

## Nr 78

### *Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner om sänkning av fordonsskatten och brännoljeskatten såvitt avser omnibussar.*

I de inom riksdagen väckta, till bevillningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 398 av herr *Axel Johannes Andersson m. fl.* och II: 531 av herr *Rimås m. fl.* har hemställts, att riksdagen måtte besluta

a) att sänka den nu utgående fordonsskatten för omnibussar till hälften; samt

b) att sänka brännoljeskatten för omnibussar med 10 öre för liter.

I enlighet med utskottets hemställan i memorial nr 69 har riksdagen vid vårsessionen beslutat att uppskjuta behandlingen av de föreliggande motionerna till innevarande års höstsession.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionen I: 398.

Beskattningen av motorfordonstrafik är anordnad dels såsom en skatt på själva fordonet och dels såsom en drivmedelsskatt.

*Fordonsskatten* uttages enligt förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. Skatten erlägges årligen för här i riket registrerade personbilar, lastbilar, bussar, släpvagnar och motorecyklar. För personbilar, lastbilar och bussar utgår skatten med dels en för alla dessa fordon enhetlig grundavgift och dels därutöver en på visst sätt beräknad tilläggsavgift. Fordonsskatten för släpvagnar utgöres i förhållande till fordonens indelning i viktklasser.

Genom beslut av 1952 års riksdag höjdes fordonsskatten från och med den 1 januari 1953 i förhållande till då gällande skattesatser, som tillämpats sedan den 1 januari 1946. Vid 1954 års riksdag beslöts ytterligare höjning av fordonsskatten för personbilar, lastbilar, bussar och vissa släpvagnar med verkan från och med den 1 januari 1955.

De år 1954 genomförda ändringarna i fordonsbeskattningen innebar en höjning dels av grundbeloppet för personbilar, lastbilar och bussar med 10 kronor, d. v. s. från 100 till 110 kronor, dels av tilläggsavgifterna för lastbilar (över 3 000 kg) och bussar (över 5 000 kg) med efter tjänstevikten stigande belopp och dels av fordonsskatten för tyngre släpvagnar (5 000 kg och mera). Härjämte sänktes skatten för vissa lättare släpvagnar.

Vad angår tilläggsavgifterna för bussar är den närmare innebörden av 1954 års beslut följande. För bussar med tjänstevikt av högst 5000 kg bibehölls tilläggsavgiften oförändrad vid 33 kronor för varje påbörjat hundratal kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg, medan tilläggsavgiften för bussar med högre tjänstevikt höjdes från 33 till 55 kronor för den del av tjänstevikten som överstiger 5 000 kg.

De skattesatser som gällt för bussar fr. o. m. år 1946 framgår av följande tablå.

Tid	Grundavgift kr	Tilläggsavgift kr för varje påbörjat tal av 100 kg av tjänstevikten minskat med 900 kg, då tjänstevikten	
		ej överstiger 5 000 kg	överstiger 5 000 kg
1946—1952	70	22	22
1952—1954	100	33	33
1955—	110	33	1 353 kr för 5 000 kg av tjänstevikten + 55 kr för varje påbörjat tal av 100 kg därutöver

I fråga om beskattningen av *drivmedel* gäller förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit samt förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljeskatt, vilken senare förordning trätt i kraft den 1 januari 1955 och ersatt förordningen den 3 maj 1935 (nr 142) angående skatt å vissa för drivande av automobil använda brännoljor.

Enligt förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt utgår fr. o. m. den 1 juli 1957 energiskatt å bensin och motorsprit samt motorbrännolja. Energiskatten å brännolja utgör 25 kronor per m<sup>3</sup>. För att den tunga motorfordonstrafiken skulle bli i stort sett oberörd av energiskatten sänktes skatten på motorbrännolja fr. o. m. den 1 juli 1957 från 32 öre till 30 öre per liter. Energiskatten på bensin och motorsprit var till en början fyra öre per liter men höjdes senare genom förordningen den 11 februari 1958 (nr 32) till nio öre per liter med verkan från samma dag.

