SKATTENYTT

OFFICIELLT ORGAN FÖR TAXERINGSNÄMNDSORDFÖRANDENAS RIKSFÖRBUND

DISTRIBUTÖR AV MEDDELANDEN FRÅN RIKSSKATTENÄMNDEN NR 10 1969

Traktorbeskattning

Av hovrättsassessorn Hans Henrik Abelin

Enligt bestämmelser i vägtrafikförordningen föreligger i princip registreringsplikt för traktorer som är försedda med gummihjul eller drivs med band. Järnhjulsförsedda traktorer behöver inte registreras. Detsamma gäller i fråga om motorredskap. Totalt är i dag omkr. en kvarts milj. traktorer registrerade. Av dessa kan man räkna med att ca 180.000 används inom lantbruket och skogsbruket och att ca 10.000 går i mer eller mindre reguljärt transportarbete på de allmänna vägarna.

Hittills har traktorerna varit fria från fordonsskatt och — om man bortser från bensindrivna traktorer — från drivmedelsskatt. Frågan om att ta ut fordonsskatt för traktorer har dock aktualiserats i skilda sammanhang. De förslag som framförts har väsentligen motiverats av en önskan att i större utsträckning få till stånd konkurrensneutralitet mellan traktor- och lastbilstransporter. Även synpunkten att traktorerna bör bidra till att täcka kostnaderna för vägväsendet har framförts. De förslag till beskattning av traktorer som framlagts har tidigare dock inte föranlett någon åtgärd från vare sig Kungl. Maj:t eller — såvitt gäller motioner i ämnet — riksdagen.

I november 1968 överlämnade *bilskatteutredningen* [1] betänkandet Traktorbeskattning (SOU 1968:50) till finansministern. I betänkandet föreslogs i princip beskattning av registrerade traktorer och registrerade motorredskap som används för transport på allmän väg. Ett av huvudskälen för beskattning av dessa fordon ansågs vara att den hittillsvarande skattefriheten för traktorerna och den bristande konkurrensneutraliteten mellan lastbils- och traktortransporter lett till en olycklig snedvridning. Utredningen fann det angeläget att bromsa denna utveckling. Enligt utredningsförslaget indelades traktorer i skattehänseende i tre klasser (utredningens förslag om skatt på traktorer gällde även motorredskap). Till klass I hänfördes traktor som ej används för transport på allmän väg eller vars användning för sådan transport är begrän-

[1] Ledamöter generaldirektören Hörjel, tillika ordförande, riksdagsmännen Folke Björkman, Johannes Blidfors, Nils-Erik Gustafsson och Gösta Sterne samt hovrättsassessor Hans Henrik Abelin och kanslirådet Böret Palm.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-26 22:06:14

sad till passage av allmän väg eller 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. Traktorer som hänfördes till denna klass föreslogs bli skattefria.

Till klass II hänförde utredningen traktor som används för transport på allmän väg av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk. I undantagsfall fick även annat gods transporteras på allmän väg med traktor som tillhörde klass II. Självfallet fick klass II-traktor alltid användas på sätt som föreslagits för klass I-traktor. För sådana traktorer i klass II som drivs med annat bränsle än bensin föreslog utredningen att traktorskatt skulle utgå med 200 kr. per kalenderår. Bensindrivna traktorer i klass II föreslogs bli fria från traktorskatt. För alla traktorer som hänfördes till klass II föreslog utredningen att även veckoskatt skulle utgå, om transport avsågs ske längre sträcka av allmän väg än 20 kilometer. Veckoskatten skulle betalas i förskott för den kalendervecka under vilken transporten skulle utföras. Veckoskattens belopp varierade beroende på traktorns tjänstevikt och utgick med lägst 30 (tjv. ej över 1.600 kg) och högst 80 kr. (tjv. över 3.000 kg).

Till klass III hänförde utredningen alla övriga skattepliktiga traktorer, dvs. i princip sådana som utför ett med lastbilar jämställt transportarbete. Skatten för klass III-traktorer föreslogs utgöra hälften av fordonsskatten för en lastbil med motsvarande tjänstevikt. Skatt, som utgår för lastbilsdragna släpvagnar, föreslogs också utgå för släpvagnar som dras av klass III-traktor.

