,0	98
	Summa	900	100	12,0	100	8 000	100	51,0	100

¹ Av de leverantörer, som använt traktor, har en del vid något tillfälle utfört leverans med bil.

Tabell 2. Transportavstånd för traktorleveranserna i tabell 1.

A. Ystad

Transportavstånd (km)	Till centralförening				Från centralförening			
	Leverantörer		Leveranser		Köpare		Leveranser	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
— 5,0	20	3	85	3	18	6	80	6
5,1—10,0	175	27	650	26	35	13	155	11
10,1—15,0	305	47	1 185	46	110	39	610	43
15,1—20,0	80	12	410	16	45	16	250	18
20,1—25,0	40	6	130	5	30	11	120	8
25,1—	35	5	95	4	42	15	205	14
Summa	655	100	2 555	100	280	100	1 420	100

B. Landskrona

Transportavstånd (km)	Till centralförening				Från centralförening			
	Leverantörer		Leveranser		Köpare		Leveranser	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
— 5,0	20	7	155	7	25	8	230	8
5,1—10,0	50	16	390	16	50	15	460	15
10,1—15,0	205	66	1 590	66	225	69	2 075	69
15,1—20,0	25	8	190	8	15	5	140	5
20,1—25,0	10	3	75	3	10	3	95	3
25,1—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	310	100	2 400	100	325	100	3 000	100

C. Hässleholm

Transportavstånd (km)	Till centralförening				Från centralförening			
	Leverantörer		Leveranser		Köpare		Leveranser	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
— 5,0	—	—	—	—	20	7	260	7
5,1—10,0	30	20	100	7	120	40	1 560	40
10,1—15,0	30	20	150	11	100	33	1 300	33
15,1—20,0	10	7	30	2	30	10	390	10
20,1—25,0	5	3	20	1	30	10	390	10
25,1—	75	50	1 100	79	—	—	—	—
Summa	150	100	1 400	100	300	100	3 900	100

D. Kristianstad/Åhus

Transportavstånd (km)	Till centralförening				Från centralförening			
	Leverantörer		Leveranser		Köpare		Leveranser	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
— 5,0	24	8	209	12	70	18	710	23
5,1—10,0	82	25	620	37	65	16	672	21
10,1—15,0	83	26	426	25	163	41	1 205	39
15,1—20,0	95	29	349	21	89	23	518	16
20,1—25,0	12	4	28	2	5	1	16	1
25,1—	24	8	52	3	2	1	4	—
Summa	320	100	1 684	100	394	100	3 125	100

E. Lidköping

Transportavstånd (km)	Till centralförening					
	Leverantörer		Leveranser		Levererad kvantitet	
	Antal	%	Antal	%	Ton	%
— 5,0	6	1	37	1	153	1
5,1—10,0	142	25	1 114	31	5 749	30
10,1—15,0	192	34	1 543	43	7 842	42
15,1—20,0	114	20	489	13	2 747	15
20,1—25,0	55	10	294	8	1 612	8
25,0—	54	10	143	4	787	4
Summa	563	100	3 620	100	18 890	100

Transportavstånd (km)	Från centralförening					
	Köpare		Leveranser		Levererad kvantitet	
	Antal	%	Antal	%	Ton	%
— 5,0	5	2	23	2	24	1
5,1—10,0	129	40	716	48	1 560	47
10,1—15,0	133	41	583	39	1 333	40
15,1—20,0	17	5	51	3	135	4
20,1—25,0	32	10	88	6	169	5
25,0—	7	2	24	2	82	3
Summa	323	100	1 485	100	3 303	100

F. Sala

Transportavstånd (km)	Till centralförening				Från centralförening		
	Leverantörer		Leveranser		Köpare		Leveranser
	Antal	%	Antal		Antal	%	Antal
— 5,0	72	11	Uppdelning saknas		85	10	Uppdelning saknas
5,1—10,0	202	30			225	26	
10,1—15,0	169	25			215	25	
15,1—20,0	165	25			220	26	
20,1—25,0	55	8			85	10	
25,1—	9	1			20	3	
Summa	672	100	4 704		850	100	6 985

G. Köping

Transportavstånd (km)	Till centralförening				Från centralförening		
	Leverantörer		Leveranser		Köpare		Leveranser
	Antal	%	Antal		Antal	%	Antal
— 5,0	35	7	Uppdelning saknas		75	12	Uppdelning saknas
5,1—10,0	70	13			75	12	
10,1—15,0	145	27			125	20	
15,1—20,0	155	29			225	36	
20,1—25,0	75	14			75	12	
25,1—	55	10			50	8	
Summa	535	100	5 350		625	100	9 375

H. Umeå

Transportavstånd (km)	Till centralförening				Från centralförening			
	Leverantörer		Leveranser		Köpare		Leveranser	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
— 5,0	5	50	60	73	5	5	20	4
5,1—10,0	3	30	15	18	10	10	25	5
10,1—15,0	2	20	7	9	70	70	400	78
15,1—20,0	—	—	—	—	12	12	50	10
20,1—25,0	—	—	—	—	3	3	15	3
25,1—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	10	100	82	100	100	100	510	100

Tabell 3. Sammanställning av uppgifterna om transportavstånd enligt tabell 2.

A. Redovisning med avseende på antal leverantörer/köpare¹

Transportavstånd (km)	Antal	%	Transport- avstånd (km)	Kumulerat	
				Antal	%
—15,0	4 160	66	≤ 15	4 160	66
15,1—20,0	1 287	21	≤ 20	5 447	87
20,1—25,0	517	8	≤ 25	5 964	95
25,1—	298	5	tot.	6 262	100

¹ Här ingår ej leveranser till Hässleholm.

B. Redovisning med avseende på antal leveranser till och från centrförening²

Transportavstånd (km)	Antal	%	Transport-	Kumulerat	
			avstånd (km)	Antal	%
—15,0	19 170	81	≤ 15	19 170	81
15,1—20,0	2 837	12	≤ 20	22 007	93
20,1—25,0	1 251	5	≤ 25	23 258	98
25,1—	523	2	tot.	23 781	100

² Här ingår ej leveranser till Hässleholm eller leveranser till eller från Sala och Köping.

drygt 455 000 ton. Potatisen används främst till framställning av stärkelse och brännvin.

I fråga om stärksetillverkningen har på senare år skett en omfattande centralisering. Produktionen är numera förlagd till tio fabriker. Under kampanjen 1967/68 levererades till dessa anläggningar ca 224 000 ton. Antalet kontraktssodlare var 3 406. Detaljerade transportuppgifter har lämnats från två fabriker med tillsammans 1 373 leverantörer, av vilka 805 transporterade sin potatis med traktor. Uppgifterna redovisas i tabellerna 4 och 5.

Brännvinstillverkningen är förlagd till ca 50 fabriker, de flesta i Skåne. Den totala kvantiteten potatis som levererades till dessa under 1966 var ca 238 000 ton. Av totalt 4 073 leverantörer använde 3 278 traktorer för sina transporter. Det har inte varit möjligt att vid fördelning av transporter på olika transportavstånd skilja traktortransporter och lastbiltransporter. Lantbruksförbundet har emellertid antagit att transport endast undantagsvis sker med traktor, när avståndet överstiger 25 km och att traktortransporterna ökar i förhållande till lastbiltransporterna med krympande transportavstånd.

Såsom framgår av tabell 7 är transportavstånden anmärkningsvärt korta. Lantbruksförbundet påpekar emellertid att en betydande koncentration av fabriksdriften pågår. Under 1967 togs en ny anläggning i bruk och till denna infördes ca 40 000 ton potatis eller nästan 17 % av totala skörden av bränneripotatis. Man räknar med att produktionen i denna anläggning skall fördubblas inom de närmaste åren. Uppgifter som utredningen erhållit från kontrollstyrelsen

om transporter under 1967 till det nya bränneriet tyder emellertid inte på att totalbilden av traktortransporterna kommer att förändras på grund av denna anläggning. Av sammanlagt 300 leverantörer använde 66 lastbil och 234 traktortåg. Transportsträckan för dessa senare var högst 15 km i 224 fall och längre än 15 km i endast 10 fall, dvs. för endast 3 % av leverantörerna.

I fråga om transporter av grönsaker till industri och transporter inom fjäderfäproduktionen har Findus uppgett följande.

Företaget använder traktorer för intransport av råvaror direkt från lantbrukare och för kortare transporter av annat slag, t.ex. industritransporter, inom Bjuvområdet. För sin egen lantbruksproduktion, kontraktssodlingar och annan verksamhet har företaget ett femtiotal traktorer. Företagets egna odlingar omfattar ca 900 hektar. Till företagets industrianläggningar i Bjuv och till dess tröskstation i Billeberga transporteras morötter, broccoli, brysselkål, vitkål, ärtrev, uttröskade ärtor, grönmassa, grönkål, dill, spenat samt levande fjäderfä, fjäderfägödsel, spån m.m. Man framhåller att avståndet mellan odling och industri successivt ökat under senare år i och med att morots- och ärtodlingen fått större omfattning. Vid skörd av grön- och rotsaker eftersträvar man av kvalitetsskäl att hålla den tid som förflyter mellan skörd och vidareförädling så kort som möjligt. Samtidigt erfordras en skonsam behandling av produkterna. Detta resulterar i en uppläggning av skörde- och transportorganisationen som möjliggör direkt lastning på traktorvagnar ute på fälten i samband med skörden. Någon omlastning

Tabell 4. Fördelningen mellan traktor och lastbil av potatistransporter till två olika stärkelsefabriker under kampanjen 1967/68.

Leveranser med	Leverantörer				Levererad kvantitet			
	Antal				Ton			
	Fabrik				Fabrik			
	A	B	Summa	%	A	B	Summa	%
traktor	445	360	805	59	16 015	14 757	30 772	61
bil	288	280	568	41	9 769	10 269	20 038	39
Summa	733	640	1 373	100	25 784	25 026	50 810	100

Tabell 5. Transportavstånd för traktortransporterna i tabell 4.

Transport-avstånd (km)	Leverantörer					Leveranser				
	Antal		Transp. avst. (km)	Kumulerat		Antal		Transp. avst. (km)	Kumulerat	
		%		Antal	%		%		Antal	%
— 5,0	93	12	≤ 5	93	12	450	9	≤ 5	450	9
5,1—10,0	150	19	≤ 10	243	31	900	19	≤ 10	1 350	28
10,1—15,0	189	23	≤ 15	432	54	1 350	28	≤ 15	2 700	56
15,1—20,0	133	16	≤ 20	565	70	850	18	≤ 20	3 550	74
20,1—25,0	119	15	≤ 25	684	85	700	15	≤ 25	4 250	89
25,1—	121	15	tot.	805	100	550	11	tot.	4 800	100

Tabell 6. Fördelningen mellan traktor och lastbil av potatistransporterna till samtliga brännerier under 1966.

Leveranser med	Leverantörer		Levererad kvantitet	
	Antal	%	Ton	%
traktor	3 740	92	223 547	94
bil	333	8	14 773	6
Summa	4 073	100	238 320	100

Tabell 7. Transportavstånd för samtliga transporter i tabell 6.

Transport-avstånd (km)	Leverantörer					Leveranser				
	Antal		Transp. avst. (km)	Kumulerat		Antal		Transp. avst. (km)	Kumulerat	
		%		Antal	%		%		Antal	%
— 5,0	2 230	55	≤ 5	2 230	55	25 484	56	≤ 5	25 484	56
5,1—10,0	1 001	24	≤ 10	3 231	79	11 876	26	≤ 10	37 360	82
10,1—15,0	366	9	≤ 15	3 597	88	4 996	11	≤ 15	42 356	93
15,1—20,0	138	3	≤ 20	3 735	91	1 577	3	≤ 20	43 933	96
20,1—25,0	63	2	≤ 25	3 798	93	505	1	≤ 25	44 438	97
25,1—	275	7	tot.	4 073	100	1 573	3	tot.	46 011	100

Tabell 8. Intransport av lantbruksprodukter till AB Findus direkt från lantbrukare eller motsvarande under 1967.

Transport- avstånd (km)	Transportmedel									
	Traktor					Bil				
	Ton	%	Transp. avst. (km)	Kumulerat		Ton	%	Transp. avst. (km)	Kumulerat	
Ton				%	Ton				%	
— 4,9	10 245	20	< 5	10 245	20	16 352	10	< 5	16 352	10
5,0— 9,9	5 600	11	< 10	15 845	31	23 598	14	< 10	39 950	24
10,0— 14,9	4 208	9	< 15	20 053	40	31 899	19	< 15	71 849	43
15,0— 19,9	5 846	11	< 20	25 899	51	32 198	19	< 20	104 047	62
20,0— 24,9	7 170	14	< 25	33 069	65	14 860	9	< 25	118 907	71
25,0— 29,9	3 950	8	< 30	37 019	73	24 366	15	< 30	143 273	86
30,0— 49,9	9 956	19	< 50	46 975	92	11 320	7	< 50	154 593	93
50,0— 69,9	3 680	8	< 70	50 655	100	7 090	4	< 70	161 683	97
70,0—130,0	0	0	≤ 130	50 655	100	4 372	3	≤ 130	166 055	100

Tabell 9. Fördelningen av intransporterade kvantiteter mellan traktor och lastbil enligt tabell 8.

Transportavstånd (km)	Av totala godsmängden transporterades med			
	Traktor		Bil	
	Ton	%	Ton	%
— 4,9	10 245	5	16 352	8
5,0— 9,9	5 600	2	23 598	11
10,0— 14,9	4 208	2	31 899	15
15,0— 19,9	5 846	3	32 198	15
20,0— 24,9	7 170	3	14 860	7
25,0— 29,9	3 950	2	24 366	11
30,0— 49,9	9 956	5	11 320	5
50,0— 69,9	3 680	1	7 090	3
70,0—130,0	0	0	4 372	2
Summa	50 655	23	166 055	77

till lastbil kan inte övervägas. I vissa fall sker lastning direkt på lastbil. Lastbilarnas framkomlighet på fälten är emellertid väsentligt sämre än traktorernas. Transporter med lastbil kan därför inte användas under vissa tider på året. Även under den torrare delen av sommaren (ärtskörden) orsakar sådana transporter ibland extra kostnader och svårigheter på grund av att lastbilarna inte klarar körning på fälten.

Beträffande intransporterna till Findus direkt från lantbrukare eller motsvarande under 1967 har bolaget lämnat vissa uppgifter som i sammandrag redovisas i tabellerna 8 och 9.

Förutom till Findus levererar lantbruket i stor omfattning grönsaker och andra lantbruksprodukter även till övriga konserveringsindustrier. Från Sockerbolaget har man upplyst, att leveranserna till AB Felix, ett systerföretag till Sockerbolaget, har i stort sett samma struktur som den av Findus redovisade. Det kan alltså antagas att det material Findus ställt till förfogande är representativt för hela branschen.

Beträffande *bettransporterna* har Sockerbolaget ställt till utredningens förfogande viss statistik, som ligger till grund för redovisningen här nedan i tabellerna 10—13.

Siffrorna för de tre åren är tyvärr inte i

Tabell 10. Transporter av sockerbetor från odlare till fabrik 1965 och 1967.

Transportavstånd (km)	1965		1967	
	Transporter genom lastbilscentral (ton)	Traktor- transporter (ton)	Transporter genom lastbilscentral (ton)	Transporter med odlarnas egna fordon (ton)
— 4,9	2 000	125 000	2 000	144 000
5,0— 10,0	24 000	293 000	25 000	314 000
10,1— 15,0	64 000	255 000	64 000	278 000
15,1— 20,0	79 000	217 000	74 000	259 000
20,1— 25,0	72 000	130 000	72 000	163 000
25,1— 30,0	46 000	56 000	46 000	78 000
30,1— 35,0	26 000	28 000	25 000	40 000
35,1— 40,0	17 000	16 000	19 000	19 000
40,1— 45,0	18 000	16 000	20 000	21 000
45,1— 50,0	12 000	8 000	13 000	10 500
50,1— 55,0	8 000	3 000	8 000	4 000
55,1— 60,0	4 000	2 000	5 000	2 000
60,1— 65,0	3 000	800	2 000	600
65,1— 70,0	3 000	900	2 000	700
70,1— 75,0	1 000	600	1 000	500
75,1— 80,0	1 000	500	1 000	400
80,1— 85,0	1 000	200	1 000	100
85,1— 90,0	1 000	600	1 000	800
90,1— 95,0	1 000	500	2 000	200
95,1—100,0	1 000	—	1 000	100
100,1—105,0	300	—	100	—
105,1—110,0	700	—	300	—
110,1—115,0	700	—	600	—
115,1—120,0	400	800	500	—
120,1—125,0	200	100	100	200
125,1—160,0	10 700	—	9 400	800
Summa	397 000	1 154 000	395 000	1 336 900 ¹

¹ Härav torde 100 000—125 000 ton ha transporterats med lastbil.

Tabell 11. Transporter av sockerbetor från odlare till fabrik 1966.

Transportavstånd (km)	Transportmedel					
	Traktor			Lastbil		
	Antal odlare	Antal leveranser	Betkvantitet ton	Antal odlare	Antal leveranser	Betkvantitet ton
— 4,9	688	22 870	137 870	55	560	3 412
5,0—10,0	1 789	42 900	298 099	406	4 810	28 893
10,1—15,0	1 655	30 750	253 049	1 066	12 660	75 880
15,1—20,0	1 447	25 030	227 886	1 428	10 220	91 953
20,1—25,0	789	13 270	133 443	1 462	9 330	93 409
25,1—	831	8 890	99 112	4 791	18 740	225 007
Summa	7 199	143 710	1 149 459	9 208	56 320	518 554 ¹

¹ Härav har 380 043 ton transporterats genom lastbilscentral.

Tabell 12. Med traktor transporterade kvantiteter enligt tabellerna 10 och 11.

Transportavstånd (km)	1965		1966		1967	
	1 000 ton	% av totala kvant.	1 000 ton	% av totala kvant.	1 000 ton	% av totala kvant.
—15,0	673	58	689	60	736	55
15,1—20,0	217	19	228	20	259	20
20,1—25,0	130	11	133	12	163	12
25,1—	134	12	99	8	179	13
Summa	1 154	100	1 149	100	1 337	100
≤ 15	673	58	689	60	736	55
≤ 20	890	77	917	80	995	75
≤ 25	1 020	88	1 050	92	1 158	87
tot.	1 154	100	1 149	100	1 337	100

Tabell 13. Fördelningen av traktortransporterna enligt tabell 11 (avser 1966) med hänsyn till transportavstånd samt antalet odlare och leveranser.

