

## Nr 32

### *Bevillningsutskottets betänkande med anledning av motioner angående båttrafiken över Öresund, m. m.*

(1:a avd)

I motionerna I:114 av herr *Lundström* och II:205 av herr *Sterne* har hemställts att riksdagen måtte anmoda Kungl. Maj:t *dels* att — där så erfordras i samverkan med den danska regeringen — avbryta de statsägda Öresundsbolagens och AB Trafikrestaurangers i motionerna kritiserade verksamhet i samband med öresundstrafiken, *dels* att tillsammans med den danska regeringen undersöka möjligheten till en på sundare grundval uppbyggd reguljär båttrafik över Öresund.

#### Gällande bestämmelser m. m.

Fartyg och flygplan i trafik mellan Sverige och utlandet har sedan gammalt haft rätt att ta ombord sitt behov av proviant utan att behöva betala eljest utgående skatter och andra avgifter och passagerarna har därför kunnat köpa olika varor, främst rusdrycker och tobaksvaror, till speciellt låga priser såväl för förbrukning ombord som för införsel i destinationslandet vid resans slut. Olika regleringar och begränsningar såväl med avseende på provianteringen som på de resandes rätt till införsel har emellertid införts i syfte att motverka uppkomsten av missförhållanden i skilda hänseenden.

Trafiken över Öresund och på vissa andra korta rutter har erbjudit speciella problem som gjort särskilda föreskrifter om utförseln av obeskattade varor i denna trafik nödvändiga (SFS 1961:128). Bestämmelserna innebär vissa inskränkningar i bl. a. rätten till försäljning av sådana varor. Obeskattade rusdrycker och tobaksvaror får medföras från tullområdet endast under villkor att god ordning och nykterhet upprätthålls ombord. Spritdrycker, vin eller maltdrycker får inte utlämnas till passagerare för att föras i land, och inte heller mer än 20 cigaretter eller motsvarande mängd andra tobaksvaror för enkel resa. Andra obeskattade varor än tobaksvaror och chokladvaror får medföras endast för förtäring ombord. Om huvudsyftet med turen inte är att upprätthålla trafik i egentlig bemärkelse, får obeskattade spritdrycker, vin, maltdrycker, tobaksvaror och chokladvaror ej medföras.

Bestämmelserna om proviantering på korta rutter överensstämmer i viss mån med vad som gäller beträffande de resandes rätt att införa varor tull- och avgiftsfritt. Om resan företagits på dessa korta rutter eller om utlandsvistelsen varat högst 24 timmar får den resande, om han är bosatt i Sverige, inte medföra rusdrycker som

inköpts på transportmedlet och ej heller mer än 40 cigaretter eller motsvarande mängd andra tobaksvaror. Om resan företagits på andra rutter får den resande, om han är bosatt i Sverige och om utlandsvistelsen varat mer än 24 timmar, medföra 200 cigaretter eller motsvarande mängd andra tobaksvaror. Har han fyllt 21 år får han dessutom införa 2 l starköl samt antingen 1 l vin och 3/4 l spritdrycker eller 2 l vin. Oberoende av resans längd gäller vidare att den resande får medföra andra varor till ett sammanlagt värde av 275 kr. och dessutom reseutrustning.

De angivna inskränkningarna i fråga om rätten till införsel efter kortvarig utlandsvistelse genomfördes år 1966 efter riksdagens hörande. I prop. 1966:111 lämnades en utförlig redogörelse för de överväganden som föregått förslaget. Därvid hade det bl. a. framhållits att flera skäl, bl. a. kontrollsynpunkter och att det på längre sikt kunde anses naturligt att all trafik mellan de nordiska länderna betraktas som inrikes trafik, talar för att den skattefria provianteringen i internordisk trafik helt slopas. Med hänsyn bl. a. till att en sådan lösning skulle leda till en snedvridning av konkurrensförhållandena till nackdel för den internordiska trafiken och till att förutsättningarna för en allmän överenskommelse i sådan riktning även med de utomnordiska länderna bedömts som små, har man emellertid ansett det lämpligt att rätten till skattefri proviantering tills vidare bibehålls. Bevillningsutskottet uttalade att denna fråga självfallet vid ändrade förutsättningar borde kunna omprövas (BeU 1966:43).

Båt- och färjetrafik över Öresund drivs såväl i statlig regi som av enskilda företag. Statsverket har genom statens järnvägar ekonomiskt intresse i tre av de över sundet upprätthållna trafiklederna, nämligen de båda tågfärjelederna — den ena mellan Malmö och Köpenhamn och den andra mellan Hälsingborg och Helsingör — samt den s. k. båttrafiken mellan Malmö och Köpenhamn. De tre trafiklederna drivs alla i nära samarbete med de danska statsjärnvägarna.