Storleken av drivmedelsskatterna<sup>1</sup> under efterkrigstiden framgår av följande tablå.

Tid	Bensinskatt öre per liter	Tid	Brännoljeskatt öre per liter
1/4 1948—31/12 1950	45	1/4 1948—31/12 1950	34
1/1 1951—30/6 1953	25	1/1 1951—30/6 1953	20
1/7 1953—30/6 1954	28	1/7 1953—31/12 1954	23
1/7 1954—30/6 1957	32	1/1 1955—30/6 1957	32
1/7 1957—30/6 1958	36	1/7 1957—	32,5
1/7 1958—	41		

<sup>1</sup> Inklusive energiskatt fr. o. m. den 1 juli 1957.

1954 års berörda riksdagsbeslut föregicks av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. I det av utredningen avlämnade betänkandet förordades med stöd av ett omfattande utredningsmaterial en än mer betydande omfördelning av motorfordonstrafikens totala skattebörda mot ökad skattebelastning på den tyngre trafiken än som senare genomfördes. I proposition nr 112, vari utredningens förslag anmäldes för 1954 års riksdag, uttalade dåvarande chefen för finansdepartementet bl. a., att han inte ansett sig böra ta slutlig ståndpunkt till den av utredningen föreslagna omfördelningen av skattebördan. Förslaget syntes nämligen böra ytterligare överarbetas samt eventuellt revideras med beaktande av närings- och trafikpolitiska synpunkter. Emellertid hade departementschefen på grundval av såväl det framlagda utredningsmaterialet som de i remissyttrandena anförda erfarenhetsgrundade synpunkterna på den tyngre motorfordonstrafikens vägstandardkrav och vägförslitning funnit starka skäl tala för att de tyngre fordonen borde bära en större andel av väggkostnaderna än som för det dåvarande var fallet. En viss förskjutning i denna riktning liksom också en starkare skatteprogression efter fordonstyngden syntes därför påkallad men borde i avbidan på resultatet av det ytterligare utredningsarbetet hållas inom sådana gränser, att den inte mera avsevärt påverkade den allmänna driftkostnadsnivån inom gods- och persontrafiken.

Propositionen föranledde i fråga om höjningen av fordonsskatten inte någon erinran från riksdagens sida.

I fråga om skatten på brännolja, som dittills varit 5 öre lägre per liter än skatten på bensin, förordade 1951 års utredning en kraftig höjning. Utredningen framhöll att brännoljan borde beskattas hårdare än bensin med hänsyn till att brännoljan, i körsträcka räknat, hade en effekt, som är omkring 33 procent större än bensinens. I nyssnämnda proposition uttalade departementschefen att han visserligen inte fann skäl föreligga att bibehålla den dåvarande relationen mellan bensinskatt och brännoljeskatt, men att å andra sidan skatten på brännolja inte borde höjas i sådan omfattning, att en övergång kunde befaras från brännolje- till bensindrif i fall, där brännoljedrift ur andra synpunkter är den lämpligaste. Med hänsyn härtill föreslogs att skattesatsen för bensin och brännolja bestämdes till samma belopp per volymenhet. Förslaget antogs av 1954 års riksdag.

Sedermera företogs — såsom ovan anmärkts — i samband med antagandet av förordningen om energiskatt en mot nämnda skatt svarande sänkning av brännoljeskatten. Beträffande bensinskatten gjordes däremot inte någon mot energiskatten svarande sänkning.

Under återopande bl. a. av busstrafikens ekonomiska situation har vid de senaste årens riksdagar väckts motioner (vid 1956 års riksdag de inbördes likalydande motionerna I: 318 och II: 232 samt I: 320 och II: 251 ävensom motionen II: 577; vid 1957 års riksdag de inbördes likalydande motio-

nerna I: 137 och II: 170 samt I: 210 och II: 255; vid 1958 års A-riksdag de likalydande motionerna I: 197 och II: 236; vid 1958 års B-riksdag de inbördes likalydande motionerna I: B 65 och II: B 61 samt I: B 178 och II: B 228; vid 1959 års riksdag de likalydande motionerna I: 159 och II: 208) om dels sänkning av fordonsskatten för bussar till 1954 års nivå dels ock — i vissa motioner — sänkning av brännoljeskatten för bussar till 27 resp. 25 öre per liter. Motionerna har, bl. a. med hänsyn till att frågan om motorfordons- trafikens beskattning är under utredning inom 1953 års trafikutredning, icke föranlett någon riksdagens åtgärd.

