

Nr 29

*Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner
om restitution av fordonsskatt för bussar, m. m.*

(1:a avd.)

Till bevillningsutskottet har hänvisats följande inom riksdagen väckta, av utskottet till behandling i ett sammanhang upptagna motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 149 av herr *Axel Johannes Andersson m. fl.* och II: 195 av herr *Hamrin* i Kalmar *m. fl.*, vari hemstälts, att riksdagen, som ett provisorium i avvaktan på pågående utredningsarbete, måtte besluta att till stöd för busstrafiken på landsbygden restitution skall ske av hälften av erlagd fordonsskatt i enlighet med det av 1953 års trafikutredning den 22 februari 1960 framlagda förslaget, med de ändringar som i motionerna angivits, att tillämpas fr. o. m. 1961 års fordonsskatt;

2) de likalydande motionerna I: 305 av herrarna *Ringaby* och *Isacson* samt II: 377 av herr *Hedin m. fl.*, vari hemstälts, "att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamma åtgärder i syfte att åstadkomma en sådan utformning av begreppet tjänstevikt i vägtrafikförordningen, att det samma icke inkluderar emballagetankar, djurburar och liknande monterings- och demonteringsbara anordningar till lastbilar"; ävensom

3) de likalydande motionerna I: 473 av herr *Sveningsson m. fl.* och II: 547 av herr *Nordgren*, vari hemstälts, "att riksdagen måtte med verkan från och med den 1 januari 1963 besluta sänka de för bussar utgående fordonsskatterna med 40 procent, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderliga författningsändringar".

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 motionerna I: 149, I: 473 och II: 377.

Enligt förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) 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 kr. för varje påbörjat hundratal kg av tjänstevikten, minskad med 900 kg, medan tilläggsavgiften för bussar med högre

tjänstevikt utgör 1 353 kr. för 5 000 kg av tjänstevikten och 55 kr. för varje påbörjat hundratal kg av återstående del av tjänstevikten. För lastbilar skall erläggas dels grundavgift med 110 kr. och dels tilläggsavgift beräknad med hänsyn till bilens tjänstevikt. Tilläggsavgiften för lastbil utgår med 37 kr. för varje påbörjat hundratal kg av tjänstevikten minskad med 900 kg, då det gäller tjänstevikter icke överstigande 3 000 kg. Om tjänstevikten överstiger 3 000 men ej 7 000 kg utgår tilläggsavgift med 777 kr. för 3 000 kg och 64 kr. för varje påbörjat hundratal kg av återstående del av tjänstevikten, och om tjänstevikten överstiger 7 000 kg, utgår tilläggsavgift med 3 337 kr. för 7 000 kg och 120 kr. för varje påbörjat hundratal kg av återstående del av tjänstevikten.

Enligt 1 § 6 mom. vägtrafikförordningen förstås med bilens tjänstevikt sammanlagda vikten av dels fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg, reservhjul, bränsle, smörjolja samt vatten och dels föraren av fordonet. Med fordonets totalvikt menas summan av fordonets tjänstevikt och maximilast. Om registrerat fordon underkastas sådan ändring, att det inte längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg, åligger det enligt 10 § 5 mom. vägtrafikförordningen ägaren att inom tre veckor från det ändringen skedde inställa fordonet hos besiktningsman för registreringsbesiktning.

Under åberopande bl. a. av busstrafikens ekonomiska situation har vid de senaste årens riksdagar väckts motioner (vid 1956 års riksdag motionerna I: 318 och II: 232 samt I: 320 och II: 251 ävensom motionen II: 577; vid 1957 års riksdag motionerna I: 137 och II: 170 samt I: 210 och II: 255; vid 1958 års A-riksdag motionerna I: 197 och II: 236; vid 1958 års B-riksdag motionerna I: B 65 och II: B 61 samt I: B 178 och II: B 228; vid 1959 års riksdag motionerna I: 159 och II: 208 samt vid 1960 års riksdag motionerna I: 398 och II: 531) 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 motorfordonstrafikens beskattning är under utredning inom 1953 års trafikutredning, icke föranlett någon riksdagens åtgärd.