Tågfärjetrafiken över Öresund har fördelats mellan Sverige och Danmark på sådant sätt, att statens järnvägar driver leden Malmö—Köpenhamn och de danska statsjärnvägarna leden Hälsingborg—Helsingör. Båttrafiken mellan Malmö och Köpenhamn, som även innefattar bilfärjetrafiken Limhamn—Dragör, upprätthålls gemensamt av två rederiföretag, det ena svenskt och ägt av statens järnvägar och det andra danskt ägt av de danska statsjärnvägarna.

Restaurangrörelsen och kioskförsäljningen på de båda tågfärjelederna ankommer på järnvägsförvaltningen i det land som uppehåller trafiken på respektive färjeled. I båttrafiken på leden Malmö—Köpenhamn sköts restaurangrörelsen av det danska rederiföretaget, och kioskerna för tobak och choklad på de svenska båtarna är överlåtna till entreprenörer mot ersättning i form av procent på omsättningen. På bilfärjorna på leden Limhamn—Dragör, som alla är svenska, finns barsserveringar med kioskförsäljning, och även denna servering och försäljning har överlåtits till en entreprenör, likaså mot ersättning i procent av omsättningen.

Från Trelleborg utgår tågfärjor till Sassnitz och bilfärjor till Travemünde. Tågfärjetrafiken upprätthålls av statens järnvägar och av de östtyska statsbanorna. Bil-

färjetrafiken ombesörjs av statens järnvägar och av ett västtyskt rederibolag. Restaurang- och kioskrörelsen på de svenska färjorna drivs av AB Trafikrestauranger.

Persontrafikens ungefärliga omfattning på ovannämnda trafikleder framgår av följande sammanställning.

Hälsingborg—Helsingör .....	13 000 000
Malmö—Köpenhamn .....	7 200 000
Trelleborg—Travemünde och Sassnitz .....	260 000
Antal resande totalt .....	<u>20 460 000</u>

Omkring hälften av passagerarantalet belöper på de statsägda företagen.

### Motionerna

Med de av statens järnvägar och De Danske statsbaner gemensamt ägda Öresundsbolagen i spetsen bedriver öresundsbåtarna en restaurangrörelse, till vilken kunder lockas med åtgärder som synes påkalla uppmärksamhet från statens sida. I oktober 1966 införde nyssnämnda statsägda företag för personer över 65 år kraftiga biljettpriserabatter för färd mellan Malmö och Köpenhamn samt mellan Limhamn och Dragör. Rabatten gällde perioden oktober—april. Den 1 september 1967 återupptogs rabattsystemet. Det innebär att 65-åringar kan lösa månadskort för kr. 3:75. Kortet berättigar till obegränsat antal resor alla dagar utom lördagar i båda riktningarna mellan ovannämnda ändstationer. Det berättigar dessutom innehavaren till att fritt ta med en följeslagare som sällskap.

I båtarnas restaurangannonser beskrivs bordets alla läckerheter lockande. Matpriserna är med hänsyn till öppet vatten synnerligen billiga. Även spritpriserna är lockande låga, trots att avansen på en båt är 683 procent och på andra linjer kan uppgå till 1 000 procent.

Syftet med Öresundsbolagens rabattsystem är uppenbarligen att bereda intresserade möjlighet till så många resor som möjligt för att stilla sitt mat- och — säkerligen framför allt — sitt spritbehov billigare än på svenska restauranger. Särskilt bekvämt är systemet för sådana som är avstängda av systembolagen. Observeras bör att någon bestämmelse ej finns om att följeslagaren skall ha fyllt 65 år. Och följeslagarna kan alltså vara ständigt nya för varje resa. Det har också uppgivits, att på vissa linjer utdelas fribiljetter, i vilket fall än tydligare framgår, att syftmålet med båttrafiken ingalunda är en på sunda affärsmässiga principer grundad kommunikation mellan Sverige och Danmark utan snarare utnyttjande av territorialvattengränsens möjligheter till en skattefri servering av alkoholhaltiga drycker. Det kan ifrågasättas om den spritservering som stimuleras på sätt här beskrivits är acceptabel. Den omständigheten att staten själv är delägare i ett av de stora bolag som använder priserabatten som lockmedel gör icke förhållandet smakligare.

