

Cirkulärnr: 2000:14
Diariernr: 2000/0190
Handläggare: Janne Rusk
Sektion/Enhet: Gatu- och fastighetssektionen
Datum: 2000-01-21
Mottagare: Kommunstyrelsen
Skolkontoret
Inköpskontoret
Rubrik: Höjda skatter för busstrafiken

Gatu- och fastighetssektionen
Janne Rusk

2000-01-21

Kommunstyrelsen
Skolkontoret
Inköpskontoret

Höjda skatter för busstrafiken

Riksdagen beslutade under slutet av 1999 att fordonsskattesystemet för tunga bussar ska förändras och att energiskatten för dieselbränsle ska höjas. Båda förändringarna trädde i kraft 1 januari 2000.

Fordonsskatten för bussar över 3,5 ton var tidigare 1 545 kronor per år. I det nya skattesystemet är skattesatsen beroende av bussens vikt vilket framgår av bifogade tabell. Höjningen av dieselskatten uppgår till 25 öre per liter.

För att motverka de kostnadsökningar som den höjda fordonsskatten skulle leda till för den lokala och regionala busstrafiken föreslog man i propositionen att kommuner och landsting skulle kompenseras genom att höja de generella statsbidragen. I budgetpropositionen för år 2000 har det generella statsbidraget höjts med 50 miljoner kronor vardera för landstingen och kommunerna. Det innebär för kommunernas del en höjning av bidraget med sex kronor per invånare från och med år 2000 (se Cirkulär 1999:116).

De transportörer som utför skolskjutsning eller andra uppdrag åt kommunen med bussar över 3,5 ton drabbas av ovan nämnda skattehöjningar. Huruvida entreprenörerna ska kompenseras för detta är beroende av hur sådana kostnadsförändringar regleras i avtalen, vilken form av indexuppräknings som tillämpas, när avtalen ingicks och hur stor andel av uppdragen som utförs för kommunens räkning.

Om skattehöjningarna var kända när anbudet lämnades eller avtalet ingicks kan några skäl för särskild kompensation inte anses föreligga.

En del entreprenörer har i sina anbud till kommunen reserverat sig för de aviserade skattehöjningarna men inte räknat in detta i anbudet eftersom storleken på skattehöjningen inte var känd. Det förekommer också att man i avtalen skrivit in att vid avtalstecknandet icke kända skattehöjningar ska kompenseras. I båda dessa fall ska kompensation ske på det sätt som anges i

avtalet eller anbudet. Särskild kompensation ska dock inte ges om avtalet innehåller ett index som kompenserar för skatthöjningarna.

I de avtal som löper över flera år och där ersättningen ska justeras med ett i avtalet fastställt index kan följande sägas.

Den höjda fordonsskatten och dieselskatten får inget genomslag i konsumentprisindex (KPI) eller nettoprisindex (NPI). Dessa index ger således ingen kompensation för de genomförda skatthöjningarna.

I de avtal där ersättningen justeras med Busstrafikprisindex (BTPI) är förhållandet mer komplext. BTPI består av sex olika komponenter som viktas samman till ett index. En av komponenterna är petroleumprodukter som tar hänsyn till förändringar av skatter. Därmed ges full kompensation för höjningen av dieselskatten. En annan komponent i BTPI är fordonsskatt. I och med att den tidigare fordonsskatten var lika stor oavsett fordonstorlek men numera är relaterad till fordonets vikt finns ingen fastställd metod för hur skatthöjningen påverkar index. Den som ansvarar för utgivningen av BTPI har inte tagit ställning till hur det nya indextalet för fordonsskatt ska beräknas. Om parterna själva ämnar beräkna hur indextalet har förändrats bör detta baseras på en genomsnittlig storlek för den aktuella fordonsparken.

Om de aktuella fordonen används för annat än kommunala köruppdrag bör kommunens kompensation stå i proportion till hur stor andel de kommunala uppdragen utgör.

I de fall där vare sig index eller andra överenskommelser i avtalet ger kompensation för skatthöjningar bör frågan lösas genom förhandling mellan avtalsparterna.

SVENSKA KOMMUNFÖRBUNDET
Gatu- och fastighetssektionen

Jan Söderström

Janne Rusk

Bilaga
Tabell över årsskatten vid olika skattevikter