Vid remissbehandlingen av betänkandet tillstyrktes så gott som enhälligt att de traktorer, som av utredningen hänförts till klass III, skulle beskattas. Även beträffande den principiella utformningen av beskattningen i övrigt av traktorerna mottogs betänkandet i huvudsak positivt. Viss kritik framfördes emellertid mot förslaget, särskilt i fråga om det föreslagna veckoskattesystemet som man ansåg skulle bli svåradministrerat och krångligt att tillämpa i praktiken. Svårigheter att upprätthålla en effektiv kontroll av att skatt vederbörligen erlagts anfördes också. Delvis med hänsyn till den framförda kritiken föreslog *finansministern* i prop. 1969:45 ett i förhållande till utredningsförslaget enklare system för beskattning av traktorerna. I propositionen föreslogs nämligen att alla registrerade traktorer — dvs. med gummihjul eller band försedda traktorer — skulle beskattas och att traktorerna i skattehänseende skulle indelas i två klasser. Liksom utredningen föreslog dep.chefen att klasstillhörigheten skulle bestämmas med hänsyn till användningen. Traktor som används för transport på allmän väg (trafiktraktor) och motorredskap som används på motsvarande sätt föreslogs tillhöra klass I. Som trafiktraktor ansågs enligt propositionen inte traktor vars användning för transport på allmän väg är begränsad till befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk eller skogsbruk. Sistnämnda traktorer och andra traktorer än trafiktraktorer föreslogs tillhöra klass. II. Liksom i utredningsförslaget definierades begreppet transport på allmän väg som befordran på sådan väg av gods, som ej är lastat på traktorn eller motorredskapet.

Skatten för trafiktraktorer föreslogs ut-

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-26 22:06:14

gå enligt samma grunder som gäller för lastbilar och med belopp motsvarande hälften av fordonsskatten för dessa vid samma tjänstevikt. För traktorer i klass II föreslogs skatten utgå med 200 eller 300 kr. per kalenderår beroende på om traktorns tjänstevikt ej översteg resp. översteg 2.500 kg. Vidare föreslogs i propositionen att motorredskap, som utför ett med trafiktraktorer jämställt transportarbete, skulle beskattas på samma sätt som trafiktraktorer. Övriga motorredskap föreslogs fria från skatt. Släpvagnar som dras av traktorer i klass I eller av registrerade motorredskap föreslogs i skattehänseende behandlade som lastbilsdragna. I detta avseende gjordes sålunda inte någon principiell ändring i förhållande till utredningsförslaget.

Som nämnts föreslog utredningen att bensindrivna traktorer i klass II skulle fritas från traktorskatt. Skälet härtill var att man, om sådant undantag inte föreskrevs, skulle sätta de bensindrivna traktorerna i ett sämre läge än de brännoljedrivna klass II-traktorerna, eftersom dessa i motsats till de bensindrivna var befriade från drivmedelsskatt. Med hänsyn till önskvärdheten av att åstadkomma ett enkelt skattesystem för traktorerna föreslog dep.chefen emellertid en annan lösning när det gällde beskattningen av de bensindrivna klass II-traktorerna. F. n. utgår restitution för bensindriven traktor med 340 kr. per år för bensinskatt på den bensin som förbrukats vid användning av traktorn inom brukningsenheter med en viss minsta areal (f. n. 3 ha). Restitutionsbeloppet är beräknat med utgångspunkt från en genomsnittlig total bensinförbrukning med avdrag för den förbrukning som kan hänföras till körning på väg. Sistnämnda förbrukning anses generellt utgöra en sjättedel av den totala förbrukningen. I propositionen föreslogs nu att restitution för de bensindrivna traktorerna skulle utgå även för den bensinförbrukning som hänför sig till körning på väg. Genom denna lösning möjliggjordes att klass II-traktorerna skattemässigt kunde behandlas lika, oavsett om de var bensin- eller brännoljedrivna. Vidare undveks eventuella dubbelbeskattningseffekter samtidigt som administrativa och kontrollmässiga fördelar erhölls. Restitutionsbeloppet föreslogs höjt från 340 till 350 kr. per år och traktor.

Traktorskatt föreslogs utgå fr. o. m. år 1970. Tekniskt sett föreslogs traktorskatteförordningen systematiskt utformad i nära överensstämmelse med reglerna i bilskatteförordningen. Därigenom kunde på åtskilliga punkter hänvisning ske till denna förordning. Vidare föreslogs reglerna om uppbörd av bilskatt bli tillämpliga på traktorskatt. Möjligheten att erhålla anstånd med erläggande av bilskatt föreslogs också gälla traktorskatt (kommer i praktiken att gälla bara beträffande trafiktraktor och därmed jämställt motorredskap).