Transportavstånd (km)	Odlare				Leveranser					
	Antal		Transp. avst. (km)	Kumulerat	Antal		Transp. avst. (km)	Kumulerat		
									%	%
—15,0	4 132	57	≤ 15	4 132	57	96 520	67	≤ 15	96 520	67
15,1—20,0	1 447	20	≤ 20	5 579	77	25 030	18	≤ 20	121 550	85
20,1—25,0	789	11	≤ 25	6 368	88	13 270	9	≤ 25	134 820	94
25,1—	831	12	tot.	7 199	100	8 890	6	tot.	143 710	100

alla avseenden jämförbara, bl.a. eftersom redovisningen för år 1967 inte är uppdelad på lastbilstransporter och traktortransporter. Av den totalt transporterade kvantiteten 1967, som är ca 1 732 000 ton, gick ca 1 222 000 ton eller ca 70 % med traktortåg. Odlarna transporterade själva ca 1 337 000 ton, varav 100 000—125 000 eller ca 8,5 % med bil. Detta senare transportmedel bör företrädesvis ha använts för de längre avstånden. Några säkra slutsatser kan man emellertid inte dra. För en jämförelse mellan åren 1965—1967 beträffande levererade kvantiteter blir man då tvungen att utgå från det — felaktiga — antagandet att egentransporterna 1967 helt skett med traktor. Med en sådan utgångspunkt kan sammanställningen i tabell 12 göras.

Den felaktiga utgångspunkten för år 1967 bör ha till följd att siffrorna för transportavstånd på högst 15 km är något för låga

och för transportavstånd över 25 km något för höga.

Sockerbolagets statistik rörande de vagnkombinationer som används vid bettransporter grundar sig på en undersökning av förhållanden vid 1964 års betkampanj. Undersökningen är publicerad i skriftserien Socker-Meddelanden 1965 häfte 21.

Ur sammanfattningen av undersökningen kan följande citeras.

Lantbruksvagnen i dess nuvarande utformning med rektangulära, lämförsedda flak kommer sannolikt att dominera åtskilliga år framöver. På mindre och medelstora gårdar synes fördelning mellan en- och tvåaxlade vagnar ha stabiliserats till ca 50 % av varje typ. De vanligaste vagnkombinationerna blir troligen påhängsvagn eller påhängsvagn + släpvagn. Den sista kombinationen ökar troligen med större övergång till periodleverans. Medellassvikten torde inte öka i särskild hög takt. En ökning med 1 ton är tänkbar under en period av 20—

30 år. På de mindre gårdarna är brukarens arbetsinkomst värdefull för det ekonomiska resultatet, varför någon större övergång till entreprenadtransport ej är att vänta med nuvarande omfattning på sockerbetsodlingen.

På de större gårdarna, där det gäller att hålla arbetskostnaderna nere genom ett effektivt utnyttjande av arbetskraften, kommer entreprenadtransporten att vara av större intresse. På de allra största brukningsenheterna blir troligen tvåvagns traktortåg med totallassvikter på 15—20 ton ett alternativ till lastbiltransport. Ett sådant utomgårdsekipage måste dock även användas för spannmål och liknande för att vara motiverat, eftersom användning i inomgårdslarbete oftast är mindre lämplig genom bl.a. höga marktryck. För rena inomgårdstransporter kommer förmodligen lättare specialvagnar, av antingen kombinationstyp eller för separata transportändamål, som fyller de speciella krav som en rationell varuhantering kräver. Denna modell av vagnpark kommer, om den slår igenom, att efterhand bli aktuell även på de gårdstorlekar som i dag anses vara i minsta laget för en sådan vagnuppsättning.

Man har från Sockerbolagets sida framhållit, att bettransporterna spelat en betydande roll för uppbyggnaden av det skånska lantbrukets transportapparat och att traktorer och traktorvagnar därför sannolikt är större i Skåne än på andra håll i landet. Man menade att traktortågen används för bettransporter över anmärkningsvärt långa avstånd, där lastbilstransporter ibland skulle vara mera lämpliga. En bidragande orsak till detta förhållande ansågs vara dels skattefriheten för traktortågen, dels utformningen av körbidragen vid direktleverans av odlaren och odlarens andel i ersättningen till lastbilscentralerna vid lastbilstransport.

Från Sockerbolagets sida har man förklarat att hinder i allmänhet inte möter mot att koncentrera den enskilde odlarens leverans till en eller två veckor. Man har emellertid påpekat att betblasten spelar en roll som kreatursfoder och att odlaren för att kunna utnyttja blasten är intresserad av att sprida skörden över en längre period.

3.2.2 Skogsbruk

Skogsbrukets motortransportkommitté har under vinterhalvåret 1966/67 genomfört en undersökning om traktorn i skogsbrukets

tjänst — Traktorutredningen 1967. Resultatet av undersökningen lades fram i november 1967.

Undersökningen är en stickprovundersökning i vilken Domänverket (DV), medlemsföretagen i Föreningen Skogsbrukets Arbetsgivare (SA) och Sveriges Skogsägareföreningars Riksförbund (SSR) samt Skogs- och Lantarbetsgivareföreningen (SLA) deltagit. Företag utanför dessa huvudorganisationer har ej undersökts.

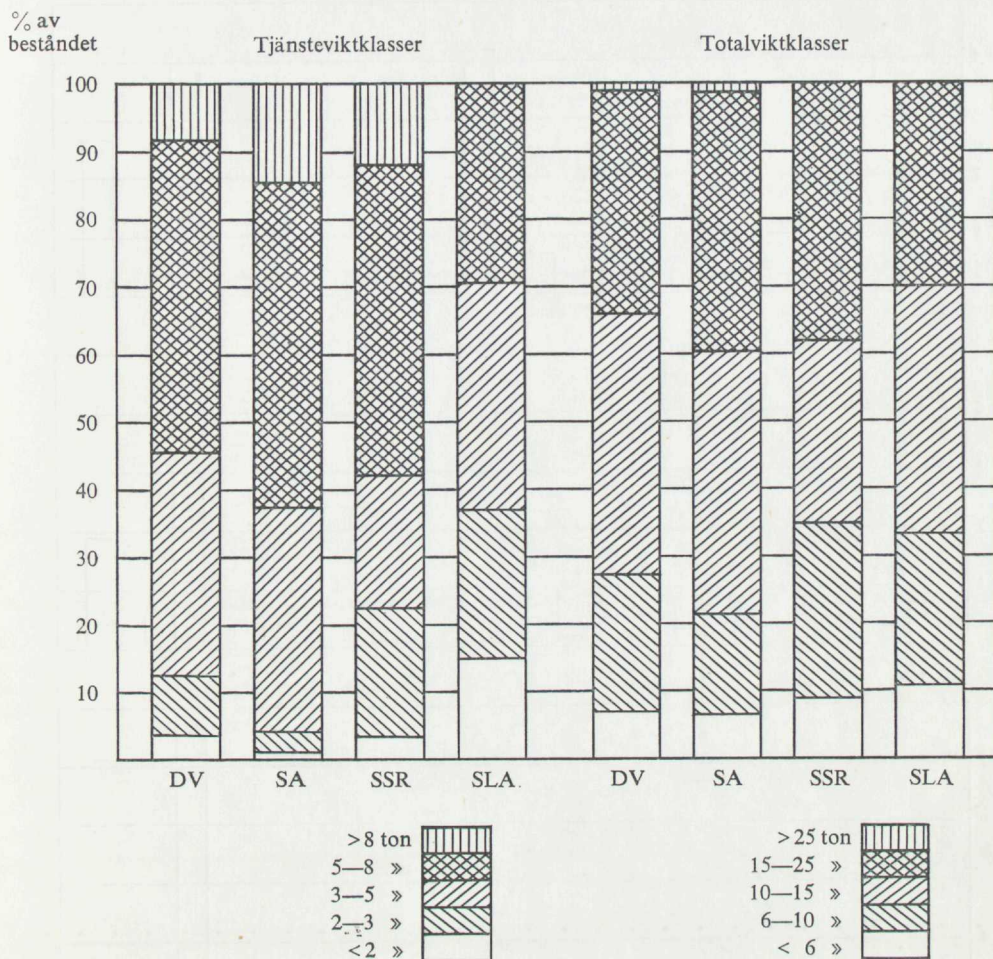
Undersökningsenheten har varit bevakningen, faktordistriktet (motsv.). Observationerna har gjorts under fem veckor under förvintern 1966—våren 1967, nämligen vecka 50 under 1966 samt veckorna 3, 8, 14 och 21 under 1967. Samtliga traktorer, som under angivna veckor utfört körning (varit i arbete inom uttagen bevakning) har redovisats. Observationstillfällena har spritts över så stor del av avverkningsåret, som rådande tidsförhållanden medgivit. Uttagningen har skett vid huvudorganisationerna efter lottade serier så att 5—10 % av ifrågasvarande enheter blev föremål för undersökning. I några avseenden har undersökningen varit total. För att slutresultaten skall bli entydiga och gälla för såväl länsgrupper som hela landet, har ensartade uppgifter enligt likalydande formulär infordrats från de olika huvudorganisationernas företag (motsv.).

Med hänsyn till det stora bortfallet inom SLA måste, även om relativa resultat i regel anges för denna organisation, dessa tas med viss reservation med hänsyn till det medelfel man måste räkna med.

Redovisningen av undersökningsresultatet är uppdelad på tre olika länsgrupper, varav grupp I omfattar Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, grupp II Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län samt grupp III länen söder därom. Man redovisar

dels jämförande sammanställningar av resultaten från de fyra organisationerna i den mån dessa är jämförbara, i regel omfattande totalvärden eller relativa tal för hela landet och i vissa fall för länsgrupper, dels detaljerade resultattabeller i allmän-

Diagram 1. Tjänste- och totalviktklasser beträffande de inom skogsbruket använda traktorerna



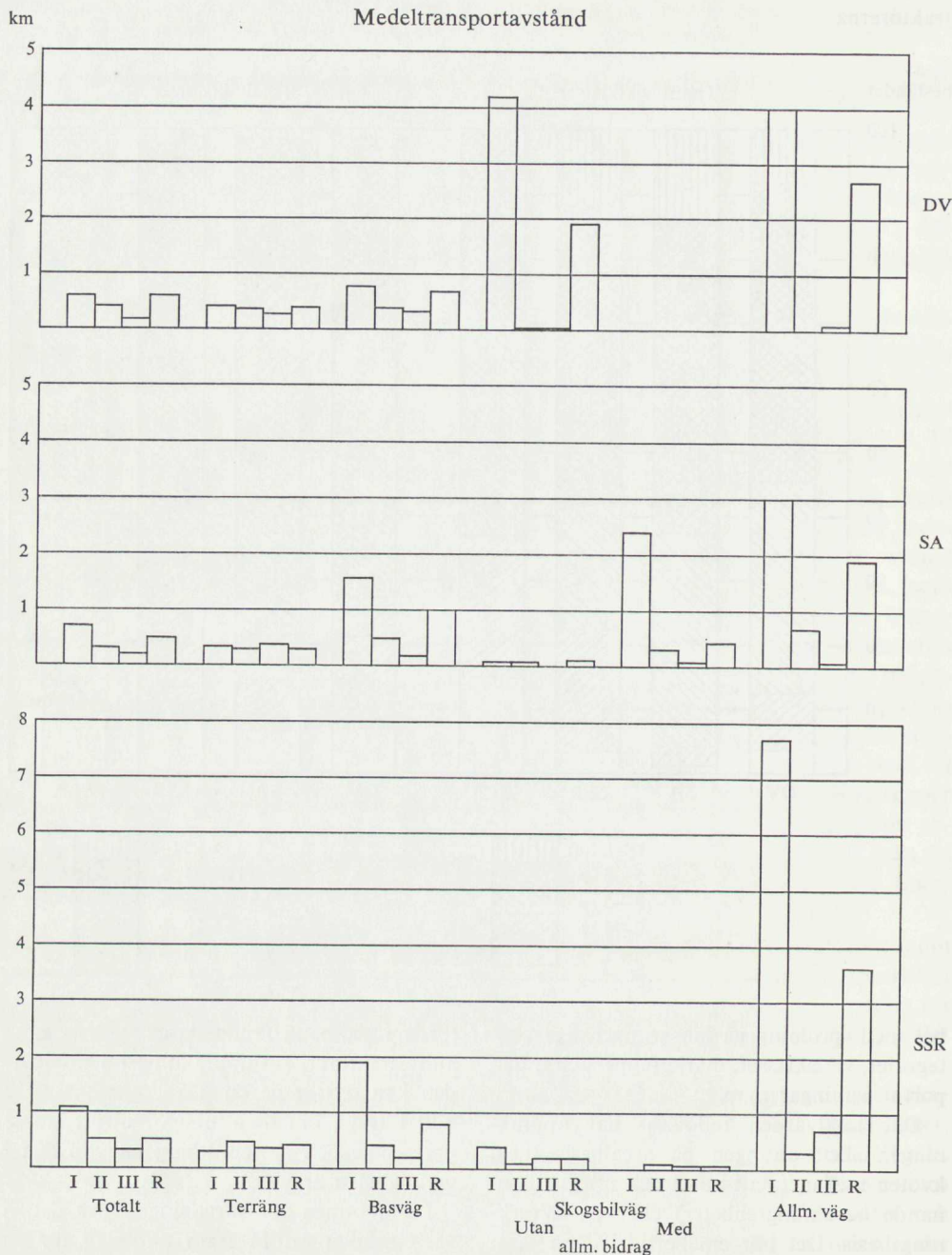
het med spridning på länsgrupper, ägarekategorier, viktsklasser, markgrepps- och transportutrustningar m.m.

Där totalvärden redovisas har uppräkningsmetoden skett antingen på arealbasis (t.ex. kvoten mellan totalt antal och uppgiftslämnande bevakningsenheter) eller på avverkningsbasis. Det bör emellertid i detta sammanhang påpekas att totalvärden hänför sig till högsäsong. Antalet traktorer i avverkningsarbete är mindre under sommarhalvåret, när andra arbetsområden såsom markberedning, vägunderhåll m.m. tillkommer. Dessa kan ha utförts av andra traktorer än av dem som redovisats. Detta förhållande

torde råda beträffande domänverkets egna äldre traktorer. En uppräkningsmetod till totalvärden kan därför ge en något gynnsammare bild i fråga om utrustningar, utförd transportarbete och sysselsättning än vad den i verkligheten är.

Inom ramen för utredningen har det ej varit möjligt att få fram underlag för en exakt beräkning av totalantalet i skogsbruket sysselsatta traktorer. Man redovisar en rad omständigheter som inverkar på bedömningen och anser sammanfattningsvis att antalet inom skogsbruket verksamma traktorer kan sättas till omkring 10 000. Om det är större, antages det överskjutande antalet

Diagram 2. Traktorutredningen 1967.



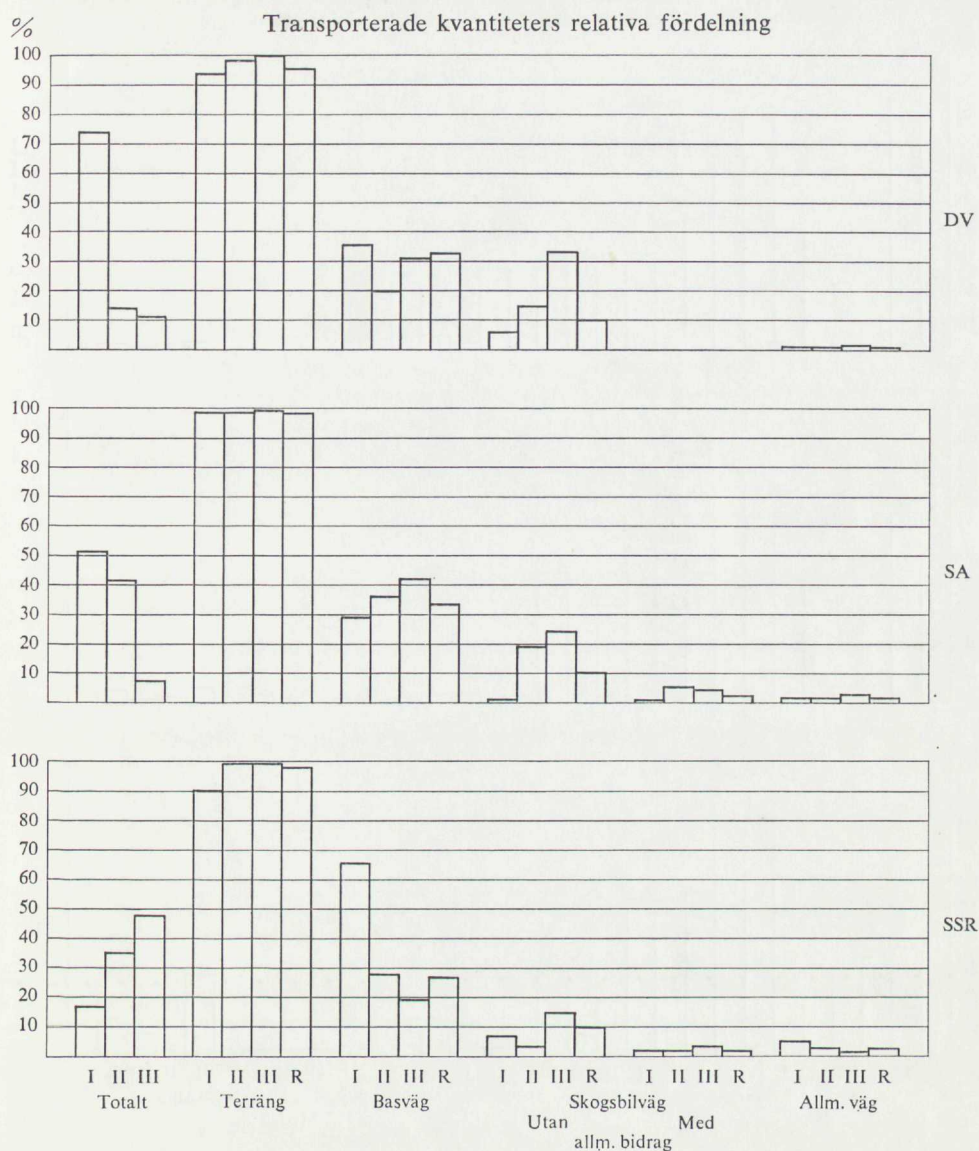
utgöras av traktorer med låg utnyttjande-grad, vilka används inom mindre skogsbruk och i övrigt inom t.ex. jordbruket.

De inledda traktorerna dominerar fortfarande inom storskogsbruket, även om deras andel ej är så stor som tidigare, medan i det

övriga privatägda skogsbruket ett motsatt förhållande synes råda.

I undersökningen skiljer man på tre huvudgrupper av traktorer, nämligen griplasartraktorer, skidders samt övriga traktorer. De två första grupperna kan definieras så-

Diagram 3. Traktorutredningen 1967.



