

Nr 577

Av fru Sandström och herr Nyberg, om sänkning av fordonsskatten för bussar och skatten å brännolja.

Bland annat till följd av under senare år företagna höjningar av motorfordonsbeskattningen har busstrafikföretagen fått vidkännas betydande kostnadshöjningar. Det har beräknats att av de kostnadshöjningar som inträffat sedan 1952, vilka utgör ca 15 %, ungefär hälften faller tillbaka på skatthöjningar. Det kan här erinras om att den år 1954 beslutade höjningen av motorfordonsbeskattningen var så konstruerad, att den särskilt hårt drabbade den tyngre, helt nyttobetonade trafiken. Skatthöjningen uppgick här till 30—40 %.

Dessa kostnadshöjningar har icke kunnat kompenseras genom höjning av busstrafikens taxor i motsvarande grad. Samtidigt har busstrafikföretagen till följd av den under de allra senaste åren ändrade trafikstrukturen — det ökade personbilbeståndet och inte minst mopedinnehavet — drabbats av ekonomiska svårigheter. Riskerna är betydande att turtätheten på linjerna ytterligare minskas och att trafiken på ett stort antal linjer måste helt nedläggas.

Den starka tendens som finns till allvarlig försämring av framför allt landsbygdens kommunikationer kan mildras endast genom radikala nedskärningar i busstrafikens kostnader. Svenska omnibusägareförbundet, som i skrivelse till Kungl. Maj:t i dagarna tagit upp dessa problem och där bl. a. framhållit nyss berörda synpunkter, har påpekat att möjligheterna att genom ytterligare strukturrationalisering nedbringa kostnaderna är begränsade.

Busstrafikens beskattning kommer härigenom i blickfånget. En skattesänkning skulle betyda även en kostnadssänkning, och där en skattereduktion kan ske utan förfång för andra intressen bör den företagas. I detta fall bör en viss reduktion av beskattningen kunna äga rum.

Vi föreslår en sänkning av fordonsskatten för bussar till den nivå, som gällde före de år 1954 beslutade skatthöjningarna. Det kan lämpligen åstadkommas genom att fordonsskattens viktillägg för bussar med tjänstevikt överstigande 5 000 kilogram sättes lika med motsvarande riktillägg för bussar med lägre tjänstevikt eller 33 kr. för varje påbörjat tal av ett hundra kilogram av tjänstevikten minskad med 900 kilogram. Därjämte bör skatten på brännolja sänkas med 5 öre för liter till 27 öre för liter.

Inkomstbortfallet för staten genom en dylik skattesänkning kan beräk-

nas till ca 2,5 milj. kr. för fordonsskatten och 14 milj. kr. för brännolja-skatten, eller tillhopa 16,5 milj. kr. per år. Skattesänkningen bör träda i kraft den 1 juli 1956.

Under hänvisning till vad som ovan anförts hemställes,

1. att riksdagen måtte besluta

a) sänka fordonsskatten för bussar, så att fordonsskattens vikt tillägg för samtliga viktklasser av bussar skall utgå med trettio tre kronor för varje påbörjat tal av etthundra kilogram av bussens tjänstevikt minskad med niohundra kilogram;

b) sänka skatten å brännolja med fem öre till tjugusju öre för liter samt

2. att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderlig författningstext.

Stockholm den 26 januari 1956

Ragnhild Sandström

Olaus Nyberg