I en av 1953 års trafikutredning till chefen för kommunikationsdepartementet i februari 1960 ingiven framställning rörande busstrafikens driftekonomiska förhållanden föreslog utredningen med hänsyn till den brydsamma ekonomiska situation, i vilken ett stort antal bussföretag på landsbygden finner sig — förutom vissa åtgärder av ekonomisk och trafikpolitisk karaktär — en provisorisk lättnad i beskattningen av busslinjetrafiken. Sälunda föreslogs att bussföretag med linjetrafik på landsbygden i avbidan på ställnings-

tagandet till frågan om direkta stödåtgärder skulle erhålla restitution av halva den fordonsskatt, som erlagts för år 1960 i fråga om bussar i nämnda trafik.

Chefen för kommunikationsdepartementet delade i propositionen nr 98 till 1961 års riksdag utredningens uppfattning om behovet av ekonomiskt stöd åt busstrafiken på landsbygden men ansåg för sin del att bidraget borde utgå efter individuell prövning av de skilda bussföretagens ekonomiska förhållanden. Bidragets storlek föreslogs i propositionen maximerat till två kr. per vagnmil, och det för bidragsgivningen erforderliga beloppet beräknades till 2 milj. kr.

I de i samband med propositionen behandlade motionerna I: 23 och II: 54, I: 633 och II: 753 samt I: 358 och II: 418 yrkades lindring av fordonsskatten för bussar, i de båda förra motionsparen med 50 procent och i det senare med 40 procent. I motionerna I: 23 och II: 54 yrkades dessutom en sänkning av brännoljeskatten för bussar med 10 öre per liter.

Sammansatta stats- och bevillningsutskottet tillstyrkte i utlåtande nr 1 förslaget i propositionen och avstyrkte bifall till motionerna. Utskottet anförde därvid bl. a. följande.

Utskottet finner för sin del övervägande skäl tala emot en subventionering av en verksamhetsgren genom skattenedsättning i en eller annan form och vill i detta sammanhang även erinra om riksdagens tidigare ställningstagande i frågan. Avvägningen av automobilbeskattningen torde över huvud taget böra ses i ett större sammanhang. Enligt utskottets mening bör därför frågan om busstrafikens beskattning anstå i avvaktan på de resultat, som 1953 års trafikutrednings överväganden rörande den framtida beskattningen av motorfordonstrafiken kan leda till. Bortsett härifrån föreligger emellertid skäl för att i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag utforma stödet åt linjetrafiken på landsbygden såsom ett behovsprövat individuellt bidrag. Även en väsentlig reduktion av fordonsskatten skulle nämligen inte ge den ekonomiska förbättring, som åtskilliga bussföretag, särskilt i glesbygderna, är i uppenbart behov av. Sådana generella åtgärder, som motionärerna förordat för att förbättra rörelsegrenens ekonomiska läge, skulle dessutom medföra en omotiverat hög kostnad i form av skattebortfall för statsverket, eftersom åtskilliga trafikföretag inte torde vara i behov av några speciella stödåtgärder.

Utlåtandet godkändes av riksdagen.

Frågan om ändrade regler rörande tjänstevikt och rörande *beskattningen av lastbilar* har jämväl varit föremål för övervägande i riksdagen under senare år i anledning av väckta motioner i ämnet (vid 1959 års riksdag motionerna I: 293 och II: 363; vid 1960 års riksdag motionerna I: 419 och II: 500 och vid 1961 års riksdag motionerna I: 483 och II: 562).

I sitt av riksdagen godkända betänkande nr 18 anförde 1961 års bevillningsutskott bl. a. följande.