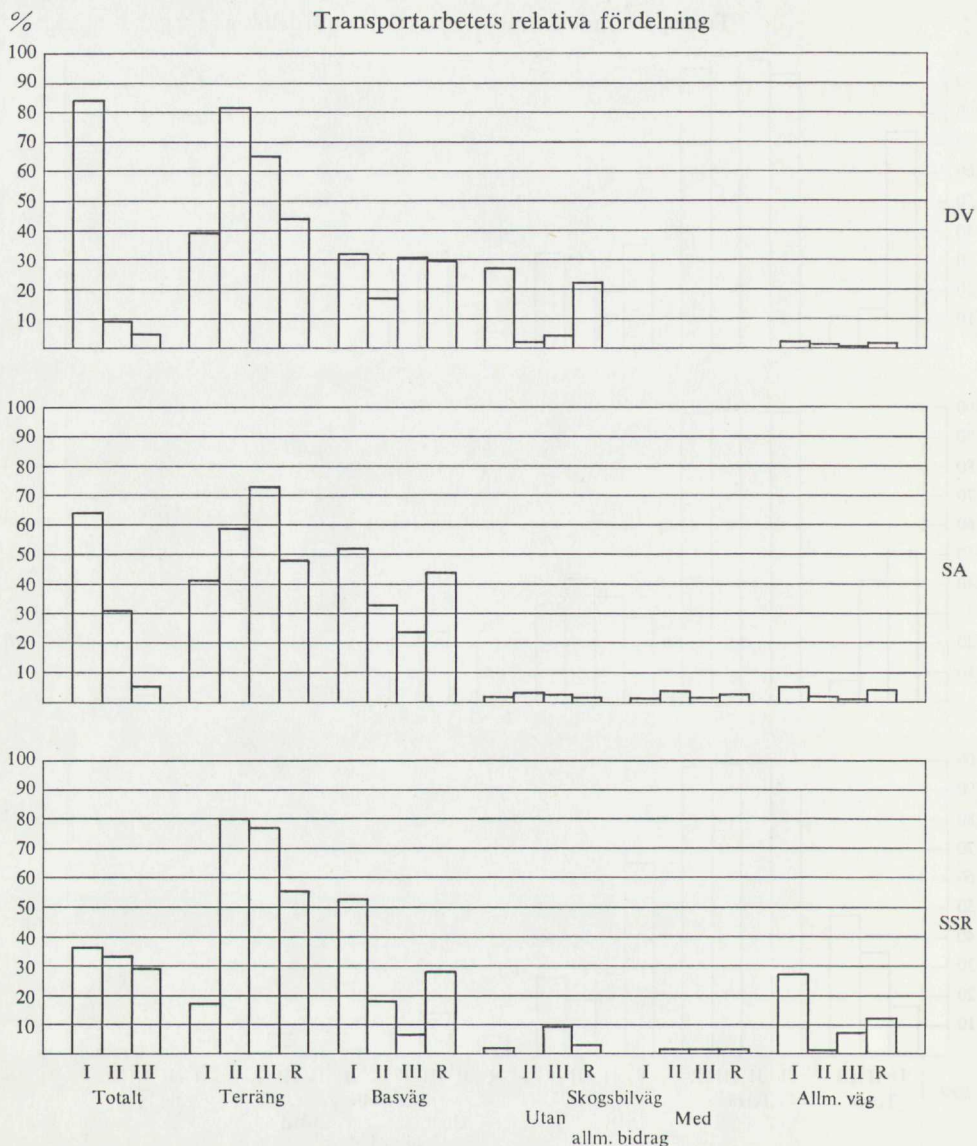
som specialkonstruerade för användning inom skogsbruket, medan så ej är fallet med dem som hänförs till gruppen »övriga traktorer». Dessa senare kan ändå vara försedda med extra utrustningar. Specialtraktorerna dominerar helt inom DV och SA med ca 90—95 % av totala beståndet, medan deras andel inom de båda andra organisationerna är av storleksordningen 70—75 %.

Under de senaste fem åren har andra drivmedelsslag än diesel kraftigt minskat.

Av de i undersökningen ingående traktorer-
na är 99—100 % dieseldrivna. Det kan i detta sammanhang konstateras att i de av AB Bilstatistik utgivna riktpreslistorna för bilar och traktorer efter 1964 inte funnits någon traktor intagen, där annat drivmedel än diesel angivits. I skogstraktorer i specialutförande ingår i regel detaljer (bl.a. motorerna) från standardtraktor i större eller mindre utsträckning.

Beträffande de inom skogsbruket använ-

Diagram 4. Traktorutredningen 1967



da traktorernas tjänstevikter och totalvikter har undersökningen gett i diagram 1 redovisade resultat.

Diagrammen 2—4 visar för de undersökta huvudorganisationerna utom SLA medeltransportavstånd i terräng och på olika slags vägar, procentuell andel av den transporterade kvantiteten, som passerat olika avsnitt av transportkedjan, samt transportarbetets fördelning härvid. Uppgifterna är för berörda organisationer specificerade på länsgrup-

per och sammantagna för riket i dess helhet.

Till grund för diagrammen ligger det i de olika fallen uträttade transportarbetet och den därvid transporterade kvantiteten; värdena är angivna i relativa tal. För domänverkets del t.ex. blir följaktligen i kolumnen »totalt» summan av transportarbetet i områdena I—III = 100 % och av de transporterade kvantiteterna i områdena I—III = 100 %. I de följande fyra kolumnerna blir procentsumman 100 för vardera av områ-

Tabell 14. Transportarbetets relativa fördelning inom SLA.

	Terräng	Basväg	Skogsbilväg utan allm. bidrag	Skogsbilväg med allm. bidrag	Allmän väg
Länsgrupp II	35 %	50 %	7 %	—	8 %
Länsgrupp III	54 %	8 %	4 %	—	34 %
Hela riket	52 %	12 %	4 %	—	32 %

dena I, II och III resp. riket i dess helhet. Medeltransportavståndet är det aritmetiska medelvärde för den relativa kvantiteten.

Beträffande spridningen kring de i diagram 2 redovisade medeltransportavstånden har man från Skogsbrukets Motortransportkommitté uppgivit att de i undersökningen ingående transportavstånden för allmänna vägar ligger mellan 0,03 km och 12,9 km. Medianvärdet blir 0,84 km samt undre kvartilen (25 %) 0,3 km och övre kvartilen (75 %) 2,3 km.

Beträffande SLA anses de lämnade uppgifterna osäkra med hänsyn till det relativt stora bortfallet av svar. Vissa skattningar har dock gjorts för länsgrupperna II och III och för hela riket av den procentuella fördelningen av transportarbetet, se tabell 14.

Under de senaste fem åren har traktorer- nas användningsområden avsevärt förändrats beroende på att lastbilstransporterna trängt djupare in i avverkningsområdena. Ren terrängkörning utan kombination med annan körning har vid DV, SA, SSR och SLA omfattat 44,5 %, 48,5 %, 55 % resp. 52,5 % eller totalt 45—55 % av transportarbetet. När det gäller körning i terräng, på basväg eller skogsbilväg utan allmänna bidrag samt kombinationer mellan dessa var motsvarande procenttal 96, 91, 81 och 62. För dessa andelar av transportarbetet svarade 94—100, 90—97, 82—94 resp. 77—86 % av de inom vederbörande huvudorganisationer verksamma traktorerna. För det totala antalet undersökta traktorer var andelen 90—95 % om hänsyn ej tas till organisationstillhörighet.

Vid undersökningen begärdes från uppgiftslämnarna också en prognos för behovet och utnyttjandet av traktorn under den när-

maste femårsperioden. Samtliga har väntat sig en ökning av transportarbetet, i vissa fall uppskattad till 50 %. Som regel bedöms att prestationsökningen skall kunna tillgodoses med i stort sett oförändrat antal traktorer, eftersom man räknar med tyngre och kraftigare enheter. Variationerna mellan de fyra huvudorganisationerna och inom dessa mellan de enstaka företagen beror på var de befinner sig i den pågående intensiva utveckling, som gäller för terrängtransporterna. Betecknande för bedömningarna är den som gjorts av en skogsägareförening med ca 50 inledda traktorer under högsäsong: »Transporter i terräng samt på traktor- och bilbasvägar bedöms kvantitetsmässigt att öka med ca 50 % under 5 år, medan traktorantalet kommer att ligga ungefär på samma nivå.»

Vid jämförelse med resultaten av 1962 års traktorutredning kan man konstatera en förskjutning av transportarbetet med traktorer från allmänna vägar och vägar med allmänna bidrag mot traktor- och bilbasvägar samt terräng. Man anser allmänt inom de i utredningen deltagande organisationerna att denna utveckling kommer att fortsätta. Detta innebär att någon ökning av den relativt obetydliga andel av transportarbetet, som äger rum på vägar helt eller delvis bestridna av allmänna medel, ej torde komma att äga rum. Tvärtom kan en minskning förutses. Förhållandet sammanhänger med den rationalisering som vidaretransporten av virket undergått och alltjämt undergår.

3.2.3 Anläggningsarbeten m.m.

Förutom i lantbruk och skogsbruk används traktorer och motorredskap inom en rad

olika verksamhetsområden. I synnerhet av motorredskap finns en mängd olika typer, såsom t.ex. asfalt- och betongutläggare, grävmaskiner, lyftkranar, motorschaktvagnar och vägghylvar. Ingen av dessa typer kan på grund av konkurrens med lastbilar bli aktuella i beskattningssammanhang. Sådana motorredskap som hjullastare och gaffeltruckar är i första hand avsedda för lastning, lossning eller stapling av gods men används i samband därmed också för korta transporter. För att de skall kunna klassificeras som motorredskap torde krävas att de med hänsyn till sin konstruktion inte är lämpade för annat transportarbete. De kan emellertid, liksom vissa andra motorredskap, användas även som dragfordon vid längre transporter, om släpvagn kopplas till. En sådan användning torde dock vara tämligen sällsynt. Det fordonsslag som framförallt blir aktuellt i förevarande sammanhang torde alltså vara traktorn.

Vanliga jordbrukstraktorer med tillkopplad släpvagn har använts ganska länge vid *anläggningsarbeten* för transport av jord, grus, sand och andra massor. Denna typ av ekipage har visat sig vara billig och praktisk, i synnerhet inom svårframkomliga arbetsplatser. När jordbrukstraktorerna i början av 1950-talet försågs med moderna dieselmotorer med högre effekter började traktorerna i allt större omfattning att användas som dragare i rent transportarbete. Det var då också ganska naturligt att bygga en speciell släpkärra med tippkar för masstransporter vid schaktningsarbeten. Dessa traktordumprar var mycket användbara vid korta transportsträckor. De var robusta och billiga och hade liten vändradie och hög kapacitet. Genom drivning på släpvagnens axel erhöles ett fordon med god framkomlighet även under svåra förhållanden. Med den ökade framkomligheten på löst underlag visade det sig att det dittills använda styrsystemet med konventionell framaxelstyrning inte gav tillräcklig styrkraft. Eftersom ramstyrningsprincipen redan tidigare använts i stor utsträckning på terränggående fordon både i civilt och inte minst i militärt bruk med mycket gott resultat, var

det naturligt att välja detta system för de nya traktordumprarna. Genom monteringen av ramled på traktorn fick man möjlighet att slopa framaxeln, eftersom släpvagnen stabiliserade traktorn vertikalt. Denna konstruktion ger också bättre frigångshöjd och god framkomlighet i terräng, eftersom den styrda framaxeln har en viss bromsande effekt. Ramstyrningen ger möjlighet att använda stora hjul med god bärförmåga och lågt marktryck trots tung last. För att dumperekipagen skall kunna klassificeras som traktor med släpvagn och alltså undgå skatteplikt har ramleden gjorts delbar.

Vid terrängkörning med tunga lass är det nödvändigt med stora dragkrafter. Detta krav har tillgodosetts genom speciella transmissioner som givit 25 % högre dragkraft på traktordumpen än på en lastbil med dubbelt så hög motoreffekt.

Traktordumpermarknaden domineras för närvarande av Aktiebolaget Bolinder-Munktel. Beträffande företagens traktordumpertyper kan framhållas följande. I augusti 1966 presenterade BM sin DR 631, det första av de nya typfordon för entreprenadtransporter som man har kommit att koncentrera sig på. Detta är ett tvåaxligt ekipage bestående av en enaxlig motorenhet och en enaxlig lastenhet. Styrningen sker genom att de två enheterna med hydrauliska medel vinklas mot varandra, något som fått beteckningen »ramstyrning» eller i vissa sammanhang »midjstyrning», »svansstyrning». Man kan med denna typ av fordon uppnå en god framkomlighet, mest naturligtvis tack vare allhjulsdraft kombinerad med differentialsjärrar på båda axlarna, men även tack vare att de båda enheterna är kring en längsgående axel maximalt rörliga gentemot varandra. DR 631 har ersatt den tidigare tillverkade traktordumpertyp som bestod av en vanlig jordbrukstraktor med en enaxlig släpvagn. I september 1967 ersattes vidare det äldre utförandet (traktor+släpvagn) av den större dumpertypen med boggiaxel på släpvagnen av ett nytt, tyngre ramstyrt fordon med typbeteckningen DR 860. Kraftöverföringen är hydraulisk

och de två axlarna på släpvagnen är fjädrande, vilket är en nyhet för traktordumpfordon. Båda dessa traktordumpertypen har delbar ramled och klassificeras alltså som traktor och släpvagn.

Dumprarna är på grund av de ovan beskrivna egenskaperna särskilt användbara vid vägbyggnad, då den gamla vägen byggs om eller en ny väg byggs vid sidan om den gamla vägen. Schaktmassor från en vägs kärning transporteras till de avsnitt där fyllnadsmaterial erfordras och denna transport utförs som regel på den befintliga vägen. Markförhållandena på schaktnings- och tippningsplatserna är särskilt under vår och höst ofta sådana att en konventionell lastbil har svårt att komma fram utan att man lägger ner kostnader i byggande av provisoriska vägar och underhåll av dessa. Vid kostnadsjämförelsen kommer sedan också in i bilden att traktordumpern men inte lastbilen är fri från skatt. Även med bortseende från denna sista omständighet torde man emellertid kunna hävda att traktordumpern i vissa fall är ett lämpligare transportmedel än en konventionell lastbil. De båda fordonstyperna kompletterar varandra, ett faktum som många åkeriföretagare med större vagnparker också framhållit.

De för traktordumprar speciellt lämpade arbetena är ofta säsongbetonade och förekommer som tidigare nämnts särskilt under vår och höst. I en del fall har en traktordumper fått sättas in under den tid när det varit dåligt väglag och lastbilarna inte kunnat köra för att sedan friställas, när förhållandena blivit bättre. Det är då inte ovanligt att traktordumpern, för att sysselsättas, används för transporter utan egentligt samband med anläggningsarbete. Vid valet mellan lastbil och traktordumper kan det antagas att friheten från fordonsskatt och bränsleskatt för dumperekipaget ofta blir avgörande, i varje fall där det inte krävs högre hastighet.

Den totala tippmarknaden har varit praktiskt taget oförändrad under 1962—1966 när det gäller lastbilar. Däremot har det skett en snabb ökning på traktordumpersidan

från och med 1964 och framåt. Årsförsäljningen av traktordumprar torde nu ligga mellan 700 och 1 000 enheter. En häremot svarande ökning har inte ägt rum beträffande byggnadsinvesteringar, väginvesteringar, kraftverksbyggen e.d., där masstransporter krävs. Utvecklingen kan tyda på att traktordumpern ersatt lastbilen även i andra sammanhang än på arbetsplatser för anläggningsarbeten, vilket i sin tur i någon utsträckning skulle kunna förklaras av att traktordumpern är fri från fordons- och drivmedelsbeskattning. Ett uttryck för en sådan uppfattning kan man också finna i följande uttalande av Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission (TFK:s meddelande nr 66 år 1968, s. 126):

Traktordumpern är en fordonskombination, som gjort sitt egentliga intåg på marknaden under 1960-talet. Förutom konventionella traktordumprar innefattas här även kombinationer med en-axlig dragtraktor (ramstyrda dumprar). På grund av sitt måttliga pris och goda framkomlighet samt frihet från en mängd pålagor har den snabbt funnit användning, vilket avspeglar sig i en kraftig antalsökning mellan 1964 och 1966. Ekonomin har visat sig vara god. Traktordumpern konkurrerar med såväl lastbilar som dumprar och den har sannolikt ännu ej helt nått sin ur ekonomisk synpunkt optimala andel av transportfordonsparken. Å andra sidan kan en skärpt VTF reducera efterfrågan, vilket dock inte kunnat beaktas i denna utredning.

Vid exempelvis vägarbeten är traktordumprar för närvarande mer ekonomiska än lastbilar om transportsträckan understiger 1 500 à 2 000 m samt transportvägen är av typen »terrasserad väg» eller sämre. Vidare görs här det förenklade antagandet, att maskintypen endast används vid anläggningsarbeten samt större grundläggningsarbeten.

Det har inte gått att få någon fullständig kartläggning av hur traktorerna används i anläggningsverksamhet. Vissa uppgifter i TFK:s nyssnämnda meddelande (s. 64) rörande massdisponeringar vid vägbyggnadsföretag ger dock en uppfattning om vilka transportlängder som kan vara aktuella:

För att få en uppfattning om vilka transportlängder, som normalt är aktuella vid ett vägbyggnadsföretag, har vid dåvarande väg- och

vattenbyggnadsstyrelsens rationaliseringsavdelning gjorts en uppföljning av 12 vägföretag omfattande nästan 1 000 000 m³. Resultatet härav jämfördes med uppgifterna från intervjuer med verkmästare, som företogs samtidigt för att öka tillförlitligheten av utredningens värden. Det visade sig, att ca 40 % av transportererna understiger 200 m, 75 % understiger 500 m och 90 % understiger 1 000 m.

I en tidigare enkät rörande sidotagsmassor bedömdes, att transportlängden för dylika massor till bankfyllnad är 4 000 m, till överbyggnadens förstärkningslager 6 500 m och bärlager 8 500 m.

Bolinder-Munktell har låtit utföra en statistisk undersökning rörande användningen av olika traktordumprar, som tillverkats av företaget. Avsikten med undersökningen har varit att klarlägga i vilken omfattning dump-rarna utnyttjas i sådana arbeten för vilka de är konstruerade. Undersökningen omfattar fyra grupper traktorer och släpvagnar. Grupp a består av typen BM 350/DD-10 och DS 630, dvs. en konventionell traktor och en enaxlig, driven dumpervagn. Lastförmågan är tio ton. Grupp b omfattar typen BM 473/DD-1520—1524. Denna kombination består av en konventionell traktor och en driven, tvåaxlig dumpervagn med femton tons lastkapacitet. De i grupperna a och b ingående typerna produceras inte längre. Dessa ha ersatts med de ovan beskrivna dumperekipagen DR 631, som utgör grupp c, och DR 860, som utgör grupp d. Lastförmågan för de båda senare ekipagen uppgår till tio respektive femton ton. Undersökningen avser användningen onsdagen den 28 augusti 1968 och omfattar 25 ekipage i grupp a, 22 ekipage i grupp b, 27 ekipage i grupp c och 28 ekipage i grupp d. Resultaten redovisas i tabell 15.

Ur undersökningen kan följande citeras.

Undersökningens syfte har varit att skatta medelkörsträcka pr dag och hur stor del av traktordumprarnas totala körsträcka som faller inom arbetsplatsen respektive på allmän väg.

En ideal population för undersökningen omfattar samtliga traktordumprar i drift under någon bestämd tidsperiod. Av urvalstekniska skäl har undersökningen fått begränsas till att omfatta BM—Volvo drivna traktordumprar, sålda i perioden 1.1.65—30.6.68. Som urvalsram har använts BM's kundlistor för ovan

nämnda period. Kundlistorna omfattar olika typer dumprar som p.g.a. olikheter i konstruktionen kan förväntas ha väsentligt skilda arbetsuppgifter. De sålda dump-rarna har därför uppdelats i fyra grupper som hållits isär i undersökningen.

