

Nr 1297

Av herr **Strandberg** och herr **Pettersson, Karl**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 156, med förslag till förordning om ändring i förordningen (1968:419) om allmän arbetsgivaravgift, m. m.*

Att trygga tillfredsställande kollektiv persontrafik framstår som en alltmär angelägen trafikpolitisk uppgift. Såväl genom aktivare planeringsverksamhet som genom direkta ekonomiska stödåtgärder engagerar sig staten och kommunerna för denna uppgift.

Sedan snart tio år utgår viss statlig ersättning till olönsam busslinjetrafik på landsbygden. Anslaget för innevarande budgetår uppgår till 11,2 milj. kr. Kommunerna bidrar med betydligt större belopp till täckande av underskott i främst kommunägda trafikföretag i större städer. Under de senaste åren har många kommuner även nödgats påta sig uppgiften att lämna bidrag till statliga och privata trafikföretag för att försäkra sig om fortsatt trafik på landsbygdslinjer, för vilka den statliga ersättningen är otillräcklig.

Busslinjetrafikens ekonomiska utveckling har medfört att praktiskt taget alla trafikföretag är beroende av sådana statliga eller kommunala bidrag för att kunna driva verksamheten i dess nuvarande omfattning.

Genom den av vårriksdagen beslutade höjningen av mervärdesskatten från den 1 januari 1971 samt genom de i proposition nr 156 föreslagna höjningarna av allmänna arbetsgivaravgiften, av arbetsgivaravgiften till allmänna försäkringen samt av den särskilda skatten på motorbränslen skulle kostnaderna för denna trafikutövning stiga betydligt. För den samlade busstrafikverksamheten i landet kan kostnadsökningarna beräknas till omkring 25 milj. kr., varav ca 4 milj. kr. hänför sig till arbetsgivaravgifterna, ca 9 milj. kr. till den särskilda skatten på motorbränslen och ca 12 milj. kr. till mervärdesskatten. Ungefär hälften av de ökade kostnaderna, dvs. drygt 12 milj. kr., faller på trafikföretag, som för år 1969 erhållit statlig ersättning till olönsam linjetrafik med sammanlagt 9,85 milj. kr. Enbart dessa trafikföretags kostnadsökningar till följd av de beslutade och föreslagna nya pålagorna skulle med andra ord uppgå till högre belopp än de ersättningar som staten lämnat eller beslutat lämna på grundval av tidigare redovisade underskott.

Det säger sig självt att sådana kostnadsökningar måste motverkas, om

trafikförsörjningen inte skall försämrans. Tre vägar kan på kort sikt anvisas för detta.

Den ena är att söka kompensera kostnadsökningarna genom taxehöjningar. Detta är en utväg, som vi anser att man i det längsta bör undvika med hänsyn till att den drabbar de ekonomiskt sämst ställda medborgargrupperna särskilt hårt och dessutom medför en icke önskvärd avledning av resor från kollektiva till privata trafikmedel.

Den andra utvägen skulle vara att öka de statliga och kommunala bidragen i takt med kostnadsökningarna. Mot detta kan anföras att de kommunala bidragen redan nu uppgår till sammanlagt betydligt större belopp än de statliga. Med de begränsningsregler som gäller för de statliga bidragen skulle detta få till effekt, att statskassan skulle tillföras medel på kommunernas bekostnad. En sådan användning av kommunalskattemedel är oacceptabel, vilket vi framhöll bl. a. i en motion i januari i år angående dessa frågor.

Kvar står då som tredje utväg att för den verksamhet det här gäller söka undvika nya pålagor. Utan att väsentligt ändra effekten av de i proposition 156 föreslagna åtgärderna och utan att mer än nödvändigt komplicera den därmed förenade uppördstekniken vill vi föreslå, *dels* att kollektiv persontrafikverksamhet undantas från den föreslagna höjningen av den allmänna arbetsgivaravgiften, *dels* att man — efter särskild utredning av de tekniska förutsättningarna — medger restitution åt utövare av linjetrafik med buss beträffande den särskilda skatten på motorbränslen.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att kollektiv persontrafikverksamhet undantas från

- 1) den i proposition 156 föreslagna höjningen av den allmänna arbetsgivaravgiften,
- 2) särskild skatt på motorbränslen.

Stockholm den 27 oktober 1970

Bertil Strandberg (m)

Karl Pettersson (m)