Som av den tidigare redogörelsen framgår har vid de senaste årens riksdagar motionsvis framförts yrkanden om ändringar i beskattningsreglerna

för lastbil. Motionsyrkandena har emellertid med hänsyn till att frågan om motorfordonstrafikens beskattning är under övervägande inom 1953 års trafikutredning inte föranlett någon riksdagens åtgärd. Enligt vad utskottet inhämtat beräknas utredningen framlägga ett principbetänkande rörande riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken före utgången av maj månad innevarande år. Innan ställning tas till de i motionerna behandlade spörsmålen, synes det lämpligt att avvakta de resultat utredningens förslag kan föranleda. Med hänsyn härtill anser utskottet skäl icke föreligga för riksdagen att nu tillstyrka skrivelse till Kungl. Maj:t i ämnet och avstyrker således bifall till motionerna.

Av innehållet i de förevarande motionerna må här återges följande.

I motionerna I: 149 och II: 195, vari hemställes om restitution av hälften av erlagd fordonsskatt för bussar, anföres bl. a. följande. Någon sammanfattande redogörelse för utfallet och erfarenheterna av det förra året beslutade systemet med individuellt behovsprövade bidrag har ännu inte lämnats. Av i statsverkspropositionen lämnade uppgifter framgår dock att en mycket stor del av alla busslinjeföretag sökt sådant och även fått sina ansökningar tillstyrkta av vederbörande länsstyrelse. Sälunda har drygt 300 företag fått ansökningar om bidrag tillstyrkta och enligt senare underhandsuppgifter också beviljade av statens biltrafiknämnd. Detta innebär att ungefär 60 procent av samtliga enskilda busslinjeföretag fått bidrag. Av de återstående företagen har en del inte karaktär av landsbygdsföretag och har därför inte kunnat komma i fråga för bidrag. Andra har, trots att de i och för sig varit berättigade till bidrag, inte sökt sådant antingen på grund av bristande kännedom om bidragsmöjligheterna eller därför att ansökningsförfarandet varit så komplicerat att man ryggat för dess svårigheter.

Redan hittills kända fakta rörande utfallet av det förra året beslutade bidragsförfarandet talar sålunda för att den helt övervägande delen av landsbygdens busslinjetrafik befinner sig i en sådan ekonomisk situation att bidrag enligt detta system skulle ha kunnat utgå. Under sådana omständigheter synes det vara uppenbart att ett generellt verkande system från administrativ synpunkt och jämväl med hänsyn till kostnaderna är att föredraga framför ett system med individuell behovsprövning. Då det vidare kan befaras att individuellt prövade bidrag kan motverka önskvärda rationaliseringssträvanden och därigenom försämra busslinjetrafikens framtida förutsättningar att svara för en tillfredsställande transportförsörjning, synes det för föregående år beslutade provisoriska bidragsförfarandet inte böra bibehållas utan ersättas med ett generellt verkande stöd.

Med hänsyn till att åtgärden bör genomföras som ett provisorium i avvaktan på trafikutredningens kommande förslag till mera långsiktiga åtgärder på trafikförsörjningens område anser motionärerna att skattelättnaden bör genomföras i form av restitution. I enlighet med utredningens förslag bör resti-

tutionen avse halften av erlagd fordonsskatt. Med hänsyn till att bidrag i särskild ordning utgått för verksamheten under 1960 bör restitutionen nu avse 1961 års fordonsskatt och därutöver gälla tills vidare intill dess annorlunda beslutas.

Som motivering för yrkandet om utredning av begreppet tjänstevikt i vägtrafikförordningen anföres i *motionerna I: 305 och II: 377* i huvudsak följande. Bevillningsutskottet har i sina betänkanden nr 13/1959, 54/1960 och 18/1961 hänvisat till att 1953 års trafikutredning har bilskattefrågorna under övervägande och att utredningens resultat borde avvaktas, innan ställning togs till de i motionerna behandlade frågorna. 1953 års trafikutredning har numera framlagt detta betänkande, vilket jämväl varit föremål för remissbehandling. Några förslag i här berörda skattefråga lika litet som beträffande bilskattefrågorna över huvud taget innehåller emellertid icke betänkandet.