Inom varje grupp har dragits ett obundet slumpmässigt urval omfattande 30 dumprar. För de utvalda dump-rarna har man tagit reda på arbetsplats och uppmätt transportsträcka inom arbetsplatsen respektive på allmän väg. Vidare har för varje dumper skattats totala körsträckan under mätningdagen den 28.8.68. Det har ansetts att någon säsongvariation ej föreligger m.a.p. dump-rarnas användningsområden, varför mätningdagen valts selektivt.

I tabell A redovisas urvalets storlek efter reduktion för bortfall. Det egentliga bortfallet, dvs. dumprar som ej kunnat lokaliseras, är av måttlig storlek.

Tabell A.

	Fordonsgrupp			
	a	b	c	d
Antal listnummer	245	353	183	104
Urval	30	30	30	30
I arbete	25	22	27	28
Ej i arbete	4	3	2	0
Egentlig bortfall	1	4	0	2

De två fordon som ej redovisas i tabell A för grupp b och c är ombyggda för speciella ändamål och har därför avförts från populationen.

Med utgångspunkt från de angivna förutsättningarna kan andelen dumprar, som använder allmän väg för transport, vid 95 % konfidensnivå anges till $34 \pm 9\%$ av den vid undersökningen använda populationen. Detta betyder att av de ca 1 300 dump-rarna kan med 95 % sannolikhet mellan 25 % och 44 % — eller antalsmässigt mellan 325 och 570 — antagas utnyttja det allmänna vägnätet i transportarbete. För denna kategori dumprar kan andelen körning på allmän väg av hela körsträckan med samma sannolikhetsgrad antagas vara $66 \pm 10\%$.

Bilskatteutredningen vill slutligen erinra om den offentliga debatt, som förts beträffande traktordumprarnas lämplighet ur trafik säkerhetssynpunkt. Det ankommer emellertid inte på utredningen att ta upp dessa aspekter vid sina bedömningar.

Förutom i anläggningsarbeten används

Tabell 15. Användningen av vissa traktordumperekipage den 28 augusti 1968.

Grupp a

Ekipage nr	Körsträcka		Totalt för dagen (km)	
	Körcykel (m)		Inom arbetsplatsen	På allmän väg
	Inom arbetsplatsen	På allmän väg		
1	500	0	15,0	0
2	350	0	17,5	0
3	550	0	22,0	0
4	1 000	3 000	20,0	60,0
5	1 100	1 000	33,0	30,0
6	550	0	27,5	0
7	×	0	4,0	0
8	600	0	22,8	0
9	150	0	19,5	0
10	170	5 300	21,3	66,3
11	300	0	15,0	0
12	20	500	4,1	10,4
13	300	500	3,0	5,0
14	600	0	32,4	0
15	100	0	6,0	0
16	600	0	18,0	0
17	350	1 000	7,7	22,0
18	950	50	9,5	0,5
19	1 000	2 000	20,0	40,0
20	1 740	96	34,8	1,9
21	500	0	15,0	0
22	200	4 000	30,8	61,6
23	600	0	48,0	0
24	140	0	16,5	0
25	2 500	0	135,5	0

Grupp b

Ekipage nr	Körsträcka		Totalt för dagen (km)	
	Körcykel (m)		Inom arbetsplatsen	På allmän väg
	Inom arbetsplatsen	På allmän väg		
1	200	800	6,5	26,0
2	200	0	12,0	0
3	170	0	20,4	0
4	250	1 200	5,8	27,6
5	2 000	1 000	40,0	20,0
6	220	2 100	13,2	126,0
7	500	0	12,0	0
8	870	900	34,8	36,0
9	162	32	8,1	1,6
10	100	0	4,8	0
11	600	2 500	×	×
12	200	2 500	4,0	50,0
13	800	0	24,0	0
14	2 000	0	72,0	0
15	1 500	0	75,0	0
16	20	80	0,7	2,8
17	200	5 500	5,2	143,0
18	900	500	45,0	25,0
19	150	0	9,0	0
20	200	0	10,0	0
21	450	0	13,5	0
22	140	0	15,1	0

Tabell 15. Forts.

Grupp c

Ekipage nr	Körsträcka		Totalt för dagen (km)	
	Körcykel (m)		Inom arbets- platsen	På allmän väg
	Inom arbets- platsen	På allmän väg		
1	660	0	47,5	0
2	200	3 000	7,2	108,0
3	633	18	27,8	0,8
4	100	200	3,6	7,2
5	200	0	12,0	0
6	100	0	8,0	0
7	75	0	5,3	0
8	200	0	8,0	0
9	250	0	15,0	0
10	450	0	31,5	0
11	350	0	28,0	0
12	800	0	40,0	0
13	41	2 400	0,7	40,8
14	1 000	0	22,0	0
15	1 100	0	28,6	0
16	200	3 000	7,2	108,0
17	250	0	15,0	0
18	300	0	30,0	0
19	500	0	80,0	0
20	500	0	10,0	0
21	600	4 600	13,2	101,2
22	150	0	9,0	0
23	75	0	1,4	0
24	50	0	2,0	0
25	400	0	16,0	0
26	75	0	4,8	0
27	300	0	42,0	0

vanliga traktorer med tillkopplade släpvagnar — och som ovan påpekats också traktordumprar — i rena landsvägstransporter. Inte sällan utnyttjar man såsom dragfordon en lastbil, som kunnat registreras som traktor genom att den saknar lastflak och genom att max.hastigheten sänkts till 30 km i timmen. Att man för dessa landsvägstransporter valt traktor istället för lastbil torde inte kunna förklaras av något annat än skattefriheten för traktorekipaget.

Det har inte varit möjligt att genomföra en fullständig undersökning av hur traktorer används för landsvägstransporter utanför lantbruks- och skogsbruksnäringarna. Utredningen får därför nöja sig med att redovisa några exempel, som belyser skattesystemets betydelse för valet av transportmedel.

En torvindusti i södra Sverige använder traktortåg för transporter på allmän väg av torv från två olika mossar till fabriken.

Från och med hösten 1968 kommer tre traktortåg att användas. Varje tåg lastar 22 ton och består av en tvåaxlig traktor och två tvåaxliga släpvagnar. Transportsträckan på väg är omkring tre mil. Från augusti 1968 till juni 1969 räknar man med att transportera totalt ca 12 000 ton torv till fabriken.

Ett bruk i mellersta Sverige har valt att för vissa närtransporter använda traktortåg. Dragfordonen utgörs av lastbilar med ca 6,5 tons tjänstevikt och 250 hästkrafters motor, som försetts med sådan växellåda att de inte kan framföras med högre hastighet än 30 km i timmen. Vid den transportekonomiska kalkylen har företaget ansett att den låga hastigheten saknar betydelse, eftersom det med hänsyn till last och vägförhållanden inte är möjligt att köra fortare. Papper i rullar transporteras mellan bruket och hamnen, en sträcka om två km. Varje transport omfattar 18—20 ton. Papperet körs på truc-

Tabell 15. Forts.

Grupp d

Ekipage nr	Körsträcka		Totalt för dagen (km)	
	Körcykel (m)		Inom arbets- platsen	På allmän väg
	Inom arbets- platsen	På allmän väg		
1	250	0	11,5	0
2	850	7 500	7,7	67,5
3	1 000	0	55,0	0
4	150	0	9,0	0
5	250	2 000	9,0	72,0
6	650	0	28,6	0
7	100	0	5,0	0
8	1 000	0	50,0	0
9	1 700	5	85,0	0,3
10	100	0	5,0	0
11	1 030	0	41,2	0
12	2 500	0	100,0	0
13	25	0	1,5	0
14	1 000	0	20,0	0
15	300	0	21,0	0
16	730	3 700	10,2	51,8
17	50	3 000	1,1	66,0
18	200	0	4,0	0
19	1 120	1 900	29,1	49,4
20	1 000	0	40,0	0
21	1 120	1 900	29,1	49,4
22	1 120	1 900	29,1	49,4
23	900	0	36,0	0
24	0	2 000	0	72,0
25	1 000	0	40,0	0
26	300	0	18,0	0
27	150	0	13,5	0
28	550	0	49,5	0

kar direkt ombord på fordonet, vars lastdel vilar på en semitrailer med dubbla bakaxlar. Företaget har f.n. två fordonståg men avser att inom en snar framtid skaffa ytterligare två. Årligen transporteras ca 150 000 ton. Sulfitmassa transporteras på liknande fordon i säckar mellan sulfitfabriken och bruket, vilket betyder en transportsträcka på sex km. Varje transport omfattar 28—30 ton. Två ekipage används för dessa transporter. Årliga transportkvantiteten utgör 38 000 ton torr massa eller drygt dubbelt i reell vikt. Brännolja transporteras mellan hamnen och bruket, två km, i ett för oljtransport särskilt apterat traktorfordon av samma typ, som används för pappers- och massatransporterna. Per år transporteras 50 000 m³.

Bofors AB, Bofors, använder traktor som dragfordon för kanoner, som på egna hjul förs från fabriken till ett skjutfält ca

4—5 km därifrån. Undantagsvis utnyttjas ett annat fält, som ligger omkring 4 mil från fabriken. Traktorn drar endast en pjäs i taget. Pjäserna utgörs vanligen av en 40 mm luftvärnsautomatkanon, vikt 4,5 ton, eller en 15,5 cm haubits, vikt 7—8 ton.

Inom träindustrin används traktortåg för transport av hus eller huselement. Ett företag har sex traktorer, varav tre används samtidigt 20—25 dagar per månad. Lasten per fordonståg uppgår till ca nio ton och den sammanlagda transportmängden per år till ca 4 500 ton. Det genomsnittliga transportavståndet är fem à sex mil. Från företaget har man uppgivit att transport på släpvagn är lämpligast, eftersom lastflaket ligger förhållandevis lågt. Ett annat företag sysselsätter två traktortåg med två släpvagnar och en lastkapacitet om tio ton per tåg. Tågen används vanligen tio dagar per månad. Årligen transporteras ca 1 250 ton

över en genomsnittlig transportsträcka om sju mil. Företaget anser att högre hastighet än 30 kilometer i timmen inte är lämplig med hänsyn till lastens beskaffenhet.

I Norrland slutligen förekommer transporter över anmärkningsvärt långa sträckor med nerväxlade lastbilar av de största typerna som dragfordon. En åkare utför periodvis två à tre transporter per vecka mellan Kalix och Piteå, en sträcka på ca 16 mil. Lasten består av sågade trävaror.

3.2.4 Vissa kostnadsberäkningar

För att få en uppfattning om skillnaderna i transportkostnad mellan lastbils- och traktorekipage har utredningen genomfört en schematisk beräkning utifrån vissa förenklade förutsättningar.

I båda fallen utgår beräkningarna från samma slag av fordon, nämligen ett dragfordon, konstruerat som semitrailer, och en påhängsvagn med boggi. För dragfordonet antages tjänstevikten vara 7,8 ton och totalvikten 22,0 ton och för släpvagnen 6,0 ton resp. 30,0 ton. Ekipagets lastförmåga är alltså 24 ton. På dragfordonet i traktorekipaget har företagits sådan åtgärd att den konstruktiva maximihastigheten är 30 kilometer i timmen. Kostnadsposter, som inte särskilt anges, antages vara lika stora för båda ekipagen. I övrigt gäller bl.a. följande förutsättningar.

- 1) Total körlängd i mil vid olika genomsnittliga transportavstånd (dvs. halva körcykler) antages vara:

Transp.-avst. i km	Total körlängd i mil	
	Lastbil	Traktor
5	18 200	17 100
10	29 000	26 100
25	46 000	40 200
50	56 500	47 100
100	60 000	49 300

- 2) Hela avskrivningen antages vara körlängdsberoende. Någon tidsavskrivning förekommer inte. Tidsfaktorn kommer in i bilden på det sättet att traktorns

»livslängd» i mil jämfört med lastbilens antages minska med endast hälften av den minskning som skulle ha inträtt om »livslängden» i år varit densamma för både lastbil och traktor.

- 3) Drivmedelskostnaderna uppskattas på detta sätt:

	Lastbil	Traktor
Drivmedelsförbrukning (genomsnittsvärden)	4,9 l/mil	5,5 l/mil
Drivmedelspris inkl. skatter	57 öre/l	21 öre/l

- 4) Bland fasta kostnader per år upptages följande:

	Lastbil	Traktor
Förarkostnad	25 000 kr	25 000 kr
Försäkring (inkl. släpvagn)	3 000 kr	1 480 kr
Fordonsskatt (inkl. släpvagn)	8 580 kr	0 kr

- 5) Släpvagnens totala körsträcka antages i vardera fallet vara densamma som för respektive dragfordon.
- 6) Det antages att ekipagen kör med fullt lass i ena riktningen och tomma i retur. Lastnings- och lossningstiden för varje körcykel antages vara 45 min. och den genomsnittliga färdhastigheten 50 km/tim för lastbilen och 30 km/tim för traktorn. Körcykelns längd i minuter blir då för olika transportavstånd och respektive fordonskategori:

Transportavstånd (dvs. halv körcykel)	Lastbil	Traktor
5 km	57 min.	65 min.
10 »	69 »	85 »
25 »	109 »	145 »
50 »	165 »	245 »
100 »	285 »	445 »

Under bl.a. ovan angivna förutsättningar ger kostnadsjämförelsen de resultat som framgår av tabell 16.

Tabell 16. Transportkostnad per ton och per tonkm.

Transport- avstånd (= halv körcykel)	Transport- kostnad öre per ton		Transport- kostnad öre per tonkm.	
	Lastbil	Traktor	Lastbil	Traktor
5 km	158	141	31,6	28,2
10 »	209	193	20,9	19,3
25 »	372	348	14,9	13,9
50 »	616	600	12,3	12,0
100 »	1 120	1 097	11,2	11,0

De gjorda jämförelserna tyder på att traktortransporter i dagens läge är jämfört med lastbilstransporter billigare även på längre transportavstånd. Av de redovisade förutsättningarna synes det klart framgå att den avgörande orsaken härtill är att för traktortransporterna inte lämnas några bidrag till kostnaderna för vägväsendet. Slutsatsen bör bli att traktortransporter — under de ovan redovisade förutsättningarna — inte är samhällsekonomiskt motiverade.

Utredningen har också försökt göra en motsvarande kostnadsjämförelse för transport med jordbrukstraktor och konventionell lastbilstransport. Det har emellertid visat sig omöjligt att få fram en sådan på grund av svårigheterna att fastställa förutsättningarna i olika avseenden för traktortransporten.

Det har från lantbrukshåll hävdats att man för landsvägstransporterna med lantbrukstraktorer tar i anspråk endast en tillfälligt uppkommande överkapacitet och att dessa transporter saknar betydelse för dimensioneringen av traktorparken och för personalbehovet. Ett sådant resonemang kan givetvis ha berättigande om traktortransporterna är korta och fåtaliga. Med denna utgångspunkt bör transporten eventuellt belastas endast med kostnad för drivmedel och visar sig i jämförelse med lastbilstransporten vara lönsam för hur långa sträckor som helst, även om en vägtrafikbeskattning läggs på traktortransporten. Om transporten avser en längre sträcka och alltså tar lång tid brister emellertid förutsättningarna för resonemanget, eftersom det då är orealistiskt att inte räkna med kostnad

för förare och avskrivning. Man kan alltså här endast konstatera att korta och sällan förekommande transporter är samhällsekonomiskt lönsammare om de utförs med traktor i stället för med lastbil.

I det motsatta extremfallet, där lantbruks-traktorn används intensivt för landsvägs-transporter, måste man vid kostnadsjämförelsen belasta traktortransporten helt ut med personalkostnader och fasta fordonskostnader. I dessa fall blir traktortransporten inte lönsam om den träffas av vägtrafikbeskattning.

De i skilda situationer aktuella förutsättningarna ligger uppenbarligen mellan dessa båda ytterlighetsfall och varierar för olika lantbrukare. Att landsvägstransporterna kan ha stor betydelse för dimensioneringen av traktorparken framgår i synnerhet av det under 3.2.1 redovisade uttalandet från Sockerbolagets sida. Det är dessutom vid sådana intensiva transportperioder som t.ex. under betkampanj och vid skörd för konserveringsindustrin som också behovet av särskild personal för traktortransporter blir betydelsefullt och som personalkostnaden i mycket stor utsträckning måste belasta dessa transporter.

Utöver de nu redovisade mera allmänna slutsatserna torde det inte vara möjligt att av kostnadsjämförelser inom lantbrukssektorn få några synpunkter på traktorbeskattningsfrågan.

3.3 Utredningens överväganden och förslag

Utredningen har i avsnitt 2 i korthet redovisat innebörden av den s.k. kostnadsansvarighetsprincipen och utgångspunkterna för utredningens arbete. För att kunna fullfölja uppgiften att åstadkomma ett skattesystem, som går att förena med kostnadsansvarighetsprincipen, har bilskatteutredningen ansett det nödvändigt att få en uppfattning i huvuddrag av hur vägtrafikkostnaderna skall fördelas mellan olika trafikantkategorier och mellan de enskilda fordonen inom dessa kategorier. Undersökningarna och beräkningarna av kostnadsansvarighetsprincipens innebörd kommer sannolikt även med den

begränsade omfattning som är aktuell för bilskatteutredningen att ta längre tid än man från början räknade med. Vissa förhållanden synes emellertid redan nu framstå som så säkra, att man kan ta dem som utgångspunkt för ett förslag om traktorbeskattning.

Såsom framgår av diskussionen i avsnitt 2 torde såväl praktiska och administrativa överväganden som de för kostnadsansvaret i första hand avgörande faktorerna innebära, att man ännu under många år måste räkna med att kostnaderna för vägväsendet och vägtrafikväsendet måste täckas på i huvudsak samma sätt som nu, dvs. genom en kombination av fordonsskatt och drivmedelsskatter. De faktorer som i första hand blir bestämmande för ett fordonns kostnadsansvar synes, åtminstone utanför områden med trängseltrafik, vara körsträckan och axeltrycket eller — förenklat — fordonsvikten. Detta i sin tur leder till slutsatsen att skatten eller avgiften per kilometer bör vara ungefär densamma oavsett om transporten sker med lastbil eller traktortåg.

Utredningen kan inte redan nu ta ställning till i vad mån den nuvarande lastbilsbeskattningen motsvarar eller avviker från kostnadsansvarighetsprincipen. Det är därför inte heller möjligt att säga i vad mån en traktorbeskattning, som anpassas efter skatten på lastbilar, ger ett uttag som överensstämmer med det enskilda fordonets kostnadsansvar. Utredningen vill emellertid här peka på syftet med den nya trafikpolitiken, nämligen att olika transportgrenar skall konkurrera på lika villkor. Detta betyder att beskattningen skall vara neutral med avseende på transportkonsumentens val mellan olika transportmedel under förutsättning att kostnaderna för det allmänna är lika stora. Ett sådant synsätt torde vara tillämpligt just beträffande förhållandet mellan lastbils- och traktortransporter. Utredningen anser det därför riktigt att redan nu sträva efter en överensstämmelse i skattehänseende mellan de båda transportmedlen. Behovet härav och vådorna av den nuvarande lagstiftningen synes väl dokumenterad i redogörelsen under 3.2. Den starkt ökande om-

fattningen av transporter på väg med traktorekipage är enligt utredningens mening i mycket betydande omfattning en följd av skattefriheten för detta transportmedel.

