

Nr 536

Av herr Nordgren, om sänkning av fordonsskatten för bussar.

(Lika lydande med motion nr 522 i Första kammaren)

Linjetrafiken med buss, som allttjämt har avgörande betydelse för såväl landsbygdens som städernas och tätorternas kommunikationer, 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 riksdagen har dock denna gren av kollektivtrafiken sedan budgetåret 1961/62 kunnat erhålla statsbidrag för upprätthållande av viss linjetrafik. Möjligheterna att få sådant bidrag har emellertid varit begränsade till enskilda busslinjeföretag med i huvudsak landsbygdstrafik, medan övrig busstrafik är undantagen. Punktvis verkande stödåtgärder, vare sig de utgår i form av kommunala bidrag till lokaltrafik eller i form av statliga bidrag till viss linjetrafik på landsbygden, förefaller emellertid i hög grad otillfredsställande mot bakgrunden av att all busstrafik har haft lika stor känning av de ekonomiska svårigheterna. Erfarenheterna från det hittills tillämpade statsbidragssystemet visar för övrigt, att en betydande del av landsbygdstrafiken har behov av bidrag för att uppnå täckning av de med trafiken förenade kostnaderna. De redovisade underskotten enbart på stödberättigade linjer uppgick enligt 1961 års bidragsansökningar till 6,3 miljoner kr., eller 11 procent av totalkostnaderna i sökandenas trafikrörelse, och enligt 1962 års ansökningar till närmare 9,9 milj. kr. I kostnaderna ingår som en betungande post fordonsskatter och drivmedelsskatter, som varje bussföretag tvingas betala för gemensamma ändamål, medan endast vissa företag får återbäring i form av statsbidrag.

Emot ett bidragssystem baserat på prövning av ansökningar från enskilda trafikutövare talar — förutom det generellt utbredda stödbehovet — även det förhållandet, att systemet som sådant med nödvändighet måste verka tungrott såväl för den enskilde sökanden som för de myndigheter, som har att svara för ansökningsgranskningen. Dessa omständigheter synes tala för att ett generellt verkande system skulle vara att föredraga.

Den enklaste formen för generella åtgärder synes vara att sänka fordonss-

skatten för bussar. Busstrafikens fordons- och drivmedelsskatter kan i flera avseenden anses orimligt höga, ett förhållande som heller inte emotsågs av 1953 års trafikutredning.

Trafikutredningen har i sin år 1960 avgivna framställning rörande buss- trafikens driftekonomiska förhållanden konstaterat, att fordons- och driv- medelsskatterna är avsedda att ingå i ett system, varigenom olika katego- rier av motorfordon svarar för av dem förorsakade särkostnader för vägvä- sendet m. m. liksom också för viss andel av motorfordonstrafikens gemen- samma kostnader härför, d. v. s. i enlighet med den s. k. kostnadsansvarig- hetsprincipen. De gemensamma kostnaderna är inte orsakslogiskt fördel- bara. Allmänna trafik- och näringspolitiska synpunkter kan tagas i beak- tande vid kostnadsfördelningen. Utredningen har uttalat att kostnadsansva- righetsprincipen för bussarnas del inte brytes, därest upp till hälften av bussarnas totalskatt antages motsvara deras bidrag till motorfordonstrafi- kens gemensamma kostnader. En provisorisk lättnad av beskattningen skul- le därför enligt trafikutredningen kunna övervägas inom denna ram. Ut- redningen 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.

Några skäl att begränsa skattesänkningen enbart till vissa bussar före- ligger emellertid inte. De ekonomiska svårigheterna för den kollektiva per- sontrafiken 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 dess- utom är betungande och i åtskilliga fall uppgår till mer än 15 procent av bussföretagens totala driftkostnader, kommer en skattesänkning att inne- bära en väsentlig förbättring av möjligheterna att bibehålla en transport- försörjning 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 jag,

att riksdagen måtte med verkan från och med den 1 janu- ari 1964 besluta sänka de för bussar utgående fordonsskat- terna med 40 procent; samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erfor- derliga författningsändringar.

Stockholm den 26 januari 1963

Hans Nordgren