Tolkningssvårigheterna när det gäller begreppet tjänstevikt består alljämt, vilket bl. a. medfört att åtskilliga lastbilsägare blivit föremål för åtal på grund av underlåten registreringsbesiktning i samband med temporär användning av emballagetankar, djurburar och liknande anordningar å lastbilar. Bristen på klara definitioner i nuvarande beskattningssystem framstår som påtaglig, och det måste anses angeläget att man här utan tidsutdräkt får till stånd en sådan ordning att monterings- och demonteringsbara utrustningar av angiven art till lastbilar icke inräknas i fordonens tjänstevikt.

Till stöd för yrkandet om sänkning av fordonsskatten för bussar framhålles i *motionerna I: 473 och II: 547* bl. a. att trafikutredningens förslag till provisorisk skattelättnad inte realiserats. I stället har samhällsinsatserna under innevarande budgetår tagit formen av direkta bidrag till viss linjetrafik på landsbygden. De hittillsvarande erfarenheterna från detta bidragssystem visar, att det anslagna beloppet om två milj. kr. inte fullt räckt till för täckning av de tillstyrkta bidragen, men också att minst 300 av landets ca 550 enskilda busslinjeföretag varit i behov av bidrag. Man kan dessutom inte utesluta möjligheterna av att ytterligare företag hade kunnat komma i fråga för bidrag, därest de haft möjlighet att inom den snävt begränsade tid som stod till förfogande lämna tillfredsställande redovisning av driftresultaten i enlighet med de komplicerade ansökningsformulären. Dessa omständigheter synes tala för att ett generellt verkande system hade varit att föredraga framför ett med nödvändighet svårarbetat bidragssystem.

Den enklaste formen för generella åtgärder synes vara att sänka fordonsskatten för bussar, såsom föreslagits av trafikutredningen. Några skäl att därvid begränsa skattesänkningen enbart till vissa bussar föreligger dock inte. De ekonomiska svårigheterna för den kollektiva persontrafiken förefinns i snart sagt alla typer av busslinjetrafik, och riskerna att generella åtgärder

skall innebära otillbörliga fördelar för vissa företag måste bedömas som ytterligt små. Eftersom skattebördan dessutom är betungande, kommer en skattesänkning att innebära en väsentlig förbättring av möjligheterna att bibehålla en transportförsörjning av tillfredsställande omfattning. För de större städernas del skulle dessutom de kommunala bidragen kunna reduceras. En lämplig reduktion av beskattningen synes enklast kunna ske genom nedläggning med 40 procent av de för bussar utgående fordonsskatterna. Detta skulle innebära en minskning av bussarnas totalbeskattning med 12—13 procent och alltså väl rymmas inom den av trafikutredningen angivna ramen.

Utskottet

Utskottet behandlar till en början motionsyrkandena om vissa skattelättnader för bussar. Härutinnan hemställes i de likalydande motionerna I: 149 och II: 195 att riksdagen såsom en provisorisk stödåtgärd för busstrafiken på landsbygden måtte besluta om restitution av hälften av erlagd fordonsskatt fr. o. m. år 1961 i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag, som år 1960 framlades av 1953 års trafikutredning. I de likalydande motionerna I: 473 och II: 547 yrkar motionärerna sänkning av fordonsskatten för bussar med 40 procent fr. o. m. den 1 januari 1963. Som motivering för yrkandena har anförts att erfarenheterna av det vid förra årets riksdag beslutade systemet med behovsprövade bidrag till viss linjetrafik med buss på landsbygden visat, att det för ändamålet anslagna beloppet inte varit tillräckligt för att täcka det erforderliga bidragsbehovet. Motionärerna anser vidare, att ett generellt verkande bidragssystem av olika skäl är att föredraga framför ett system med behovsprövad bidragsgivning.

Såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen konstaterade 1953 års trafikutredning i en år 1960 till chefen för kommunikationsdepartementet ingiven framställning, att åtskilliga bussföretag på landsbygden befann sig i en brydsam ekonomisk situation och att stödåtgärder från det allmännas sida var nödvändiga för upprätthållande av en tillfredsställande transportförsörjning. Utredningen föreslog därför bl. a., att bussföretag med linjetrafik på landsbygden skulle erhålla restitution av halva den fordonsskatt, som för år 1960 erlagts för bussar i sådan trafik. I propositionen nr 98 till 1961 års riksdag delade departementschefen utredningens uppfattning om behovet av stödåtgärder för landsbygdens busslinjetrafik men ansåg för sin del att bidrag borde utgå efter individuell prövning av behovet och den ekonomiska bärigheten av ifrågavarande linjetrafik. Bidraget föreslogs i princip maximerat till två kronor per vagnmil, och det för bidragsgivningen erforderliga anslaget beräknades till 2 milj. kronor. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget i propositionen. I årets statsverksproposition hemställes likaledes att riksdagen för budgetåret

1962/63 måtte anvisa ett anslag av 2 milj. kronor för bidrag till mindre lönsam busstrafik på landsbygden.

Av det av trafikutredningen redovisade undersökningsmaterialet framgår att minst hälften av bussföretagen på landsbygden kan betraktas som vinstgivande. Under sådana förhållanden är det enligt utskottets mening inte lämpligt att på sätt motionärerna förordat införa en generell stödform för samtliga bussföretag med landsbygdstrafik i viss omfattning. De i och för sig erforderliga stödåtgärderna bör i stället vara så utformade att de i möjligaste mån tillgodoser just den trafik, som är i uppenbart behov av ekonomiskt stöd. Det bör vidare framhållas att trafikutredningens förslag om restitution av hälften av erlagd fordonsskatt för bussar i landsbygdstrafik beräknades medföra en total årlig utgift för statsverket av ca 5,7 milj. kronor, varav för statens järnvägars biltrafik omkring 1,5 milj. kronor och för postverket ca 0,4 milj. kronor. De nu utgående behovsprövade bidragen å tillhoppa 2 milj. kronor medför att väsentligt högre belopp kan utgå till den ekonomiskt minst bärkraftiga trafiken än enligt de generellt verkande bidragssystem, som föreslås i motionerna. Utskottet vill även erinra om riksdagens tidigare, i andra sammanhang uttalade uppfattning att erforderligt stöd till viss verksamhet i princip inte bör ske i form av lättnader vid beskattningen utan genom direkta bidrag.

Av vad ovan anförts framgår att utskottet inte kan ansluta sig till motionärernas förslag om ett generellt stöd till busstrafiken genom skattelättnader utan anser att de bidrag, som även i fortsättningen kan krävas för upprätthållande av samhällsnyttig busstrafik, bör utgå efter behovsprövning i de enskilda fallen. Det ankommer emellertid inte på bevillningsutskottet att taga ställning till storleken av erforderligt bidrag, utan denna fråga torde få avgöras i annat sammanhang.

Med det anförda avstyrker utskottet bifall till motionsyrkandena om restitution eller sänkning av fordonsskatten för bussar.

I detta sammanhang behandlar utskottet även de likalydande motionerna I: 305 och II: 377, vari föreslås riksdagsskrivelse med begäran om skyndsamma åtgärder i syfte att åstadkomma en sådan utformning av begreppet tjänstevikt i vägtrafikförordningen, att detsamma icke innefattar emballagetanker, djurburar och liknande monteringsbara anordningar till lastbilar. Avsikten med yrkandet i motionerna torde vara att minska skattebelastningen på lastbilar, som endast tillfälligt är utrustade med sådana transportanordningar.