Vid samordningen av lastbils- och traktorbeskattningen måste man iakttä vissa begränsningar. Vad gäller lastbilarna är från skatteplikt undantagna i princip endast fordon som uteslutande används inom inhägnade områden. En lika omfattande skatteplikt för traktorer skulle inte vara rimlig. Det är på vägarna som lastbilarna har sitt naturliga verksamhetsfält och endast få lastbilar torde finnas som inte alls utnyttjar vägnätet. I fråga om traktorerna kan situationen nästan sägas vara den motsatta. Att så många traktorer framförs på väg i dagens läge torde i hög grad vara en följd av den nuvarande skattefriheten. En motsvarande jämförelse kan göras vid bedömningen av frågan om traktorbeskattningen skall avse transporter på alla slag av vägar eller endast statsbidragsberättigade enskilda vägar och allmänna vägar eller möjligen enbart allmänna vägar. Beträffande lastbilarna ligger tyngdpunkten av transportarbetet på de stora, med allmänna medel finansierade vägarna, medan traktorerna ofta framförs på enskilda småvägar. Med utgångspunkt från att utnyttjandet av de vägar som finansieras med allmänna medel är grundläggande för kostnadsansvaret leder alltså dessa jämförelser till att en omfattande skatteplikt ger ett fel som generellt sett — men inte alltid i det enskilda fallet — blir relativt litet beträffande lastbilarna men mycket stort beträffande traktorerna.

Också rent praktiska överväganden kommer in i bilden när det gäller att bestämma vilken användning som skall vara skattepliktig. Slutligen torde det förhållandet att det här rör sig om att införa skatteplikt för en fordonskategori, som hittills varit helt fri från skatt, motivera att man går fram med en viss försiktighet, särskilt om konkurrensneutralitet mellan lastbils- och traktortransporter ändå i huvudsak uppnås.

Vid övervägande av dessa olika omständigheter har utredningen ansett sig böra som riktmarke för förslaget till traktorbeskatt-

ning ha en med lastbilsskatten likvärdig skatt för traktortransporter på allmän väg.

I den tidigare omnämnda diskussionspromemorian uttalade bilskatteutredningen, att det ur många synpunkter är önskvärt dels att dra en relativt snäv gräns för användningen av skattefria traktorer, dels att för övriga traktorer ta ut skatt enligt i princip samma normer som gäller beträffande lastbilar. Detta uttalande är fortfarande giltigt. De främsta grunderna härför kan sammanfattas på detta sätt. Det finns av praktiska skäl inte någon möjlighet att ta ut skatt endast för den körning som sker på allmän väg. Om man skall uppnå syftet med beskattningen kan man inte tillåta obeskattade fordon att utföra transporter på allmän väg. Med andra ord skall det fordon som utför transporter på allmän väg vara skattepliktigt och det fordon som inte är skattepliktigt inte få utföra sådana transporter. Om skattesystemet skall kunna göras tillräckligt enkelt från administrativa och kontrollmässiga synpunkter får avsteg ske från denna enkla princip endast om tungt vägande skäl talar härför.

Den nuvarande användningen av traktorn är uppenbarligen ofta blandad på det sättet att ett och samma fordon används för transport ibland på allmän väg och ibland utanför det allmänna vägnätet. Användningen är alltså inte alltid anpassad för den nyss angivna principen, som sannolikt i vissa fall kan komma att tvinga fram en del omställningar. Man skall emellertid hålla i minnet att den nuvarande situationen inte återspeglar ett idealiskt förhållande, som i och för sig är värt att bevara. Tvärtom har de hittillsvarande beskattningsreglerna — som utredningen tidigare påtalat — åstadkommit en rad icke önskvärda effekter. Den situation man bör jämföra med som ideal är den som skulle ha funnits om skatt utgått för — och endast för — körning på allmän väg. Eftersom detta är ett hypotetiskt fall kan man naturligtvis inte ha någon visshet om hur situationen skulle ha tett sig. Utredningen finner det emellertid i hög grad sannolikt att traktorer, utom för vissa speciella sektorer av näringslivet, endast sällan

skulle ha använts i transportarbete på allmän väg. Mot denna bakgrund kan det antagas att en tillämpning av den i föregående stycke angivna principen inte orsakar en ur samhällsekonomisk synpunkt ogynnsam utveckling av transportapparaten.

Som utredningen antytt finns det dock vissa näringsgrenar för vilka förhållandena är så speciella, att särregler kan anses motiverade. Detta är fallet beträffande lantbruket och skogsbruket. Utredningen har kommit till den uppfattningen att man även med det ideala skattesystem, som utredningen tidigare använt som jämförelsegrund, skulle ha utnyttjat lantbrukets och skogsbrukets traktorer för de egna närtransporterna, dvs. för kortare landsvägstransporter av produkter från och förnödenheter för dessa näringsgrenar. Marginalkostnaden för traktortransport är i dessa fall sannolikt så låg, att lastbilstransport inte skulle vara något konkurrenskraftigt alternativ. Det finns alltså skäl som talar för särbestämmelser beträffande lantbruks- och skogsbrukstraktorer, om dessa bestämmelser kan utformas så att de från konkurrens- och kontrollsynpunkter blir acceptabla.

Utredningen har övervägt olika möjligheter att bestämma begreppet lantbruks- och skogsbrukstraktorer. Någon anknytning till ägarens status synes inte möjlig. I lantbruket och särskilt i skogsbruket använder man i stor utsträckning inlejda maskiner. Utredningen har inte ansett att man genom skattelagstiftning bör ingripa i detta.

En anknytning till ägarebegreppet skulle också föranleda problem i sådana fall där lantbruket eller skogsbruket utgör endast en del av den förvärvsverksamhet som ägaren bedriver, såsom är fallet t.ex. med många skogsbolag. Utredningen har i stället ansett att man genom att anknyta till användningen av fordonet får en bättre bestämning av begreppet lantbruks- och skogsbrukstraktor. Härmed bör då förstås traktor som används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk, dvs. sådana transporter som enligt utredningens tidigare antagande skulle ha utförts med traktor även inom det ideala skattesystemet.

Till denna bestämning kan sedan fogas en avstånds begränsning.

Utredningen har övervägt om lantbruks- och skogsbrukstraktorerna — såsom användningen begränsats ovan — bör vara helt fria från skatteplikt. Det synes ur konkurrenssynpunkt i och för sig inte finnas anledning att ta ut någon särskild avgift för gruppen. Å andra sidan innebär det skisserade systemet ett klart gynnande av lantbruket och skogsbruket jämfört med andra kategorier, som utnyttjar traktortransporter. Det torde vara rimligt att ta ut en måttlig årsavgift för att till någon del täcka kostnader som användningen på allmän väg av lantbruks- och skogsbrukstraktorer orsakar samhället. Avgiftens storlek blir givetvis beroende av hur man avståndsmässigt bestämmer vad som skall anses som lantbrukets och skogsbrukets normala närtransporter.

Vid bestämmande av maximigränsen för de normala närtransporterna bör som grund för bedömningen ligga den faktiska användningen i dagens läge av lantbruks- och skogsbrukstraktorer med korrigering för den effekt skattefriheten kan antagas ha haft. Den under 3.2 lämnade redovisningen ger givetvis inte någon fullständig bild. Vad beträffar skogsbruket kan man konstatera att traktortransporterna på allmän väg avser endast korta sträckor. I fråga om lantbruket blir bilden en annan. Traktorerna används här även för anmärkningsvärt långa transporter. I inte obetydlig grad är detta sannolikt en följd av den nuvarande skattefriheten. Även andra omständigheter spelar emellertid in. Av vikt torde i vissa fall vara t.ex. det förhållandet att lastbilarna inte alltid kan framföras ute på fälten och att man då genom användningen av traktor för hela transportsträckan vinner fördelen att slippa omlastning. Detta talar i någon mån för att man — utan att befara snedvridningar i transportapparaten — skulle kunna sätta maximigränsen för normala närtransporter tämligen högt. Å andra sidan skulle det te sig stötande att tillåta alltför långa transporter mot endast en tämligen ringa årlig avgift, som beräknats med hänsyn till en mera inskränkt användning av lantbrukstrakto-

erna. Redovisningen under 3.2 ger emellertid vid handen att de långväga traktortransporterna framförallt förekommer i mera speciella fall, såsom vid leveranser av potatis till stärkelsefabrikerna, av grönsaker till konserveringsindustrin och av betor till sockerbruket. Den transportstruktur som uppkommit här gäller speciella förhållanden och vissa geografiskt begränsade delar av landet. Det synes inte rimligt att låta denna bli normgivande. Utredningen har i stället funnit det naturligt att vid bestämmandet av vad som skall anses som normala närtransporter i första hand se på redovisningen av leveranser till och från centralföreningarna. Av tabell 3 A framgår att om gränsen sätts vid 15 km faller inom denna 66 % av de lantbrukare som redovisningen omfattar, medan motsvarande siffror är 87 % vid 20 km och 95 % vid 25 km. Tabell 3 B visar att av antalet leveranser till och från centralförening faller 81 % inom 15 km, 93 % inom 20 km och 98 % inom 25 km. Eftersom skattefriheten kan antagas ha spelat en mindre roll för utformningen av körmönstret för transporter till och från centralförening, skulle det i och för sig kunna finnas skäl att bestämma gränsen till 25 km. Storleken av den årliga skatten för lantbruks- och skogsbrukstraktorerna är emellertid — som tidigare påpekats — beroende av hur vidsträckt den »fria räjongen» blir. En ökning av maximigränsen från 15 km till 25 km skulle i princip innebära en betydande höjning av den årliga avgiften. Intresset av att tillgodose en relativt liten marginalgrupp kan inte vara så stort att det uppväger nackdelen av en sådan höjning för alla lantbruks- och skogsbrukstraktorer. Särskilt klart framstår detta om man jämför antalet leverantörer/köpare med antalet leveranser för olika transportavstånd (tabellerna 2 och 3). Inom 15-kmräjongen faller 66 % av leverantörerna/köparna men hela 81 % av leveranserna. Motsvarande siffror för 20- resp. 25-kmräjongerna är 87 % och 93 % resp. 95 % och 98 %. Det är naturligt att de lantbrukare som har långa transportavstånd mera sällan utnyttjar traktor för sina transporter. Genomsnittliga antalet transporter per år och lantbrukare

är 7,2 för gruppen med transportavstånd t.o.m. 15 km men endast 5,0 för gruppen med längre transportavstånd. En motsvarande jämförelse vid 20-kmgränsen ger siffrorna 6,9 och 4,5. Resonemanget innebär att man måste söka en lämplig avvägning mellan majoritetens och minoritetens intressen och starka skäl talar som synes för att den »fria räjongen» bestäms till 15 km. Vid bedömningen kommer också in i bilden frågan om möjligheterna att överskrida den fastställda maximigränsen. Genom den veckoskatt som utredningen också föreslår och som motiveras utförligare härnedan, kommer även de körningar som faller utanför den »fria räjongen» att kunna utföras mot en särskild avgift. Härigenom blir nackdelarna av begränsningen väsentligt mindre. Å andra sidan medför såväl räjongbegränsningen i sig som veckoskattesystemet kontrollmässiga och administrativa problem. En vidare gräns än 15 km skulle minska dessa problem.

Vid en sammanvägning av alla olika intressen, såsom att undvika snedvridningar i transportapparaten, att hålla den årliga avgiften på en för majoriteten rimlig nivå och att begränsa de kontrollmässiga och administrativa problemen, har utredningen stannat för att gränsen för varje enskild transport på allmän väg bör sättas till 20 km. Såsom framgår av specialmotiveringen blir den årliga skatten — traktorskatten — 200 kr i detta fall. Vad gränsdragningen innebär för de tidigare diskuterade mera speciella transporterna framgår av tabellerna 5, 7, 8 och 13. De här uppkommande problemen behandlar utredningen i samband med diskussionen om veckoskatt.

För skogsbrukets del synes en maximigräns om 20 km vara helt tillfyllest. Såsom framgår av redovisningen i föregående kapitel täcker dock inte motortransportkommitténs undersökning hela fältet. Det stora bortfallet av svar beträffande SLA har medfört att uppgifter om medeltransportavstånden för denna grupp inte kunnat läggas fram. Det är också möjligt att delar av bondeskogsbruket kommit att falla utanför undersökningen, eftersom denna gällt endast

domänverket och de tre stora huvudorganisationerna inom skogsbruksnäringen. Utredningen håller emellertid för sannolikt att de tidigare förda resonemangen äger giltighet även för den — med säkerhet ringa — del av skogsbruket som inte är representerad i undersökningen.

Det ovan skisserade systemet innebär i stora drag att man kan urskilja tre klasser av traktorer:

Klass I. Sådana traktorer får i princip inte användas för transport på allmän väg. Såväl traktorerna som av dem dragna släpvagnar är fria från skatt. För drift av traktorerna får skattefri brännolja användas.

Klass II. Till denna klass hör vad som ovan kallats lantbruks- och skogsbrukstraktorer. De får användas för transport på allmän väg av produkter från och förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk upp till högst 20 km. Skattefri brännolja får användas men en mindre årsskatt skall utgå för traktorerna. Släpvagnar, som dras av dessa traktorer, är fria från skatt.

Klass III. Dessa traktorer får ur skattesynpunkt fritt använda de allmänna vägarna för transporter. Skatten för traktorerna och för släpvagnar, som dras av dem, skall utgå på motsvarande sätt som för lastbilar och lastbilsdragna släpvagnar, dvs. med fordonskatt på traktorer och släpvagnar och med drivmedelsskatt på bensin och brännolja, som används för drift av traktorerna.

Den sålunda i grova drag redovisade gruppindelningen är i huvudsak ändamålsenlig och fyller dessutom kravet på enkelhet i gränsdragningen. Den är också — som utredningen framhållit redan i avsnitt 2 — oberoende av om skattesystemet är utformat som nu med drivmedelsskatt och fordonskatt eller enligt alternativet med kilometerkatt för brännoljedrivna fordon och därav dragna släpvagnar.

Utredningen har diskuterat i vad mån man för att tillgodose olika praktiska behov kan jämka principerna utan att offra fördelarna.

Utan att ge avkall på kravet om konkurrensneutralitet bör man kunna medge att klass I traktor vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe e.d. används för transport av redskap, som skall drivas med traktorn, eller av drivmedel, reservdelar eller liknande för traktorn eller redskapet. Vidare bör man kunna tillåta, att klass I traktor utan att skatteplikt inträder används för transport i samband med passage av allmän väg, när arbetsplatsen är belägen på båda sidor om vägen.

Enligt redovisningen under 3.2.3 förekommer det i synnerhet i samband med vägbyggen att traktordumprar används för korta massförflyttningar. Vid sådana arbeten försöker man i största möjliga utsträckning att som transportleder använda redan befintliga vägar, som ligger i anslutning till nybygget, i stället för att anlägga särskilda »hjälpvägar» för anläggningsarbetena. Detta betyder att traktordumprarna i viss utsträckning utför sina transporter på allmän väg. Eftersom framkomligheten i början eller slutet av transporten, dvs. på själva byggnadsplatsen, ofta är dålig kan inte alltid traktordumpen ersättas av en lastbil. Det skulle alltså kunna övervägas om inte sådana mycket korta landsvägstransporter med traktor skulle kunna tillåtas utan att skatteplikt inträder. Flera skäl talar emellertid mot detta. I första hand är dessa skäl administrativa och kontrollmässiga. Vidare måste beaktas att det — såsom framgår av Bolinder-Munktells tidigare redovisade undersökning — är fråga om ett intensivt och ur slitagesynpunkt betydelsefullt utnyttjande av vägen. Det bör också påpekas att användandet av befintliga vägar för sådana korta massförflyttningar innebär avsevärda nackdelar med hänsyn till de negativa effekterna ur trafiksäkerhets- och kapacitetssynpunkt på dessa vägar.

Samma användning för transport på allmän väg som är tillåten för klass I traktorer bör också medges för lantbruks- och skogsbrukstraktorer. Vad gäller transporter därutöver kan man inte gärna kräva att uteslutande produkter från och förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk skall transpor-

teras med sådana traktorer. En regel av detta innehåll skulle enligt utredningens uppfattning genom sin stelhet leda till otaliga men var för sig obetydliga överträdelser. Ett så strängt fasthållande vid regeln skulle heller inte tjäna de syften som ligger bakom utredningens förslag. Utredningen vill därför föreslå en formulering som innebär att med klass II traktor endast i undantagsfall får transporteras annat än dessa särskilda produkter och förnödenheter.

Såsom framgått av redovisningen under 3.2.1 förekommer det inte sällan att i synnerhet lantbrukstraktorer i vissa sammanhang används för transporter över längre sträckor på allmän väg än 20 km. I allmänhet är det här fråga om sådana speciella situationer av mera kortvarig natur som betkampanjer e.d. Det finns många skäl som talar för att man bör öppna möjlighet för lantbrukarna att utan omklassificering använda traktorer för dylika transporter. De administrativa problemen för bilregistren och besiktningsorganen vid dessa säsongmässiga variationer — särskilt med hänsyn till att även de traktordragna släpvagnarna kommer in i bilden — är ett sådant skäl. Ett annat är att skatten för klass III traktorer liksom för bilar av praktiska grunder måste utgå per kalendermånad och alltså ofta skulle slå fel, om den utvidgade användningen endast gällde en eller ett par veckor. Vidare skulle en omklassificering medföra att traktorerna måste framföras med beskattad olja, vilket skulle orsaka problem både för förbrukaren och — ur kontrollsynpunkt — för myndigheterna.

Om det alltså finns starka skäl för att lantbrukstraktorerna skall kunna utnyttjas för längre transporter än 20 km i speciella fall, är det emellertid också nödvändigt att ta hänsyn till kravet på konkurrensneutralitet i beskattningen. För att detta krav skall tillgodoses måste den utvidgade användningen av dessa traktorer alltså beskattas. En form av schabloniserad korttidsbeskattning torde bäst motsvara önskemålen. Utredningen tänker sig en skatt, som för den aktuella tiden motsvarar vad som skulle ha utgått som fordonskatt för traktor och släp-

vagn och som drivmedelsskatt, om traktorn tillhört klass III. Mot erläggande av sådan skatt skulle klass II traktorer få användas för transport över längre sträckor än 20 km men däremot inte av annat gods än som normalt är tillåtet för dessa traktorer. Om inte denna senare inskränkning bibehålles skulle man rycka undan grunden för definitionen av klass II traktorer. Utredningen återkommer senare till hur skatt i detalj skall bestämmas.