För att traktorbeskattningen skall kunna genomföras med verkan fr. o. m. den 1 januari 1970 måste vissa anteckningar dessförinnan ske i bilregistret, beträffande traktorer i fråga om klasstillhörigheten och, enligt vad som följer av det anförda, i förekommande fall beträffande motorredskap och släpvagnar. För att dessa anteckningar skall kunna ske krävs initiativ från den enskilde. I övergångsbestämmelserna till ändringarna i vägtrafikförordningen — vilka ändringar föreslogs gälla fr. o. m. den 1 september 1969 — föreskrevs sålunda följande. Den som vid utgången av augusti 1969 äger traktor,

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-26 22:06:14

som är registrerad eller för vilken registrering är sökt, skall senast den 1. 10 1969 göra anmälan om traktorns användning till länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat eller där registrering sökts. Vidare skall den, som vid utgången av augusti 1969 äger motorredskap, som används på motsvarande sätt som trafiktraktor, eller släpvagn, som dras efter trafiktraktor eller därmed jämställt motorredskap, senast den 15.10.1969 söka registrering av fordonet. Motorredskap eller släpvagn, som enligt de äldre bestämmelserna får brukas utan att de är registrerade men som skall vara registrerade enligt de nya bestämmelserna, får brukas till utgången av år 1969 fastän de inte är registrerade eller försedda med föreskrivna skyltar. Den som inte fullgör anmälnings- och registreringsskyldighet kan straffas med böter.

I detta sammanhang bör framhållas en omständighet av visst intresse. Enligt 77 § vägtrafikförordningen äger bestämmelserna om registreringsplikt inte tillämpning för vissa fordon eller för fordon i vissa situationer. Detta gäller bl. a. i fråga om motordrivna fordon eller släpfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat sådant inhägnat område. Traktorer eller motorredskap som med stöd av detta stadgande undantas från registreringsplikt är automatiskt fritagna från traktorskatt.

Statens bruttoinkomster av traktorskatt har beräknats till c:a 40 milj. kr.

Jämfört med utredningsförslaget innebär propositionsförslaget en enklare och smidigare lösning i och med att antalet klasser begränsades till två samtidigt som veckoskattesystemet slopades. Genom den utformning av beskattningen som skett i propositionen har också betydande fördelar uppstått från kontrollmässiga och administrativa synpunkter samtidigt som det praktiska förfarandet underlättats för den enskilde. Å andra sidan har man för att uppnå de fördelar, som ett sålunda förenklat skattesystem medför, tvingats att avstå från det större mått av exakthet i beskattningen som utredningsförslaget innebar.

Propositionen behandlades av vårriksdagen, som därvid hade att ta ställning till ett flertal motioner med yrkanden bl.a. om avslag på förslaget att beskatta jordbrukstraktorer och om införande av en skattefri klass för traktorer som ej används på väg. I betänkande nr 35 godtog *bevillningsutskottet* i huvudsak Kungl. Maj:ts förslag. Beträffande förslaget att beskatta jordbrukstraktorer ansåg utskottet att det borde vara av större värde för jordbruket att kollektivt få betala en låg skatt, som ger samtliga jordbrukstraktorer tillträde till allmän väg, än att införa en mera differentierad beskattning med olika skatteklasser och undantag för vissa traktorer. Med hänsyn till anmälningsförfarande, administration, skattedebitering och registrering fann utskottet det inte rimligt att påföra ett nämnvärt lägre belopp än 200 kr. I fråga om skogsbrukstraktorerna konstaterade utskottet att även åkerier och skogsbolag, som har traktorer för transport uteslutande av skogsprodukter, skulle få dessa traktorer hänförliga till klass II. Därigenom skulle de kunna använda obeskattad brännolja och erlägga traktorskatt med högst 300 kr. per år och samtidigt undgå fordonsskatt för släpvagn som kopplats till traktorn. Genom möjligheten att sänka den konstruktiva hastigheten på en lastbil till högst 30 km/tim. skulle detta fordon

