

## Nr 828

Av herrar **Sjölin** och **Nelander**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 188, med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957, m. m.*

I proposition nr 188 med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957 m. m. föreslås bl. a. att från investeringsavgift skall undantas investering i bussar som godkänts för användning i av ägaren bedriven yrkesmässig trafik. Som motivering härför har departementschefen anfört att åtskilliga bussföretag "brottas med påtagliga svårigheter på grund av att den växande bilismen minskat passagerarunderlaget". Vidare anför departementschefen att "bussförbindelserna är nödvändiga för landsbygdens trafikväsende och bussarna utgör kollektiva trafikmedel av utpräglad nyttokaraktär. Ett hänsynstagande till bussföretagens svårigheter är därför enligt min mening påkallat".

Enligt vårt förmenande kan samma synpunkter anläggas på de enskilda järnvägarnas situation. Ingen kan bestrida "nyttokaraktären" ur allmän trafiksynpunkt av t. ex. de enskilda Djursholms-, Lidingö-, Saltsjö- och Nynäsbanorna. Det är inte rimligt, att just de trafikanter, som behöver använda dessa trafikmedel, skall riskera en ökning av sina resekostnader genom den taxehöjning som kan bli följden av investeringsavgiften, under det att de förortstrafikanter, som betjänar sig av statens järnvägar och Stockholms spårvägar, kommer i ett gynnsammare läge genom att dessa trafikföretag befrias från investeringsavgift.

I likhet med statens järnvägar är de enskilda järnvägsföretagen underkastade statlig kontroll beträffande drift och taxa samt har samma ansvar för trafikförsörjningen inom sina trafikområden som statens järnvägar. De är liksom statens järnvägar tvungna att i rationaliseringssyfte förnya och förbilliga sin materiel. För att undvika indragningar av personförande tåg måste man införa rälsbussdrift och ersätta ångloken med diesellok. Men i motsats till statens järnvägar belastas f. n. de enskilda järnvägarna med investeringsavgift på sina nyanskaffningar. Följden blir att exempelvis en rälsbuss blir 12 % dyrare vid enskild järnväg än vid statens järnvägar. Det finns inget skäl att behandla två trafikmedel, som arbetar under så likartade förhållanden, på olika sätt, när det gäller investeringsavgiften. Det strider f. ö. mot den annars allmänt omfattade principen att allmän och enskild företagsamhet bör bedrivas på lika ekonomiska villkor.

Ytterst blir det trafikanterna som blir lidande på avsteg från den principen.

Med stöd av det som ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen vid behandlingen av prop. nr 188 med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957, m. m. måtte besluta att enskilda järnvägar befrias från att erlägga investeringsavgift för av dem nyanskaffad rullande materiel, för material för tågdriftens säkerhetsanläggningar och för banförbättringar.

Stockholm den 9 november 1956

*Bengt Sjölin*

*Eric Nelander*