Ett system med korttidsskatt kan givetvis medföra administrativa och kontrollmässiga problem. Utredningen anser att en sådan skatt utan anmälan till bilregistret bör kunna betalas direkt till posten via postgiro, postkontor eller lantbrevbärare med användande av särskild blankett och att postens kvitto, som skall medföras vid transporterna i fråga, kan tjäna som kvitto på att skatten erlagts. Detta system, som närmare beskrivs i specialmotiveringen, synes inte behöva föranleda administrativa svårigheter. Vad där-efter gäller kontrollaspekten vill utredningen peka på utgångspunkten för resonemanget om korttidsskatt. Behovet av en sådan skatt synes nästan helt anknyta till vissa speciella situationer. Kontrollen, som alltså måste utföras på fältet, bör i huvudsak kunna ske vid sockerbruk, brännerier, stärkelsefabriker, massafabriker, sågverk, etc., där transporterna avslutas.

De nyss berörda problemen av administrativ och kontrollmässig karaktär inverkar också på frågan om hur kort tid den särskilda skatten skall avse. Från lantbrukarhåll har man framhållit behovet av att skatten utformas som en dagskatt med hänsyn till att väderleken i hög grad är bestämmande för hur traktorerna utnyttjas. Om vädret skulle uppskjuta t.ex. en planerad skörd, skulle förlusten i förskottsbelagd skatt bli relativt liten om den endast avsåg en dag. Vidare har man pekat på att t.ex. leveranser till sockerbruk ofta, efter mottagarens bestämmande, sprids ut över flera veckor med endast någon leveransdag per vecka. Gentemot dessa argument vill utredningen framhålla att både de administrativa och kontrollmässiga svårigheterna ökar

i sådan grad om korttidsbeskattningen skall gälla per dag, att man knappast kan försvara systemet, trots alla de skäl som talar för att korttidsbeskattning bör finnas. Utredningen anser att man, om skatten bestäms att gälla per kalendervecka, har tillgodosett alla rimliga önskemål utan att därför göra systemet ohanterligt. Skatten per vecka blir också enligt utredningens förslag så låg, normalt 50 kronor, att den eventuella förlustrisken för den enskilde traktorägaren är acceptabel. Beträffande särskilt betleveranserna vill utredningen också upplysa, att man från Sockerbolaget förklarar sig i eget intresse vara villig att tidsmässigt koncentrera leveranserna för den enskilde odlaren.

Vid de diskussioner utredningen haft med olika organisationer har det framförts önskemål om ett veckoskattesystem även för klass I traktorer. Detta har motiverats bl.a. med att traktorer, som används i anläggningsarbeten, ibland under kortare perioder — någon eller några veckor — inte kan utnyttjas i det direkta anläggningsarbetet utan i stället brukas i rent transportarbete på allmän väg.

Utredningen har emellertid funnit att flera tungt vägande skäl talar mot ett tillgodosende av detta önskemål. Till en början kan framhållas att kontrollmöjligheterna i dessa fall måste bli betydligt mindre än när det gäller klass II traktorer. Som utredningen tidigare påpekat kommer veckoskatt för dessa senare fordon sannolikt att utnyttjas i huvudsak endast i speciella situationer, som är säsongsmässigt och med hänsyn till leveransställe begränsade. I sådana fall kan alltså kontrollen koncentreras och sättas in t.ex. under betskörden vid sockerbruk, under potatisskörden vid brännerier och stärkelsefabriker och under skogsbrukets avverkningssäsong vid massafabriker och sågverk. Motsvarande begränsningar kan man inte räkna med beträffande klass I traktorer. Kontrollen av veckoskattesystemet skulle i dessa fall få spridas över hela året och hela det allmänna vägnätet. En sådan kontroll i fråga om en korttidsskatt kan knappast bli effektiv. Eftersom motorredskap, enligt vad

utredningen visar senare, ur skattesynpunkt måste likställas med traktorer men i den mån de tillhör klass I inte skall registreras, blir kontrollproblemen särskilt framträdande beträffande denna fordonskategori, som dessutom i stor utsträckning används vid just anläggningsarbeten. Slutligen tillkommer ytterligare en omständighet, som visserligen kan anses delvis ligga utanför det område bilskatteutredningen har att bevaka men som ändå är av betydelse. Åtskilliga av de fordon som skulle komma i fråga för veckoskatt torde vara ur trafiksäkerhetsynpunkt föga önskvärda på allmän väg. Detta talar i hög grad mot att man skulle underlätta användningen av dessa fordon för transporter på sådana vägar.

De skäl som åberopats för en veckoskatt ger anledning till vissa kommentarer. Det torde inte vara ovanligt att arbetsredskap av olika slag måste stå outnyttjade under kortare perioder. Detta är alltså inte något som är speciellt just beträffande traktorerna. Det torde ankomma på dem som planerar arbetet att med hänsyn till de ändrade beskattningsreglerna i görligaste mån undvika sådana situationer. Om det i särskilda fall och för vissa fordon skulle bli nödvändigt att använda traktorn för transport på allmän väg i större utsträckning finns dessutom möjligheten att överföra den till klass III. Skatt kommer då visserligen att utgå även för körning utanför allmän väg och för den del av kalendermånad som traktorn endast används för sådan körning. Detta är emellertid en konsekvens som uppkommer även beträffande lastbilarna och står inte i strid mot kravet på skattemässig konkurrensneutralitet.

Även från lantbrukarhåll har man framställt önskemål om veckoskatt för klass I traktorer. Som skäl har man anfört att många lantbrukare för att undvika den årliga skatten för klass II traktorer, kommer att sträva efter att hänföra så stor del av sin traktorpark som möjligt till den skattefria klassen. Om en lantbrukares kanske enda traktor i klass II blir tillfälligt obrukbar, öppnas genom veckoskatt för klass I traktorer möjlighet att under reparations-

tiden använda en annan honom tillhörig traktor.

Utredningen har ovan dragit fram en rad argument, som talar mot en utvidgning av veckoskatten. Flera av dessa har kanske inte direkt giltighet beträffande lantbrukarnas traktorer. Eftersom man inte gärna kan ha veckoskatt endast för vissa kategorier av traktorerna i klass I får argumenten ändå betydelse även vid bedömningen av lantbrukarnas önskemål. De skäl som framförts från lantbrukarhåll förefaller heller inte övertygande. Med hänsyn till att årsskatten för en klass II traktor enligt utredningens förslag blir så låg som 200 kronor — vilket dessutom är en vid taxeringen avdragsgill kostnad — synes det rimligt att kräva, att en lantbrukare har så stor del av sin traktorpark i klass II att han kan klara sina landsvägstransporter även om någon traktor blir obrukbar. Dessutom finns alltid möjligheten att genom anmälan till bilregistret få traktor överförd från klass I till klass II.

Den samlade bedömningen av alla argument leder till att utredningen måste avvisa tanken på veckoskatt för klass I traktorer. När statsmakterna tagit ställning till förslagen i bilregisterutredningens principbetänkande kan man överväga vilka möjligheter ett nytt bilregistreringssystem öppnar för lösning av olika korttidsbeskattningsproblem.

Hur skatten beräknas för olika fordon redovisas i detalj i specialmotiveringen. Utredningen vill dock redan nu framhålla några principiella synpunkter.

För traktor i klass III och för släpvagn, som dras av sådan traktor, skall skatten bestämmas så att den motsvarar skatten för en lastbil resp. en bildragen släpvagn av samma storlek. Härvid måste man emellertid ta hänsyn till att traktorn på grund av sin lägre hastighet har kortare årlig körsträcka. Fordonsskatten måste alltså reduceras något. Beträffande släpvagnar är förhållandet ett annat. En av utredningen genomförd undersökning, som publiceras i annat sammanhang, visar att lastbilsdragna släpvagnar utnyttjas i betydligt mindre utsträckning än dragfordonen. Eftersom trak-

torerna i motsats till lastbilarna inte i någon utsträckning kan utnyttjas för transport utan släpvagn, bör användningen av traktor och släpvagn vara i huvudsak lika när det gäller traktortåg. Att en och samma traktor används som dragfordon för flera släpvagnar omväxlande förekommer i en del fall när lastningen eller lossningen är tidsödande men detta torde inte vara vanligt. Det skulle alltså inte finnas någon anledning att reducera skatten för traktordragna släpvagnar i förhållande till lastbilsdragna.

Utredningen har ovan antytt att även motorredskapen måste fogas in i traktor-skattesystemet. De flesta motorredskap är givetvis till sin konstruktion helt olika traktorerna och inte lämpade eller användbara för transporter i egentlig mening. Det är emellertid vanligt att en traktor förses med t.ex. lyftanordning som skopa eller gaffel. Detta fordon torde normalt anses vara inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och är alltså i vägtrafikförordningens mening ett motorredskap. Någon registreringsplikt för dessa finns heller inte. Ett sådant redskap kan mycket väl användas för transportarbete genom att en eller två släpvagnar kopplas till fordonet. Om motorredskapen inte infogas i skattesystemet, kommer det uppenbarligen att bli lönande att utnyttja dessa traktorliknande motorredskap för skattefria transporter. För att undvika sådana konsekvenser föreslår utredningen att motorredskap i skattehänseende likställs med traktorer.

Utredningen har diskuterat hur traktorbeskattningen skall infogas i det nuvarande fordonsskattesystemet. En vägledande synpunkt har varit att man i görligaste mån skall få samma systematiska uppläggning. Detta innebär bl.a. att registreringsreglerna skall vara avgörande för skatteplikten och att bestämmelserna i vägtrafikförordningen om registrering skall anpassas efter den utvidgning av skatteplikten som utredningen föreslår. Även saktionssystemet blir då överensstämmande med det som gäller beträffande automobilskatten. De beskattningsmässiga bestämmelser som erfordras kan i och för sig infogas i automobilskatteförord-

ningen. Detta medför emellertid vissa författningstekniska otympligheter, som utredningen vill undvika. Utredningen planerar att i sitt slutbetänkande lägga fram förslag om en enda författning, där alla de nu spridda reglerna om vägtrafikbeskattning samlas. Under sådana förhållanden har utredningen valt att nu föreslå en särskild traktorskatteförordning som ett provisorium i avbidan på en hela regelkomplexet omfattande författning.

Den föreslagna traktorbeskattningen föranleder också ändrade regler beträffande drivmedelsbeskattningen. Dessa innebär emellertid endast att klass III traktorer skall jämföras med motorfordon och torde inte kräva särskilda kommentarer.

Utredningens förslag kan sammanfattningsvis beskrivas sålunda.

Skatt skall utgå endast för registrerade traktorer och motorredskap. I skattehänseende indelas traktorerna i tre klasser.

Till klass I hör traktor och motorredskap som används för transport på allmän väg endast vid passage av sådan väg eller vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe e.d. för transport av redskap, som skall drivas med traktorn, eller av drivmedel, reservdelar e.d. för traktorn eller redskapet. Traktorer och motorredskap i klass I är fria från fordons- och brännoljeskatt.

Annan traktor och annat motorredskap än som avses i föregående stycke tillhör klass II, om användningen på allmän väg utom i undantagsfall är begränsad till transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk. Sådana transporter på allmän väg som avses i föregående stycke är dock alltid tillåtna. För traktorer och motorredskap i klass II utgår fordonsskatt — traktorskatt — med 200 kronor per kalenderår. Om transport skall avse längre sträcka på allmän väg än 20 km utgår särskild veckoskatt. Denna skatt varierar med hänsyn till fordonets tjänstevikt. I detta hänseende är traktorerna och motorredskapen efter vikt uppdelade i tre grupper. Traktorer och motorredskap i klass II får drivas med skattefri brännolja.

Övriga traktorer och motorredskap hör till klass III. Dessa fordon skall drivas med beskattat bränsle. Traktorskatt utgår med belopp som varierar efter fordonets tjänstevikt och som bestäms med utgångspunkt från skatten för lastbilar. Släpvagn som dras av traktor eller motorredskap i klass III behandlas i skattehänseende som lastbilsdragen och beskattas enligt automobilskatteförordningen.

Brukande av traktor eller motorredskap för vilken debiterad skatt inte erlagts bestraffas med böter.

Registreringspliktiga är traktorer, som är försedda med gummihjul eller band eller som tillhör klass II eller III, samt motorredskap, som tillhör någon av dessa klasser. För släpfordon inträder registreringsplikt förutom när det skall dragas av bil även när dragfordonet är traktor eller motorredskap i klass III. Vid registrering av traktor eller motorredskap skall sökanden uppge vilken klass fordonet skall tillhöra. Avser någon att använda traktor eller motorredskap på sådant sätt att fordonet kommer att tillhöra högre skatteklass än tidigare, skall han anmäla detta till bilregistret innan förändringen i användandet inträder. Åsidosättande av registrerings- eller anmälningskyldighet straffas med böter. Samtidigt skall ägaren förpliktas att utge den skatt som undandragits genom underlåtenheten.

Reglerna om uppbörd av automobilskatt gäller även beträffande traktorskatt. Veckoskatten betalas förskottsvis direkt till posten utan att bilregistret kopplas in. Vid betalningen skall användas särskild blankett. Postens kvitto gäller som kvitto på veckoskatten.

Det av utredningen föreslagna systemet får vissa följdverkningar i fråga om besiktning och registrering.

Om kontrollbesiktning finns bestämmelser i 24 § vägtrafikförordningen. För vissa speciella fordon, som i detta sammanhang knappast blir aktuella, finns särskilda regler i 1 mom. första och andra styckena. Enligt huvudregeln i tredje stycket skall registrerat motorfordon och registrerad släpvagn, som är tre år eller äldre, kontrollbesiktigas år-

ligen. Från denna föreskrift kan dock Kungl. Maj:t medge undantag.

Utredningens förslag om utvidgning av registreringsskyldigheten för vissa fordon medför att kontrollbesiktning skall ske även av släpvagn, som dras av klass III traktor, medan traktorn fortfarande faller utanför besiktningstvånget. Ett av de viktigaste momenten i kontrollbesiktningen avser kopplingsanordningen mellan dragfordon och släpvagn. Bl.a. med hänsyn härtill förefaller det inte rimligt med ett system, där besiktningstvång i vissa fall föreligger beträffande släpvagnen men inte beträffande dragfordonet. I och för sig talar många skäl för att även klass III traktorer bör vara underkastade kontrollbesiktning. Utredningen har emellertid ansett det ligga utanför utredningens uppgifter att föreslå något sådant. Om det inte skulle anses lämpligt att utvidga kontrollbesiktningen att omfatta även klass III traktorer kan Kungl. Maj:t — för att undvika den nyss diskuterade inkonsekvensen — med stöd av 24 § 1 mom. tredje stycket undanta släpvagnar, som ej dras av bil, från besiktningstvånget. Eftersom övervakningen av att kontrollbesiktningsskyldighet fullgörs inte sker via bilregistret, ger en sådan undantagsregel inte någon anledning att i bilregistret beträffande släpvagn anmärka om dragfordonet är en bil eller en traktor.

Enligt 14, 15 och 17 §§ vägtrafikförordningen är en av förutsättningarna för att registrering av fordon skall medges, att besiktningsskyldigheten eller typintyg beträffande fordonet kan företes. Den något utvidgade registreringsplikt medför alltså en viss utvidgning av tvånget att typbesiktiga eller registreringsbesiktiga släpvagn, traktor och motorredskap. Eftersom besiktningsskyldigheten här kommer att gälla beträffande både dragfordon och släpvagn synes emellertid denna konsekvens helt acceptabel. Även trafiksäkerhetssynpunkter talar för en sådan lösning, eftersom det är fråga om fordonståg, som skall användas i transport på allmän väg.

Vad därefter gäller konsekvenserna för registreringsarbetet av utredningens förslag är situationen i samband med införandet av

en traktorbeskattning av intresse. Förslaget bygger på en klassindelning av traktorerna, vilken skall noteras i traktorregistren. Innan beskattning kan ske måste alltså registren uppdateras i dessa avseenden med ledning av anmälningar från traktorägarna. En komplikation blir att uppgifterna i registren om ägareförhållandena troligen är i viss grad inaktuella. Uppdateringen kan alltså antagas kräva en viss tid och erfordra att extra arbetskraft tas i anspråk vid vissa länsstyrelser. Omfattningen av svårigheterna beror också på vilka vägar som används för att informera traktorägarna om deras skyldigheter att lämna uppgifter till registret. Det blir sannolikt nödvändigt både att direkt meddela de registrerade ägarna via posten och att lämna upplysningar genom massmedia. Sedan fristen för anmälan gått ut kommer troligen att återstå ett inte ringa antal fordon för vilka anmälningsskyldigheten inte fullgjorts. I dessa fall krävs särskilda efterforskningar.

För att bemästra dessa problem bör beslut om traktorbeskattning fattas i god tid innan fristen för anmälningar går ut. Där- efter bör en viss tid förflyta fram till skattepliktens inträde. Problemen kan synas betydande men utredningen vill framhålla, att de i hög grad beror på att ägareuppgifterna i traktorregistren är bristfälliga och att de alltså inte främst är avhängiga av förslaget till klassindelning. Om beslut att införa traktorbeskattning kan fattas under våren 1969, bör fristen för anmälan till registret i fråga om klasstillhörighet kunna sättas att utgå i anslutning till kvartalsskiftet september/oktober 1969 och skatt tas ut från och med 1970.

Som bekant har bilregisterutredningen lagt fram principförslag om ett registrerings-system med automatisk databehandling. I samband med genomförandet av det nya systemet måste man — bl.a. för byte av registreringsskyltar — nå kontakt med ägar- na till alla registrerade fordon. Det kan hävdas att den erforderliga uppdateringen av traktorregistren lämpligen bör ske i detta sammanhang. Denna lösning torde emeller- tid innebära att traktorbeskattningen inte skulle kunna börja tillämpas förrän tidigast från och med 1972, dvs. två år senare än vad som eljest skulle vara möjligt. Ett sådant uppskov är enligt bilskatteutredningens upp- fattning inte försvarligt. Utredningen vill i sammanhanget också påpeka att det tidigare införandet av traktorbeskattningen får till följd att traktorregistren aktualiseras och alltså att kontakterna med fordonsägarna vid uppläggningsen av det nya fordonsregist- ret underlättas.

Slutligen bör också diskuteras de effekter utredningens förslag om traktorbeskattning får på det löpande registreringsarbetet efter genomförandet. Man bör räkna med en viss ökning av arbetsbördan för bilregistren på grund av att antalet registreringspliktiga fordon blir något större och på grund av att omklassificeringar av registrerade traktorer kommer att ske. Omfattningen av detta merarbete kan givetvis inte anges exakt. Den torde emellertid inte bli sådan att den får någon nämnvärd betydelse för arbetsbelast- ningen ens i de nuvarande manuellt behand- lade registren. Man bör också kunna räkna med att bilregistreringen inom några år lagts över på ADB och i ett sådant system torde merarbetet med traktorbeskattningen vara obetydligt.