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-26 22:06:14

kunna klassificeras som traktor. Om en sådan "traktor" med därtill kopplad släpvagn användes uteslutande för timmertransporter skulle, framhöll utskottet, den årliga skatten för ekipaget kunna begränsas till 300 kr., medan skatten, om den konstruktiva hastigheten inte ändrades, kunde överstiga 20.000 kr. om hänsyn togs till den sammanlagda effekten av traktorskatten, brännoljeskatten och den föreslagna högre släpvagnsskatten! Genom den möjlighet som här fanns att registrera lastbilen som traktor skulle enligt utskottet långsamma tunga transporter gynnas till förfång för andra trafikanter. Utskottet ansåg, att ett sådant förfarande inte stod i överensstämmelse med kostnadsansvarighetsprincipen samtidigt som konkurrensrubbningar kunde uppstå. För att begränsa de angivna olägenheterna förordade utskottet att ett traktortåg, som på allmän väg transporterade mer än 15 ton skogsprodukter, alltid skulle beskattas som trafiktraktor. Genom denna lösning avsåg utskottet att från den förmånligare beskattningen undanta de lastbilar, som gjorts om till traktorer, utan att de inom jordbruket och skogsbruket använda transporttraktorerna fick någon försämrad ställning.

Ett annat problem, som föranledde utskottet att förorda en komplettering av Kungl. Maj:ts förslag, utgjorde frågan om beskattning av de s. k. traktordumprarna. Dumprarna kommer främst till användning vid större anläggningsarbeten för transport av jord, sten och schaktmassor. Genom drivning på släpvagnens axel kan dumpern utnyttjas även på platser där framkomligheten normalt är mindre god. Eftersom den dragande delen av fordonet kan kopplas bort från släpvagnen, kan fordonet — under förutsättning att den konstruktiva hastigheten inte överstiger 30 km/tim. — klassificeras som traktor med släpvagn. Därigenom kan dumpern registreras som klass II-traktor, om förutsättningarna härför i övrigt föreligger. Används dumpern emellertid för transport på allmän väg likställs den i skattehänseende med trafiktraktor, vilket innebär att i princip halv lastbilsskatt utgår, att full släpvagnsskatt tas ut för släpvagnen och att dumpern bara får köras på beskattat bränsle. Utskottet fann att dessa skattemässiga konsekvenser i vissa fall kunde leda till obilliga resultat. I de fall det kunde styrkas att en traktordumper endast obetydligt utnyttjade det allmänna vägnätet borde det enligt utskottets mening vara möjligt att nedsätta skatten för traktordelen, släpvagnen eller båda-dera. Utskottet förordade därför att i den av Kungl .Maj:t föreslagna traktorskatteförordningen skulle införas en dispensregel enligt vilken Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämde kunde medge nedsättning av eller befrielse från traktorskatt eller medge att traktor, som enligt förordningen skulle tillhöra klass I, hänfördes till klass II. Den sistnämnda möjligheten borde dock enligt utskottet bara användas i undantagsfall beträffande traktordumprar. Med hänvisning till en av Sveriges tivoliägares riksförening avlåten skrivelse ansåg utskottet att möjligheten att dispensvägen erhålla omklassificering av traktor i första hand borde föreligga i sådana fall där tivolivagnar i stor utsträckning fraktas per järnväg men

[1] I prop. 1969: 10 har Kungl. Maj:t föreslagit viss höjning av fordonsskatten på släpvagnar med en totalvikt om 11 ton eller däröver. Förslaget innebär en påbyggnad av de nuvarande skatteklasserna och har i huvudsak oförändrat antagits av riksdagen (BeU 35, rskr. 207).

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-26 22:06:14

framförs på allmän väg på den förhållandevis korta sträckan mellan järnvägsstation och uppställningsplats. Möjlighet att dispensvägen få en klass I-traktor hänförlig till klass II borde vidare enligt utskottet finnas i fråga om industritraktorer som bara går mycket korta sträckor på allmän väg eller som sporadiskt utför vissa renhållningstransporter.

Riksdagen godkände propositionen med de ändringar som utskottet förordat (rskr. 207).

Till det anförda må tilläggas, att den nu beslutade traktorbeskattningen naturligtvis kan medföra problem i det enskilda fallet. Detta gäller framför allt frågan om klasstillhörighet men även frågan om tillämpningen av dispensbestämmelsen. Några tillämpningsföreskrifter till de nya skattebestämmelserna har inte utfärdats. Efter någon övergångstid torde erfarenheter ha vunnits i tillräcklig omfattning för att man skall kunna bedöma om behov föreligger av justering eller komplettering av bestämmelserna.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-26 22:06:14