Vidare har i samband med chefens för kommunikationsdepartementet svar den 10 maj 1957 i riksdagens andra kammare på en av herr Sundström gjord fråga angående busstrafikens läge och villkor, m. m. (Riksdagens protokoll år 1957, andra kammaren nr 16 § 3) den senare i ett anförande inför kammaren rekommenderat stöd för busstrafiken i form av restitution i någon form av inbetalda automobilskattemedel framför en ändring av busstrafikens skattesatser.

I en i januari 1959 avgiven, inom finansdepartementets rättsavdelning utarbetad promemoria med förslag till omläggning av brännoljebeskattningen framlades tre olika huvudalternativ till ändrad lagstiftning i fråga om sättet för skattens erläggande. Vid remissbehandlingen av promemorian framfördes vägande erinringar mot samtliga alternativ. Med beaktande av de synpunkter, som därvid framkommit, framlades i en inom finansdepartementets rättsavdelning i januari 1960 upprättad promemoria angående brännoljebeskattningen nytt förslag till omläggning av beskattningen. Förslaget, som varit föremål för remissbehandling, är f. n. under övervägande inom finansdepartementet.

I en av 1953 års trafikutredning till chefen för kommunikationsdepartementet i februari 1960 ingiven framställning rörande busstrafikens drift- ekonomiska förhållanden har utredningen med hänsyn till den brydsamma ekonomiska situation, i vilken ett stort antal bussföretag på landsbygden befinner sig, förutom vissa åtgärder av ekonomisk och trafikpolitisk karaktär föreslagit en provisorisk lättnad i beskattningen av busslinjetrafiken. Således föreslås att bussföretag med linjetrafik på landsbygden i avbidan på ställningstagandet till frågan om direkta stödåtgärder skall erhålla restitution av halva den fordonsskatt, som erlagts för år 1960 i fråga om bussar i nämnda trafik. Förslaget har varit föremål för remissbehandling.

Av innehållet i *de föreliggande motionerna* må här anföras följande. Sedan mitten av 50-talet har busstrafiken i vårt land råkat in i en kris, som med varje år blivit alltmera framträdande. Följderna har blivit mycket känbara särskilt i de mera glesbebyggda delarna med stora avstånd till tätorterna. Privatbilismens tillväxt har inte nått samma omfattning i

dessa bygder, med påföljd att befolkningen där redan kommit i ett bekymmersamt läge, medan man på andra håll, där indragningar icke skett men med varje dag blir mera aktuella, med oro motser framtiden.

F. n. finns i vårt land 8 100 bussar. Under 1958 inskränkte sig anskaffningen av nya bussar till 354 stycken, vilket är den lägsta siffran sedan 1933. Under 1959 var siffran ännu lägre. Under januari—september färdigställdes nämligen endast 264 bussar mot 315 under motsvarande tid 1958. Det betyder — om man räknar med 1958 års siffror — en nyanskaffning på mindre än 5 procent, eller att bussarna måste hållas i trafik i mer än 20 år, innan de utrangeras. Ett sådant förhållande kan knappast vara tillrädligt ur trafiksäkerhetssynpunkt och måste vara besvärande med hänsyn till trafikanternas krav på komfort.

De intensivundersökningar trafikutredningen låtit utföra i Skaraborgs och Västerbottens län genom länsstyrelsernas försorg visar, att stödåtgärder för busstrafiken är absolut nödvändiga. De båda länsstyrelserna anser, att det enklaste och riktigaste sättet att hjälpa busstrafiken i dess besvärliga situation är en skattesänkning, som länsstyrelsen i Västerbottens län för sin del föreslår att omfatta en sänkning av fordonsskatten till hälften och brännoljeskatten med 10 öre per liter.