Även på en annan båtlinje utövar ett statsägt företag en affärsverksamhet som förtjänar närmare granskning. AB Trafikrestauranger, även det ett dotterbolag till statens järnvägar, säljer på färjan mellan Trelleborg och Sassnitz guldvaror till låga

priser, ofta mindre än halva priset i Sverige. Anledningen till de låga priserna är, att man slipper ifrån lyx- och omsättningsskatterna, d. v. s. cirka 30 procent av varans pris. Till skillnad från de guldvaror, som turister ofta medför från medelhavsländerna och vilkas kvalitet emellanåt givit anledning till överraskningar, gäller det här varor av svensk tillverkning försedda med svenska kontrollstämplar.

Båda här berörda typer av konkurrens bör bli föremål för granskning och prövning, bl. a. också huruvida det kan vara lämpligt att staten genom sina företag bedriver dylik verksamhet. Att den inte är förenlig med de näringsutövarintressen som bedriver sin verksamhet inom Sveriges gränser är klart utan några undersökningar.

### Utskottet

I motionerna anförs bl. a., att de prisrabatter, som tillämpas i trafiken över Öresund av bl. a. statsägda företag, och företagens annonsering visar att båttrafiken inte är uppbyggd på sunda affärsmässiga principer med hänsyn till kommunikationsbehovet utan på att utnyttja fartygens möjligheter till skattefri servering av alkoholhaltiga drycker. Motionärerna vänder sig särskilt mot de kraftiga biljettprisrabatterna för personer över 65 år och mot att AB Trafikrestauranger på färjan Trelleborg-Sassnitz sålt guldvaror till låga priser, vilket kunnat ske eftersom försäljningen inte belagts med försäljningsskatt och omsättningsskatt. Enligt motionärernas mening är det inte acceptabelt att spritservering stimuleras på detta sätt och att staten driver sin verksamhet i strid mot näringsutövarintressen inom Sverige. De hemställer därför om riksdagsskrivelse med begäran att de statsägda företagens kritiserade verksamhet avbryts och att möjligheterna till en på sundare basis uppbyggd reguljär trafik undersöks i samråd med den danska regeringen.

Beträffande den av motionärerna påtalade försäljningen av guldvaror har utskottet inhämtat från SJ att den numera upphört, varför motionärernas yrkande på denna punkt är tillgodosett.

Fartyg och flygplan i trafik mellan Sverige och utlandet har sedan gammalt enligt internationell praxis haft rätt att ta ombord sitt behov av proviant utan att behöva betala eljest utgående skatter och andra avgifter och passagerarna har därför kunnat köpa olika varor, främst rusdrycker och tobaksvaror, till speciellt låga priser såväl för förbrukning ombord som för införsel i destinationslandet vid resans slut. I den alltmer ökande trafiken med våra grannländer har detta tidvis medfört vissa olägenheter, som gjort begränsningar nödvändiga i fråga om såväl provianteringen som resandes rätt till införsel. Bestämmelserna härom fick sin nuvarande utformning år 1961 beträffande trafiken över Öresund och år 1966 beträffande utlandsresor med kort varaktighet.

I öresundstrafiken gäller beträffande den skattefria provianteringen bl. a. att obeskattade rusdrycker får medföras från tullområdet endast under förutsättning att de inte utlämnas till passagerare för att föras i land och att god ordning och nykterhet upprätthålls ombord. Mer än 20 cigaretter eller motsvarande mängd andra tobaksvaror får inte utlämnas till passagerare för enkel resa och andra obeskattade varor än tobaksvaror och chokladvaror får medföras endast för förtäring ombord.

Såvitt utskottet kan bedöma har dessa bestämmelser i huvudsak lett till avsett resultat. De kvarstående förmånerna för fartygstrafiken gör emellertid att vissa problem kvarstår. Detta gäller såväl öresundstrafiken som båttrafiken i övrigt med våra grannländer.

Motionärernas kritik riktar sig bl. a. mot den verksamhet, som drivs av de svenska resp. danska statsjärnvägarna genom öresundsbolagen. Utskottet får framhålla, att denna verksamhet sker i konkurrens med enskilda företag, och att öresundsbolagen därvid knappast kan hävda sig om verksamheten inte får bedrivas på lika villkor. Beträffande det tillämpade rabattsystemet, som inte är förknippat med villkor angående viss förtäring eller köptvång, torde detta ha tillkommit för att utnyttja kapaciteten under lågtrafik och för att bereda pensionärer ökad möjlighet till rekreation och förströelse. Rabattsystemet är således företagsmässigt motiverat och viss rabattering tillämpas för övrigt också i SJ:s tågtrafik.