4.1 *Förslag till förordning om skatt för traktorer och motorredskap i vissa fall (traktorskatteförordning)*

1 §

Såsom framgått av den allmänna motiveringen är ett väsentligt syfte med utredningens förslag till traktorbeskattning att förhindra sådana snedvridningar av transportapparaten som kan befaras uppkomma genom att det nuvarande skattesystemet rubbar konkurrensneutraliteten mellan lastbils- och traktortransporter. Begreppet transport i traktorskatteförordningen bör alltså bestämmas med utgångspunkt från detta syfte. Som transport i vidsträckt mening kan i och för sig betecknas varje förflyttning av personer, djur och gods av alla slag. Arbete som utförs med t.ex. väghyvel, hjullastare eller gaffeltruck skulle i denna bemärkelse kunna anses som transportarbete. En sådan tillämpning leder emellertid alltför långt. Rimligare och naturligare synes vara att anknyta till vägtrafikförordningens bestämmelser. Definitionerna i 1 § vägtrafikförordningen innebär att fordon, som är inrättat för att nyttjas till person- eller godsbefordran i princip inte kan klassificeras som traktor eller motorredskap. En väghyvel eller hjullastare anses enligt förordningen inte vara inrättad för godsbefordran utan registreras som motorredskap. Med stöd av 5 mom. i samma paragraf avgör Kungl. Maj:t eller trafiksäkerhetsverket

(tidigare väg- och vattenbyggnadsstyrelsen) i tveksamma fall hur fordon skall klassificeras. Så har t.ex. bestämts (KK 22/2 1952, nr 45) att gaffeltruck skall anses som motorredskap under förutsättning bl.a. att den inte är lämpad för andra transporter än korta sådana som är föranledda av lossnings-, lastnings- eller staplingsarbeten. En klassificering av ett fordon som traktor eller motorredskap torde innebära att det inte ensamt kan användas för transporter som bör träffas av beskattning. I enlighet härmed skulle begreppet transport i traktorskatteförordningen kunna sägas betyda befordran av gods, som inte är lastat på själva traktorn eller motorredskapet. Någon särskild bestämmelse om personbefordran torde inte erfordras, eftersom traktortåg knappast kan användas för sådana transporter i konkurrens med personbil eller buss.

Enligt 1 § tredje stycket automobilskatteförordningen är denna förordning inte tillämplig på motorfordon och släpvagnar, som skall införas i ett centralt militärt fordonregister. Detta undantag, liksom bestämmelserna om det centrala militära militära fordonsregistret, infördes den 1 januari 1941. Syftet härmed var närmast att förenkla handläggningen av ärendena rörande registrering och beskattning av krigsmaktens fordon. Däremot innebär undantaget inte att de militära fordonen är fria från skatt. Riksdagen anslår i stället varje år ett visst belopp såsom ersättning för automobilskatt

beträffande motorfordon och släpfordon, som är införda i det centrala militära fordonsregistret. Anslaget grundar sig på förslag från arméförvaltningen, som gör sina beräkningar med hänsyn till antalet skattepliktiga fordon av olika slag, som tillhör krigsmakten, och den beräknade genomsnittliga användningstiden för dessa fordon.

Genom det föreslagna stadgandet i 1 § fjärde stycket traktorskatteförordningen befrias militära fordon även från traktorskatt och veckoskatt. Ersättning för sådan skatt torde få utgå i samma ordning som för automobilskatt.

2 §

Som produkter från lantbruk eller skogsbruk anses sådant som mjölk, kreatur, fjäderfä, spannmål, potatis, betor, hö, halm, timmer, ved och liknande men däremot inte varor som bearbetats vidare än som är normalt på fältet eller i skogen. Varor som genom industriell bearbetning framställts av råmaterial från lantbruk eller skogsbruk är alltså inte lantbruks- eller skogsbruksprodukter. Till förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk hör helt naturligt sådant som utsäde, plantor, foder och gödsel. Begreppet får emellertid inte tolkas alltför snävt. Även gods som skall användas för sådana byggnader och vägar som erfordras för driften av lantbruket eller skogsbruket bör kunna inordnas därunder. Så bör exempelvis byggnadsmaterial för erforderliga byggnader på att lantbruk och grus för skogsbilvägar räknas som förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk. Som lantbruk får också trädgårdsnäring anses i den mån det är fråga om produktion av vegetabilier — t.ex. grönsaker, bär och frukt — eller fröer och plantor för vegetabilieproduktion. Däremot kan inte transporter som hänger samman med anläggning eller underhåll av parker och prydnadsträdgårdar likställas med lantbruks-transporter.

3 §

Som framgår av redogörelsen under 3.1.1 får andra fordon än motorfordon drivas

med skattefri brännolja, medan motsvarande möjlighet till skattefrihet inte står öppen beträffande bensin. När det gäller bensindrivna fordon finns i stället i vissa fall rätt till restitution av skatt på bensin, som använts för andra ändamål än drift av motorfordon. Således erhåller ägare av bensindrivna jordbrukstraktorer återbäring per år och traktor med 340 kronor. Detta belopp är beräknat med hänsyn till den genomsnittliga förbrukningen av bensin för användning av lantbrukstraktor utanför landsvägsnätet. Med denna beräkning erläggs för bensindrivna traktorer redan nu skatt för utnyttjandet av de allmänna vägarna. Med hänsyn härtill bör traktorskatt inom klass II utgå endast för fordon som inte drivs med bensin.

Vid bestämmandet av traktorskatten för klass II har utredningen försökt beräkna vad som normalt kan antagas utgå per år i form av traktorskatt, släpvagnsskatt och brännoljeskatt för ett ekipage av den storlek som vanligen används i lantbruk. Utredningen har ansett det realistiskt att räkna med traktorskatt om ca 500 kronor, släpvagnsskatt om 840 kronor och brännoljeskatt (körsträcka 1 500 mil, förbrukning per mil 3 liter och skatt per liter 30 öre) om ca 1 350 kronor. Detta ger totalt en årsskatt om ca 2 700 kronor. Med hänsyn till att lantbruks- och skogsbrukstraktorer endast i begränsad omfattning utnyttjar de allmänna vägarna och att särskilda inskränkningar gäller i rätten att använda fordonen i sådan trafik, har utredningen ansett en traktorskatt om 200 kronor för helt kalenderår skälig.

Utredningen har i den allmänna motiveringen framhållit att man vid bestämmandet av skatten för traktorer i klass III måste ta skälig hänsyn till att traktorerna på grund av sin lägre hastighet har kortare årlig körsträcka än lastbilarna. Jämförelsen kan uppenbarligen inte avse lastbilar som sysselsätts i fjärrtrafik utan fordon som används för närtransporter inom sådana avstånd där traktorerna är ett realistiskt alternativ till lastbilarna. I sådana transporter är lastnings- och lossningstiden av stor betydelse

för transportkapaciteten medan hastighetens inverkan reduceras. Vilken effekt de olika faktorerna har varierar helt naturligt inom tämligen vida gränser beroende på de förhållanden under vilka lastning och lossning sker och kvaliteten på de vägar där transporterna går fram.

Det har inte varit möjligt att genom särskilda undersökningar eller beräkningar få fram exakta siffror som ger ett tveklöst svar på frågan om hur stor traktorskatten bör vara i förhållande till lastbilsskatten. Utredningen har vid övervägande av olika omständigheter funnit att en traktorskatt som uppgår till i avrundade tal hälften av lastbilsskatten kan anses rimlig.

Utredningen har inte ansett det erforderligt att fastställa en särskild skatteskala för traktorer och motorredskap »med ringar av annat ämne än mjuk kautschuk».

4 §

Såsom framgått av den allmänna motiveeringen är sådan användning som är tillåten för klass I traktorer också medgiven för lantbruks- och skogsbrukstraktorer. Räjongbegränsningen och veckoskatten gäller därför inte transporter som avses i 2 § andra stycket b).

När det gäller veckoskatten har utredningen inte funnit det lämpligt att göra skillnad mellan bensindrivna och brännoljedrivna traktorer. Som utredningen påpekat under 3.3 måste man vid bestämmandet av denna skatt ta viss hänsyn till kravet på konkurrensneutralitet gentemot lastbilarna. Detta leder till dels att en total frihet från veckoskatt för bensindrivna traktorer inte är möjligt, dels att veckoskatten måste differentieras med hänsyn till traktorns storlek. Det skulle alltså erfordras skilda skatteskalor för bensindrivna och brännoljedrivna traktorer. En sådan komplikation kan inte anses erforderlig med hänsyn till att de bensindrivna traktorerna utgör en förhållandevis liten andel av traktorparken och att denna andel ständigt minskar. Antalet bensindrivna traktorer var år 1960 ca 18 % och år 1965 ca 15 % av totala antalet traktorer.

Det är från kontrollsynpunkt väsentligt

att veckoskatten erläggs förskottsvis, dvs. innan den skattepliktiga transporten utförs. Av hänvisningen i 6 § traktorskatteförordningen till 9 och 11 §§ automobilskatteförordningen framgår att skattekvittot skall medföras vid transporten. Om skatten betalas till postanstalt eller lantbrevbärare erhålls skattekvitto omedelbart. Det är emellertid rimligt att tillåta betalning av veckoskatt även genom girering. Om denna betalningsform används kan det dröja några dagar från det betalningsuppdraget avlämnas för postbefordran tills skattekvitto kommer betalaren till handa. Utredningen har övervägt olika lösningar av frågan, när skatten skall anses erlagd i dessa fall. För att inte efterge kravet att skattekvittot skall medföras vid den skattepliktiga transporten och för att tillgodose behovet av kontrollmässig säkerhet har utredningen funnit det nödvändigt att som villkor för att transport utöver 20 kilometer skall få ske uppställa inte bara att skatt erlagts utan även att behörigt skattekvitto erhållits. Det får ankomma på den som väljer gireringsformen för betalning att skicka sitt betalningsuppdrag i så god tid att han hinner få skattekvittot, innan han avser att utföra den skattepliktiga transporten. I normalfallet bör kvittot vara honom till handa två dagar efter avsändandet av betalningsuppdraget. Han måste emellertid beakta bl.a., att postgirokontoret håller stängt lördagar och söndagar, att postbefordran tar längre tid i vissa glesbygder samt att förseningar i befordringen kan uppkomma på grund av dålig väderlek och andra svårörutsebara förhållanden.

Utredningen har, som nyss påpekats, ansett det erforderligt med en differentiering av veckoskatten med hänsyn till traktorns storlek. Eftersom transportkapaciteten närmast är avhängig av traktorns motorstyrka skulle differentieringen egentligen ske efter motorstyrka. Sambandet mellan motorstyrka och tjänstevikt (se bilaga 2) är emellertid så gott att man i detta sammanhang liksom eljest vid beskattning av motordrivna fordon bör kunna låta tjänstevikten bestämma skattens storlek. Utredningen har funnit att

en indelning i tre storleksgrupper är tillfyllest. Som utgångspunkt vid beräkningarna har utredningen haft vad som normalt skulle ha erlagts i skatt om traktortypen varit registrerad i klass III. Körsträckan per år har antagits vara 1 500 mil och brännoljeskatten 30 öre per liter.

Traktorns tjänstevikt	1 600 kg	2 300 kg	4 000 kg
Traktorskatt	295 kr	505 kr	1 215 kr
Släpvagnens totalvikt	3 000— 4 999 kg	5 000— 7 999 kg	8 000— 10 999 kg
Släpvagnsskatt	600 kr	840 kr	1 080 kr
Brännoljaförbrukn.	2 l/mil	3 l/mil	4 l/mil
Brännolja-skatt per år	900 kr	1 350 kr	1 800 kr
Summa skatt per år	1 795 kr	2 695 kr	4 095 kr

Från de sålunda framräknade beloppen skall dras traktorskatten för klass II eller 200 kronor. För bestämmande av veckoskatten bör resten divideras med 50. Veckoskatten i de olika grupperna blir då i avrundade tal 30, 50 resp. 80 kronor.

5 och 6 §§

Under 3.3 har utredningen uttalat att traktorbeskattningen systematiskt bör utformas på samma sätt som motorfordonsbeskattningen. Genom hänvisning till automobilskatteförordningen undviks en upprepning av de olika bestämmelserna. De paragrafer som blir tillämpliga innehåller i huvuddrag följande.

I 2 § undantas vissa fordon från skatteplikt. Det avsnitt av stadgandet som i första hand torde bli aktuellt att tillämpa beträffande traktorbeskattningen gäller fordon, som tagits i anspråk enligt viss krislagstiftning.

Enligt 3 § inträder skatteplikt för automobil med den kalendermånad när fordonet införs i bilregister första gången och upphör med utgången av den månad då bilen avförs ur bilregister utan att införas i annat sådant register. Med bortseende från

fall, då fordon får brukas enligt interimslicens, samt vissa andra undantag uppkommer registreringskyldighet enligt vägtrafikförordningen (11 § 1 mom.) i och med att fordonet tas i bruk. Beträffande släpfordon föreligger registreringskyldighet dock endast om fordonet dras av bil. Om fordon används i trafik i avbidan på registrering utgår skatten från och med den månad då fordonet tagits i bruk.

Bestämmelserna i 3 § skall inte tillämpas i fråga om veckoskatt.

Skattskyldig för automobil är enligt 4 § den som vid kalenderårets början varit eller bort vara antecknad som ägare i bilregister. Om bilen under året införs i bilregister för första gången åvilar skattskyldigheten den som därvid antecknats som ägare. Om skattskyldigheten enligt dessa regler åvilar flera, svarar de solidariskt för skattens utgivande.

Detta stadgande blir inte tillämpligt beträffande veckoskatt.

I 6 §, som inte skall tillämpas beträffande veckoskatt, stadgas att om skatteplikten inträder under löpande kalenderår, reduceras skatten i motsvarande grad. Ändras automobilens beskaffenhet under löpande kalenderår beräknas därunder förändring av skatten från och med den månad då ändringen sker. Av samma anledning förändras skatten under löpande kalendermånad. Skatt avrundas till helt antal kronor. Om skatteplikten upphör under löpande kalenderår eller skatten sänks på grund av ändring i automobilens beskaffenhet, har den i bilregistret antecknade ägaren rätt att återfå den skatt som erlagts för mycket.

Vid tillämpningen av detta stadgande beträffande traktorskatt skall med ändring i fordonets beskaffenhet jämföras även sådan ändring som innebär att fordonet på grund av användningen skall tillhöra annan skatteklass än tidigare.

I 7, 15, 16 och 17 §§ stadgas i korthet. Skattskyldighet antecknas i bilregistret hos vederbörande länsstyrelse. Uppkommer fråga om frihet från skatt, skall länsstyrelsen besluta i frågan. Likaså kan den som

menar, att han påförts skatt oriktigt, påkalla länsstyrelsens beslut om skattskyldigheten. Mot länsstyrelsens beslut kan föras talan hos kammarrätten. Regeringsrätten är sista instans i administrativa mål rörande beskattning enligt automobilskatteförordningen. Dessa bestämmelser blir av naturliga skäl inte tillämpliga beträffande veckoskatt. Skattskyldighet i fråga om veckoskatt kommer i händelse av ifrågasatt överträdelse av 4 § traktorskatteförordningen att avgöras i samband med ansvarsfrågan.

Erforderliga föreskrifter beträffande inbetalning och indrivning av automobilskatt, m.m. lämnas enligt 8 § av Kungl. Maj:t. Samma ordning är lämplig i fråga om skatt enligt traktorskatteförordningen.

Enligt 9 § skall skattskyldig få kvitto på inbetald skatt. Sådant kvitto skall medföras i fordonet under färd och uppvisas för polisman på begäran. Underlåtenhet att fullgöra detta straffas enligt 11 § andra stycket med böter från och med tio till och med femtio kronor. Den som ertappats med att under färd inte ha medfört skattekvitto har möjlighet att senast tre vardagar senare styrka att han vid tiden för förseelsen innehade gällande skattekvitto. Om omständigheterna i sådant fall ger vid handen, att förseelsen berodde på ett tillfälligt förbiseende, är han fri från ansvar.

I 10 § stadgas att automobil inte får brukas förrän debiterad skatt betalats. Åsidosättande av detta förbud straffas enligt 11 § med dagsböter. Förutom föraren är även automobilens ägare förfallen till ansvar om förseelsen skett med ägarens vetskap. Förbudet i 10 § gäller inte veckoskatt. Straff enligt 11 § utdöms i stället på grund av särskild bestämmelse i traktorskatteförordningen för brukande i strid mot 4 § denna förordning.

Om den som ställts under åtal för brott mot automobilskatteförordningen under tiden fortsätter sitt brottsliga förfarande, skall enligt 12 § vad han gjort sig skyldig till enligt varje åtal anses som särskilt brott.

Förordningens 13 § innehåller regler om rätt till restitution av skatt om skatteplikten för fordon upphör eller skatten sänks under

löpande kalenderår. Skatten skall i princip utbetalas till fordonsägaren. Liksom är fallet beträffande 6 § skall med ändring i fordonens beskaffenhet likställas ändring i användningen.

Inte heller detta stadgande skall tillämpas beträffande veckoskatt. Restitution av veckoskatt kan av administrativa skäl inte komma i fråga.

Såsom tidigare påpekats är skatteplikten anknuten till registreringsplikten, vilken inträder i och med att fordonet tas i bruk. Registreringsskyldigheten är straffsanktionerad. Om automobil tas i bruk utan att ha registrerats (eller utan att ansökan om registrering gjorts) föreligger inte skatteplikt. I stället föreskrivs i 14 § automobilskatteförordningen att ägare av automobil, som döms för att hans fordon tagits i bruk utan att registreringskyldigheten fullgjorts, skall förpliktas utge den automobilskatt som undandragits genom förfarandet. Motsvarande gäller för automobilägare som underlåtit att göra föreskriven anmälan eller lämnat oriktig uppgift i sådan anmälan. Stadgandet i 14 § blir tillämpligt beträffande både traktorskatt och veckoskatt. I fråga om veckoskatt blir stadgandet aktuellt, när en traktorägare underlåtit att föra över sitt fordon från klass I till klass II och på grund därav inte haft skyldighet att erlägga veckoskatt, trots att fordonet använts på det sätt som avses i 4 § traktorskatteförordningen.

Konstruktionen av veckoskatten innebär att någon debitering av skatt på viss skattskyldig inte sker. För att skatt skall kunna tas ut i de fall bestämmelsen i 4 § traktorskatteförordningen åsidosätts erfordras att fordonsägare som döms för sådan förseelse också förpliktas utge den skatt som undandragits genom förfarandet. Ett stadgande med denna innebörd har föreslagits i 6 § sista stycket.

I de fall traktorn ägs av en juridisk person kan något straffansvar för ägaren inte komma i fråga och veckoskatt alltså inte tas ut i efterskott. Samma är emellertid situationen beträffande automobilskatt och traktorskatt vid tillämpning av 14 § automobilskatteförordningen på motsvarande ägande-

förhållande. Utredningen är medveten om de olämpliga konsekvenserna av denna ordning och avser att i annat sammanhang ta upp detta problem. Att de nuvarande reglerna inte föranlett större olägenheter torde främst bero på stadgandet i 70 § vägtrafikförordningen, som innebär att de för ägare stadgade ansvarsbestämmelserna i fråga om åsidosättande av bl.a. anmälnings- och registreringskyldighet skall tillämpas på vissa företrädare för ägaren, när denne är juridisk person eller omyndig. Utredningen har funnit det lämpligt att föreslå att motsvarande bestämmelser skall tillämpas beträffande ansvar för förseelse mot 4 § traktorskatteförordningen.