### Utskottet

I de förevarande motionerna har motionärerna — under åberopande av den bekymmersamma ekonomiska situation i vilken särskilt bussföretagen på landsbygden befinner sig till följd av privatbilismens tillväxt — framställt yrkanden om vissa skattelättnader för bussar. Sålunda hemställer motionärerna, att fordonsskatten skall sänkas till hälften av nu utgående belopp och att brännoljeskatten skall sänkas med 10 öre per liter.

Enligt förordningen om automobilskatt skall fordonsskatt årligen erläggas för här i riket registrerade bussar. Skatten utgår med dels en enhetlig grundavgift och dels en på visst sätt beräknad tilläggsavgift. Grundavgiften utgör 110 kr. För bussar med tjänstevikt av högst 5 000 kg utgör tilläggsavgiften 33 kronor för varje påbörjat hundratal kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg, medan tilläggsavgiften för bussar med högre tjänstevikt utgör 55 kronor för den del av tjänstevikten som överstiger 5 000 kg.

I samband med antagandet av förordningen om allmän energiskatt, som även utgår på brännolja, sänktes skatten på brännolja fr. o. m. den 1 juli 1957 från 32 öre till 30 öre per liter, för att den tunga motorfordonstrafiken i stort sett inte skulle drabbas av någon skattehöjning genom energiskattens införande.

Som av den tidigare lämnade redogörelsen framgår har vid de senaste årens riksdagar motionsvis framförts yrkanden om sänkning av fordonsoch brännoljeskatten för bl. a. bussar. Motionsyrkandena har emellertid med hänsyn till att frågan om motorfordonstrafikens beskattning är under över-

vägande inom 1953 års trafikutredning inte föranlett någon riksdagens åtgärd.

I en till chefen för kommunikationsdepartementet i februari 1960 ingiven framställning rörande busstrafikens driftekniska förhållanden har trafikutredningen förutom vissa åtgärder av ekonomisk och trafikpolitisk natur föreslagit en provisorisk lättnad i beskattningen av busslinjetrafiken på landsbygden i avvaktan på ställningstagandet till frågan om direkta stödåtgärder. Sålunda föreslår utredningen att vissa bussföretag med linjetrafik på landsbygden skall erhålla restitution av halva den fordonsskatt, som erlagts för år 1960 i fråga om bussar i nämnda trafik. Trafikutredningens framställning har varit föremål för remissbehandling, varvid flertalet remissinstanser tillstyrkt förslaget om provisorisk skattelättnad för de förenämnda bussföretagen. Framställningen är för närvarande föremål för Kungl. Maj:ts övervägande.

Eftersom frågan om stöd åt busstrafiken i olika former således är under Kungl. Maj:ts prövning, anser utskottet skäl icke föreligga för riksdagen att nu vidtaga några åtgärder i anledning av motionerna.

Med det anförda avstyrker utskottet bifall till yrkandena i de likalydande motionerna I: 398 och II: 531.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att de likalydande motionerna I: 398 av herr Axel Johannes Andersson m. fl. och II: 531 av herr Rimås m. fl. om sänkning av fordonsskatten och brännoljeskatten såvitt avser omnibussar icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 1 november 1960

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar John Ericsson, Einar Eriksson\*, Jansson, Gustaf Elofsson\*, Söderquist, Wårnberg, Torsten Mattsson, Tage Johansson, Kronstrand och Gustaf Henry Hansson\*; samt

från andra kammaren: herrar Brandt i Aspabruk, Nilsson i Svalöv, Kollberg, Kårlander, Wiklund\*, Gustafson i Göteborg, Andersson i Essvik, Darlin\*, Eriksson i Bäckmora och Kristenson i Göteborg.

\* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

#### Reservation

av herrar *Gustaf Elofsson, Söderquist, Torsten Mattsson, Kronstrand, Gustaf Henry Hansson, Nilsson* i Svalöv, *Kollberg, Gustafson* i Göteborg, *Darlin* och *Eriksson* i Bäckmora.