I olika sammanhang har den tanken framförts att den skattefria provianteringen i internordisk trafik skulle slopas. Flera skäl har ansetts tala härför, bl. a. kontrollsynpunkter och att det på längre sikt måste anses naturligt att all trafik mellan de nordiska länderna betraktas som inrikes trafik. En sådan åtgärd har emellertid ställts på framtiden med hänsyn bl. a. till de snedvridande effekter på konkurrensförhållandena som skulle uppkomma till nackdel för den internordiska trafiken om inte sådana begränsningar infördes även i trafiken med utomnordiska länder. Förutsättningarna för sådana mer vittomfattande överenskommelser har dock bedömts som små.

Som utskottet redan framhållit torde förhållandena i närtrafiken med våra grannländer inte i alla avseenden kunna betecknas som helt tillfredsställande. Överläggningar pågår emellertid angående hithörande frågor mellan tullmyndigheterna i de nordiska länderna och liksom hittills torde Kungl. Maj:t ägna uppmärksamhet åt de här berörda problemen. Utskottet finner därför att de i motionerna aktualiserade spörsmålen inte nu påkallar någon åtgärd från riksdagens sida.

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet  
att riksdagen avslår motionerna I:114 och II:205.

Stockholm den 2 april 1968

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar John Ericsson (s), Yngve Nilsson (h), Wärnberg (s), Lundström (fp), Paul Jansson (s), Enarsson (h), Stadling (s), Tistad (fp) och Ove Karlsson (s); samt

från andra kammaren: herrar Magnusson i Borås (h), Brandt (s), Allard (s), Gustafson i Göteborg (fp), Vigelsbo (cp), Asp (s), Andersson i Essvik (s), Hammarsten (s), Öhvall (fp) och Börjesson i Falköping (cp).

### Särskilt yttrande

av herrar *Lundström* (fp) och *Börjesson* i Falköping (cp):

Sedan motionerna I:114 och II:205 väcktes har försäljningen av obeskattade guldvaror på färjan Trelleborg-Sassnitz upphört. Likaså utgår med april den tidrymd inom vilken speciella rabatter gällt på Öresundsbolagens båtar. I motionen gjorda yrkanden avseende dessa förhållanden har därmed för närvarande inte någon aktualitet.

Beträffande den principiella frågan om Öresundstrafiken finns anledning erinra, att för denna trafik gäller speciella regler rörande ilandförsel av sprit och vin samt tobaksvaror. Sprit och vin får inte försälas för sådant ändamål ombord, och för försäljning ombord av tobaksvaror gäller stränga restriktioner. Ett huvudskäl härtill är det betydande skattebortfall, som skulle uppstå för såväl Sverige som Danmark om lindrigare restriktioner förekom. Som exempel på vilka värden det rör sig om kan nämnas, att bara tobak och choklad som togs ombord av Öresundsbatarna 1967 skulle ha givit staten ett skattebelopp på omkring 85 milj. kronor, om motsvarande varukvantiteter i stället sålts i Sverige.

Det är mot denna bakgrund man har anledning se ett rabattsystem, som i realiteten innebär att den skattefria försäljningen ombord ges ytterligare stimulans för att driftkostnaden under lågtrafik skall garanteras. Att rabattsystem tillämpas för att stimulera resandefrekvensen under sådana perioder förekommer såväl inom SJ som andra företag. Att folkpensionärerna med sina förhållandevis låga inkomster därvid erhåller särskilda förmåner — både för sig och medföljande vårdare, om sådan erfordras — finner vi naturligt. Frågan gäller därför inte folkpensionärerna.

En resandestimulans ger emellertid slagsida om den får en sådan utformning att det reella biljettpriset blir av underordnad betydelse och att serveringen av skattebefriade varor ombord blir av avsevärt ökad vikt. Detta alltså sett mot bakgrunden av de speciella restriktioner som av skatteskal gäller ilandförsel av sådana varor just i trafiken över Sundet.

Vi anser sålunda att den principfråga som berörts i motionerna är av betydelse och ger anledning till överväganden. Även utskottet har i sin motivering understrukt att förhållandena i närtrafiken med våra grannländer inte i alla avseenden kan betecknas som helt tillfredsställande. Utskottet noterar därtill, att överläggningar pågår mellan berörda tullmyndigheter om dessa spörsmål, varjämte utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t kommer att ägna uppmärksamhet åt de berörda problemen. I förhoppning att myndigheternas överläggningar skall ge resultat har vi ansett oss nu kunna biträda utskottets förslag.