Enligt automobilskatteförordningen utgår för lastbilar årligen fordonsskatt med dels en enhetlig grundavgift och dels en tilläggsavgift med efter tjänstevikten stigande belopp. Med bilens tjänstevikt förstås enligt vägtrafikförordningen sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, till fordonet hörande verktyg och reservhjul, bränsle o. d. samt föraren av fordonet. Om sådana för-

ändringar vidtages å registrerat fordon, att det inte längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningssinstrument eller typintyg, är ägaren skyldig att låta fordonet undergå ny besiktning för fastställande av bl. a. tjänstevikten.

Den ändrade avvägning av motorfordonstrafikens beskattning, som skedde år 1954, innebar i huvudsak en ökning av de tyngre fordonens andel av vägkostnaderna. Den högre beskattningen ansågs motiverad av denna trafiks vägförslitning och krav på vägarnas standard. Något slutligt ståndpunktstagande i fråga om skattebördans fördelning på olika motorfordon gjordes icke, och de genomförda åtgärderna hade provisorisk karaktär i avvaktan på resultatet av ytterligare utredning rörande motorfordonstrafikens beskattning, därvid bl. a. även allmänna trafik- och näringspolitiska synpunkter skulle komma under bedömning. Huruvida den inbördes fördelningen av skattebördan olika fordonskategorier emellan är riktigt avvägd prövas för närvarande inom 1953 års trafikutredning. Därvid torde det i motionerna behandlade spörsmålet komma att uppmärksammas i samband med utredningens ståndpunktstagande till motorfordonstrafikens beskattning i sin helhet. Utskottet kan med hänsyn härtill inte dela motionärernas uppfattning, att frågan bör bli föremål för särskild behandling och avstyrker således den begärda riksdagskrivelsen i ämnet.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att följande motioner, nämligen

- 1) de likalydande motionerna I: 149 av herr Axel Johannes Andersson m. fl. och II: 195 av herr Hamrin i Kalmar m. fl. om restitution av fordonsskatt för bussar,
- 2) de likalydande motionerna I: 473 av herr Sveningsson m. fl. och II: 547 av herr Nordgren om sänkning av fordonsskatten för bussar, ävensom
- 3) de likalydande motionerna I: 305 av herrar Ringaby och Isaacson samt II: 377 av herr Hedin m. fl. angående begreppet tjänstevikt i vägtrafikförordningen,
icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 mars 1962

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar John Ericsson, Hagberg, Einar Eriksson, Erik Jansson, Söderquist, Gustaf Elofsson, Gösta Jacobsson, Wirmark, Paul Jansson och Billman; samt

från andra kammaren: herrar Brandt i Aspabruk, Allard, Gustafson i Göteborg, Kärrlander, Engkvist, Christenson i Malmö, Magnusson i Borås, Asp, Darlin och Fällidin.

Reservation

av herrar *Hagberg, Söderquist, Gösta Jacobsson, Billman, Gustafson* i Göteborg, *Christenson* i Malmö, *Magnusson* i Borås och *Darlin*, vilka — under åberopande av innehållet i motionerna I: 149 av herr Axel Johannes Andersson m. fl. och II: 195 av herr Hamrin i Kalmar m. fl. ävensom motionerna I: 305 av herrar Ringaby och Isaeson och II: 377 av herr Hedin m. fl. — ansett att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

1) att riksdagen med bifall till de likalydande motionerna I: 149 och II: 195 måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att — i enlighet med i motionerna angivna grunder — förordna om restitution för år 1961 av hälften av erlagd fordonsskatt för bussar;

2) att riksdagen måtte anse de likalydande motionerna I: 473 och II: 547 besvarade med vad utskottet ovan hemställt; samt

3) att riksdagen måtte med bifall till de likalydande motionerna I: 305 och II: 377 i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamma åtgärder i syfte att åstadkomma en sådan utformning av begreppet tjänstevikt i vägtrafikförordningen, att densamma icke inkluderar emballagetankar, djurburar och likande monterings- och demonteringsbara anordningar till lastbilar.