4.2 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen

10 §

3 mom.

I den särskilda serie i bilregistret som upptar registrerade traktorer skall även registrerade motorredskap föras in. På registerkortet får angivas om fordonet är traktor eller motorredskap och vilken klass fordonet tillhör. I övrigt får utredningen hänvisa till vad som anförs i samband med förslaget till ändring i 12 § vägtrafikkungörelsen.

11 §

1 mom.

Genom ändringen i andra stycket blir även sådana släpfordon som dras av traktor eller motorredskap i klass III registreringspliktiga. Eftersom skatteplikt enligt automobilskatteförordningen gäller för registrerade släpvagnar skall skatt för traktordragna släpvagnar utgå enligt denna förordning.

18 §

4 mom.

Av hänsyn till nödvändigheten av effektiv kontroll måste man kräva att anmälan om

sådan ändring i fordonets användning, som medför högre traktorskatt, skall göras i förväg. Någon olägenhet härav för traktorägarna torde man inte behöva räkna med, eftersom dessa ändringar bör vara möjliga att förutse i god tid.

4.3 Förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikkungörelsen

3 och 8 §§

Blanketterna enligt 3 och 8 §§ skall i huvudsak överensstämma med de vid författningen fogade bilagorna 1 och 2. Om interimslicens eller saluvagnslicens undantagsvis skulle utfärdas för annan traktor än sådan med gummihjul eller band eller för motorredskap torde den som utfärdar licensen, utan att detta särskilt föreskrivs, på blanketten kunna anteckna vad slags fordon licensen avser. Skulle nya blanketter mot förmodan erfordras kan trafiksäkerhetsverket, som har att tillhandahålla sådana, företa erforderlig jämkning utan ändring i vägtrafikkungörelsen.

12 §

I 12 § stadgas att besiktningsinstrument skall utfärdas på blanketter som överensstämmer med bilagorna 3—8 till vägtrafikkungörelsen. Bilagorna 7 a—d är avsedda för traktorer. Ett exemplar av besiktningsinstrumentet (bil. 7 a) ingår som registerkort i bilregistret. Eftersom motorredskap enligt utredningens förslag (10 § 3 mom. vägtrafikförordningen och 31 § vägtrafikkungörelsen) skall ingå i den särskilda serien för traktorer, bör samma blankett användas för båda fordonsslagen. I förekommande fall bör på instrumentet anmärkas att fråga är om annan traktor än sådan med gummihjul eller band eller om motorredskap. Erforderliga anvisningar härför kan enligt 17 § vägtrafikkungörelsen utfärdas av trafiksäkerhetsverket.

31 §

Utredningen får här hänvisa till vad som anförts i samband med förslaget till ändring i 10 § 3 mom. vägtrafikförordningen.

86 §

Underlåtenhet att fullgöra registrerings- eller anmälningsskyldighet enligt vägtrafikförordningen är straffsanktionerad i förordningens 65 § 4 mom. första och andra styckena. I tredje stycket av samma moment föreskrivs att länsstyrelsen kan förelägga och utdöma viten för att framtvinga ett fullgörande av skyldigheten, om den som fällts till ansvar enligt första eller andra stycket tredskas. Däremot finns inte stadgat att den domstol som utdömt straff skall underrätta länsstyrelsen om detta. Länsstyrelsens möjlighet att fullgöra sin övervakning enligt tredje stycket är alltså beroende av om den på annat sätt får vetskap om vad som förevarit. När anmälningsskyldigheten för traktorägarna utsträcks att omfatta även ändringar i fråga om vilken klass traktor tillhör, synes det utredningen lämpligt att föreskriva skyldighet för domstol att underrätta länsstyrelse om fällande dom enligt 65 § 4 mom. Att underrättelseskyldighet då också inträder för rikspolisstyrelsen framgår av 10 § ordningsbotskungörelsen.

4.4 Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av 5 § militära vägtrafikkungörelsen

5 §

Den i vägtrafikförordningen föreslagna utvidgningen av registreringsplikten är föranledd av förslaget till traktorbeskattning. Eftersom skatteplikten på grund av stadgandet 1 § fjärde stycket traktorskatteförordningen inte kommer att omfatta fordon, som är införda i det centrala militära fordonsregistret, bör materiella ändringar av registreringsbestämmelserna i militära vägtrafikkungörelsen undvikas.

4.5 Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av 1 § kungörelsen om saluvagnsskatt

1 §

Saluvagnsskatt skall erläggas för brukande jämlikt 13 § vägtrafikförordningen. Förutsättningarna för tillämpning av detta stadgande framgår av en jämförelse med 11 § samma förordning och torde inte behöva upprepas i kungörelsen om saluvagnsskatt.

Skatten för traktorer och motorredskap har bestämts till hälften av skatten för bil.

Utredningen redovisar inledningsvis vissa allmänna synpunkter på frågan hur vägtrafikbeskattningen bör utformas. Resonemanget utgår från att skattesystemet måste tillgodose i första hand följande krav:

1. Skatten eller — med ett lämpligare uttryckssätt — avgiften för det enskilda fordonet skall så nära som möjligt motsvara vad som med utgångspunkt från de år 1963 antagna trafikpolitiska principerna utgör fordonets kostnadsansvar. Systemet skall i enlighet härmed ge möjlighet att ta ut såväl särkostnaderna (de trafikberoende kostnaderna) som de gemensamma kostnaderna (de trafikoberoende kostnaderna eller residualkostnaderna).
2. Beskattningen bör täcka hela vägtrafiksektorn men i minsta möjliga utsträckning gå därutöver.
3. Skattesystemet måste vara billigt och enkelt att administrera och hantera för både myndigheter och enskilda.

Med dessa utgångspunkter har utredningen funnit att det för bensindrivna fordon lämpligaste skattesystemet bör vara en kombination av bensinskatt och fordonsskatt, utformade på i princip samma sätt som nu. Beträffande den brännoljedrivna fordonsparken står valet mellan en med fordonsskatt kombinerad brännoljeskatt, å ena, samt kilometerskatt, å andra sidan. Den sistnämnda skatten skulle i så fall tas ut med ledning av

särskilda kilometermätare på fordonen och bestämmas till belopp som per kilometer varierar med fordonsvikten. Vid valet mellan dessa båda skattesystem blir av stor betydelse hur jämförelsen mellan skatteflykten inom den nuvarande brännoljebeskattningen, kostnaderna för att begränsa denna skatteflykt och kostnaderna för kilometerbeskattning utfaller. Undersökningar om dessa faktorer fortsätter inom utredningen. Det framhålles emellertid att valet av skatteform i princip inte påverkar det förslag till traktorbeskattning som också framläggs i betänkandet.

Kostnadsansvarighetsprincipen, tillämpad på vägtrafiksektorn, kan kort uttryckt sägas betyda att för varje fordon skall erläggas en avgift som motsvarar de kostnader fordonet förorsakar det allmänna. Därigenom uppnår man en konkurrens på lika villkor mellan olika fordonsslag och den samhälls-ekonomiskt mest fördelaktiga transportapparaten. Utredningen har funnit att den nuvarande skattefriheten för traktorerna och den bristande konkurrensneutraliteten mellan lastbils- och traktortransporter lett till en olycklig snedvridning. Det har ansetts angeläget att bromsa denna utveckling. Utredningens förslag bygger på tanken att man i detta syfte bör införa en med lastbilsskatten likvärdig skatt för traktortransporter på allmän väg.

Utredningen definierar först begreppet transport. Därmed avses befordran av gods

som inte är lastat på traktorn utan alltså normalt på en till traktorn kopplad släpvagn.

I skattehänseende föreslås traktorerna bli indelade i tre klasser.

Till klass I hör traktor som — med vissa begränsade undantag — inte används för transport på allmän väg. Dessa traktorer, liksom därtill kopplade släpvagnar, är fria från fordonsskatt och brännoljaeskatt.

Till klass II hör lantbruks- och skogsbrukstraktorer dvs. traktorer vars användning för transport på allmän väg utom i undantagsfall är begränsad till produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk. Som sådana produkter anses inte varor som genom industriell bearbetning eller på annat sätt förädlats mera än som är normalt på fältet eller i skogen. För brännoljaedrivna traktorer i klass II utgår en årlig traktorskatt om 200 kronor medan de bensindrivna fordonen är fria från sådan skatt. Skattefri brännolja får användas. Om traktor i klass II används för transport på längre sträcka av allmän väg än 20 km, utgår särskild veckoskatt med olika belopp beroende på traktorns tjänstevikt. I normalfallet blir veckoskatten 50 kronor. Släpvagn som dras av klass II traktor är fri från skatt.

Till klass III slutligen hör övriga traktorer. För dessa föreslås inga begränsningar i rätten att använda de allmänna vägarna. Årskatt, dvs. traktorskatt, utgår för traktor i klass III med belopp som utgör i avrundat tal hälften av fordonsskatten för en lastbil med motsvarande tjänstevikt. Beskattat bränsle skall användas. Släpvagnar, som dras av klass III traktorer, behandlas i skattehänseende som lastbilsdragna.

För att inte vissa typer av motorredskap skall kunna användas skattefritt som dragfordon för släpvagnar föreslås motorredskapen i skattehänseende bli jämställda med traktorer.

Utredningen föreslår att traktorskatten systematiskt och administrativt genom hänvisningar till automobilskatteförordningen och erforderliga ändringar i vägtrafikförordningen samordnas med automobilskatten. Detta innebär bl.a. att klasstillhörigheten skall antecknas i bilregistret. Vidare medför förslaget en viss utvidgning av registreringsplikten bl.a. genom att även motorredskap och andra traktorer än sådana som är försedda med gummihjul eller band skall registreras, om de används på sådant sätt som anges för klass II eller III. Denna utvidgning torde dock bli tämligen obetydlig

För veckoskatten föreslås ett enklare förfarande som går helt bredvid bilregistren. Någon debitering av skatt sker inte. I stället betalas veckoskatt i förekommande fall förskottsvis genom insättning på särskilt postgirokonto och redovisas därifrån utan specifikation direkt till riksrevisionsverket. Postens kvitto gäller som kvitto på att skatten erlagts.

Enligt utredningens förslag skall den nya beskattningen tillämpas från och med 1970. För att uppdateringen av bilregistren skall vara klar i god tid föreslås emellertid att de nya reglerna ifråga om registrerings- och anmälningsskyldighet skall träda i kraft redan den 1 oktober 1969. Senast inom tre veckor från denna dag skall ägare av registrerad traktor ha anmält till bilregistret vilken klass traktorn tillhör.

Bilaga 1

Förteckning över framställningar och förslag som överlämnats till utredningen och som kan anses besvarade genom förevarande betänkande.

1. Skrivelse från distriktsåklagare B. W. Rydell rörande fordonsskatt (Fi-dep. dnr 2173/63).
2. Protokoll från tullverkets centrala företagsnämnd rörande förslag om uttagande av motorfordonsavgifter i form av drivmedelsskatt.
3. Skrift från Bertil Löfgren, Teckomatorp, med förslag rörande traktorbeskattning (Fi-dep. dnr 1081/66).
4. Skrivelse från kontrollstyrelsens distriktsöverkontrollör i norra distriktet Nils Franzén rörande utformningen av vägtrafikbeskattningen.
5. En enligt Västerbottens socialdemokratiska partidistriktskongress beslut överlämnad motion rörande traktorbeskattning.
6. Skrift från Västmanlands läns åkeriförening rörande traktorbeskattning.

Bilaga 2

Olika traktortyper (enligt uppgifter från tillverkare/generalagenter)

Märke/modell	hk ¹	Tj.vikt	hk/1 000 kg	Veckoskatt enl. förslaget	Antal nyreg. 1964—67
BOLINDER-MUNKTELL					
BM 320 ²	40	1 740	23,0	50 kr	2 059
T 400 ²	47	2 020	23,3	50 kr	8 151
SM 460	47	3 710	12,7	80 kr	179
BM 350 ³	60	2 940	20,4	50 kr	7 082
T 675	60	4 140	14,5	80 kr	22
BM 667	65	4 766	13,7	80 kr	217
SM 661	65	5 590	11,6	80 kr	292
T 600 ³	66	2 990	22,1	50 kr	704
BM 470 ⁴	73	3 870	18,9	80 kr	922
BM 473	73	3 950	18,5	80 kr	400
T 800 ⁴	106	4 300	24,7	80 kr	245
BM 871	106	5 720	18,5	80 kr	22
BMC					
Nuffield 915	15	1 050	14,3	30 kr	30
Nuffield 10/42	45	2 350	19,2	50 kr	911
Nuffield 10/60	60	2 670	22,5	50 kr	1 755

¹ Effekt enl. besiktningsinstrument, varvid olika beräkningsnormer tillämpats.

² Produktionen av BM 320 upphörde 1964. I stället tillverkas nu T 400.

³ Produktionen av BM 350 upphörde 1967. I stället tillverkas nu T 600.

⁴ Produktionen av BM 470 upphörde 1966. I stället tillverkas nu T 800.

Märke/modell	hk ¹	Tj.vikt	hk/1 000 kg	Veckoskatt enl. förslaget	Antal nyreg. 1964—67
FARMING					
MF (30) 130	30—33	1 530—1 630	19,6—20,2	30 kr	1 854
MF (35) 135	39—47	1 740—1 840	22,4—25,5	50 kr	7 005
MF 203—205	44	2 270	19,4	50 kr	411
MF 2135	47	2 090	22,5	50 kr	37
MF 3165 R	55	2 590	21,2	50 kr	46
MF 3165 S	55	2 610	21,0	50 kr	63
MF (65) 165	56—59	2 310—2 420	24,2—24,4	50 kr	2 664
Kubik	59	2 800	21,1	50 kr	174
MF Robur	59	4 300	13,7	80 kr	292
MF 175	67	2 670	25,1	50 kr	701
MF 90	79	3 170	24,9	80 kr	263
MF 1100	106	4 450	23,8	80 kr	13
ANDERS FISCHER					
Davie Brown 850	35—40	1 990	17,6—20,1	50 kr	88
Davie Brown 880	50	2 120—2 150	23,3—23,6	50 kr	961
Davie Brown 990	60	2 330—2 360	25,5—25,8	50 kr	935
FORD MOTOR CO					
Ford 2000	34	1 840	18,5	50 kr	732
Ford 3000	46	1 960	23,5	50 kr	1 075
Ford 4000, 4400, 4500	54	2 300—2 450	22,0—23,5	50 kr	1 538
Ford 5000	64	2 800	22,9	50 kr	1 251
Brunett 5000	64	5 130	12,5	80 kr	187
TEG 5000	64	5 300	12,1	80 kr	79
County Super 4	65	3 530	18,4	80 kr	65
County Super 6	95	4 130	23,0	80 kr	22
Brunett 9000	95	7 700	12,4	80 kr	13
INTERNATIONAL HARVESTER					
Mc Cormick B-275	35	2 300	15,2	50 kr	435
Mc Cormick B-2 275	35	2 810	12,5	50 kr	1
Mc Cormick 434	39	1 980	19,7	50 kr	370
Mc Cormick B-414	40	2 420	16,5	50 kr	980
Mc Cormick 523	48	2 580	18,6	50 kr	224
Mc Cormick 624	55	2 780	19,8	50 kr	285
Mc Cormick B-614	57	3 260	17,5	80 kr	111
Mc Cormick 806	107	4 620	23,2	80 kr	53
Mc Cormick 2 806	119	4 870	24,4	80 kr	5

Antal redovisade traktorer

45 924

¹ Effekt enl. besiktningsinstrument, varvid olika beräkningsnormer tillämpats.

Nordisk udredningsserie (Nu) 1968

Kronologisk förteckning

1. Nordisk patentråd. Tredje instans i patentsaker.
4. Københavns lufthavns fremtid.
5. Handelsdokumentguide.
6. Konsumentlovgivning i Danmark, Finland, Norge og Sverige.
8. Nordisk gränsregion. Näringspolitik och samhällsservice.
9. Nordic Economic and Social Cooperation.
10. Harmonisering av socialhjälpstiftningen i de nordiska länderna.
11. Langtidsplan for Nordforsk.

Statens offentliga utredningar 1968

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Handläggningen av säkerhetsfrågor. [4]
Trafikmålsutredningar. [19]
Förvaltningslag. [27]
Intersexuellas konstllhörighet. [28]
Verkställighet av utländska domar. [40]
Utsökningsrätt VII. [41]
Dagspressens situation. [48]

Försvarsdepartementet

Ekonomisystem för försvaret. [1]
Ekonomisystem för försvaret. Bihang. [2]
Säkerhetspolitik och försvarsutgifter. [10]

Socialdepartementet

Pensionstillskott m.m. [21]
Företagshälsovård. [44]

Kommunikationsdepartementet

Allmänna vägar. [17]
Parkering. [18]
Bilregistrering. [23]
Lokal trafikservice. [33]
Transportforskningens organisation. [34]
Storlandstingets författning. [35]
Förvaltning och folkstyre. [47]

Finansdepartementet

Koncentrationsutredningen. II. Kreditmarknadens struktur och funktionssätt. [3] III. Industrins struktur och konkurrensförhållanden. [5] IV. Strukturutveckling och konkurrens inom handeln. [6] V. Ägande och inflytande inom det privata näringslivet. [7]
Upphandling av byggnader. Del I. Formerna. [20]
Avstämning av 1965 års långtidsutredning. [24]
Ändrade avskrivningsregler för rörelse- och hyresfastigheter. [26]
1966 års fastighetstaxeringskommittéer. 1. 1965 års allmänna fastighetstaxering. [31] 2. Fastighetstaxeringens regler och organisation. [32]
Eldistributionens rationalisering. [39]
Affärsverksutredningen. 1. Affärsverken: Ekonomi, konkurrens och effektivitet. Del 1. [45] 2. Del 2. Bilagor. [46]
Traktorbeskattning. [50]

Utbildningsdepartementet

1958 års utredning kyrka-stat: XI. Svenska kyrkan och staten. [11]
Förvaltningen av kyrklig jord m.m. [12]
Läromedelsutredningen. 1. Skolboksleveranser. [14]
2. Läromedel för specialundervisning. [36]

1965 års Musikutbildningskommitté. 1. Musikutbildning i Sverige. Del I. [15] 2. Del II. [49]
Studieprognos och studieframgång. [25]
Förslag till predikotexter ur Gamla Testamentet för kyrko-årets sön- och helgdagar. [42]

Jordbruksdepartementet

Skogsbrukets planlägningsfrågor. [8]
Virkesbalanser 1967. [9]
Fritidsfisket. [13]
Rennärningen i Sverige. [16]
Jordhävdslag. [22]

Inrikesdepartementet

Statistikbehov och statistikproduktion för regionala utredningar. [29]
Bostadsbyggandets planering och kreditförsörjning. [30]
Konfliktdirektiv. [37]
Boendeservice 1. [38]
Upphandling av stora bostadsprojekt. [43]

