

Nr 473

Av herr **Sveningsson m. fl.**, om sänkning av fordonsskatten för bussar.

(Lika lydande med motion nr 547 i Andra kammaren)

Linjetrafiken med buss, som alltjämt har avgörande betydelse för lösandet av såväl landsbygdens som städernas och tätorternas kommunikationsproblem, befinner sig till följd av privatbilismens ansvällning och stigande driftkostnader sedan mitten av 1950-talet inne i en fortgående anpassnings- och omställningsprocess, som bl. a. tagit sig uttryck i rationaliseringar men även lett till allvarliga försämringar av trafikstandarden på många håll, speciellt på landsbygden. I de större städerna har problemen för den kollektiva trafiken ofta lösts genom ingripande av det allmänna på ett eller annat sätt, men på andra håll har i varje fall busslinjetrafiken arbetat enligt självbärighetsprincipen.

Genom beslut av 1961 års riksdag har dock denna gren av kollektivtrafiken i viss utsträckning kunnat erhålla statsbidrag för upprätthållande av viss linjetrafik. Möjligheterna att få sådant bidrag är emellertid begränsade till enskilda busslinjeföretag med i huvudsak landsbygdstrafik, medan övrig busstrafik är undantagen. Dessa punktvis verkande stödåtgärder, som kommer till uttryck bl. a. i form av direkta och indirekta kommunala subventioner till vissa lokaltrafikföretag eller i form av direkta statliga bidrag till vissa enskilda landsbygdslinjeföretag, förefaller i hög grad otillfredsställande mot bakgrunden av att all busstrafik har haft lika stor känning av de ekonomiska svårigheterna. Genom fordons- och drivmedelsskatter tvingas dessutom varje bussföretag att betala stora belopp till gemensamma vägändamål samtidigt som alltså endast vissa företag får återbäring i form av statsbidrag.

Busstrafikens fordons- och drivmedelsskatter kan i flera avseenden anses orimligt höga, ett förhållande som heller inte emotsägs av 1953 års trafikutredning, som i sin år 1960 avgivna framställning rörande bussstrafikens driftekonomiska förhållanden konstaterat, att fordons- och drivmedelsskatterna är avsedda att ingå i ett system, varigenom olika kategorier av motorfordon svarar för av dem förorsakade särkostnader för vägväsendet m. m. liksom också för viss andel av motorfordonstrafikens gemensamma kostnader härför, d. v. s. i enlighet med den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen. De gemensamma kostnaderna är inte orsakslogiskt fördelbara. Allmänna trafik- och näringspolitiska synpunkter kan tagas

i beaktande vid kostnadsfördelningen. Utredningen har uttalat att kostnadsansvarighetsprincipen för bussarnas del inte brytes, därest upp till hälften av bussarnas totalskatt antages motsvara deras bidrag till motorfordonstrafikens gemensamma kostnader. En provisorisk lättnad av beskattningen skulle därför enligt trafikutredningen kunna övervägas inom denna ram. Utredningen föreslog för sin del att restitution borde ske av hälften av den fordonsskatt, som för år 1960 erlagts i fråga om bussar, vilka den 1 januari 1960 var godkända för användning på linjer som till minst fyra femtedelar låg utanför stads planlagda område. I sin framställning redovisade trafikutredningen även ett rikhaltigt material till bedömning av busstrafikens omfattning och betydelse. Bussbeståndet uppgick enligt detta material till ca 8 000 bussar vid 1960 års början, medan man vid mitten av 1950-talet hade varit uppe i nära 8 400. Trafikbussarnas persontransportarbete redovisades uppgå till ca 350 milj. personmil per år, vilket är två tredjedelar av motsvarande trafikarbete på järnvägarna.

Trafikutredningens förslag till provisorisk skattelättnad har emellertid inte realiserats. I stället har samhällsinsatserna under innevarande budgetår tagit formen av direkta bidrag till viss linjetrafik på landsbygden i enlighet med Kungl. Maj:ts kungörelse i ämnet den 26 maj 1961 (nr 149). De hittillsvarande erfarenheterna från detta bidragssystem visar, enligt redogörelsen av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet i bilaga 8 till årets statsverksproposition, att det anslagna beloppet om två miljoner kronor 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 som nämnts 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 och i åtskilliga fall uppgår till mer än 15 procent av bussföretagens totala driftkostnader, 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 nedsättning 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.

Åberopande det anförda hemställer vi,

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.

Stockholm den 26 januari 1962

Ragnar Sveningsson

Per-Eric Ringaby

Carl Eskilsson
