

Nr 753

Av herr **Hamrin** i Kalmar m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 98, angående bidrag till viss busstrafik m. m.

(Lika lydande med motion nr 633 i Första kammaren)

I proposition nr 98 föreslår Kungl. Maj:t att ett särskilt stöd, grundat på individuell prövning, skall lämnas till linjetrafiken med buss på landsbygden. För nästa budgetår föreslås ett anslag under sjätte huvudtiteln av två milj. kr. Kungl. Maj:ts proposition är närmast föranledd av ett delförslag från 1953 års trafikutredning, som ansett att mera omedelbara åtgärder är påkallade till stöd för busstrafiken, i avvaktan på slutresultatet av utredningens samlade bedömning av trafikpolitikens utformning.

Vad gäller behovet av åtgärder från samhällets sida i syfte att förbättra de ekonomiska förutsättningarna för busstrafiken på landsbygden torde det bl. a. genom det av trafikutredningen framlagda materialet vara klarlagt att denna del av trafikapparaten har att kämpa med allvarliga ekonomiska svårigheter. Detta får huvudsakligen ses som en följd av det ökade innehavet av personbilar samt befolkningsminskningen på landsbygden, varigenom trafikunderlaget sjunkit. De inskränkningar i busstrafiken och främst då på landsbygden, som utmärker utvecklingen under senare hälften av 1950-talet, har enligt trafikutredningen kunnat ske utan att transportförsörjningen kan sägas ha blivit lidande i sådan grad, att den ej längre skulle kunna anses som tillfredsställande. Men den brydsamma ekonomiska situationen medför enligt utredningens mening för ett stort antal bussföretag med landsbygdstrafik allvarlig risk för att inskränkningar och nedläggningar av busstrafik särskilt i glesbygder under en tämligen långvarig övergångstid kan komma att ske. Utredningen konstaterar vidare, att med nuvarande utvecklingstendenser det även kan befaras att inskränkningar i busstrafiken kommer att förekomma mera allmänt med icke blott på enskilda punkter uppkommande trafikavbrott som följd. Inträdandet av en dylik trafiksituation — vilken skulle medföra synnerligen allvarliga kommunikationsproblem för många människor på landsbygden — bör enligt trafikutredningens uppfattning förebyggas genom åtgärder från det allmännas sida. Som utredningen vidare framhållit har man att räkna med att enskilda och kommunala initiativ i betydande utsträckning kan motverka uppkomsten av lokala transportkriser. Det bör självfallet vara en uppgift för den statliga politiken på trafikområdet att så långt möjligt undanröja hinder för och underlätta sådana initiativ. I detta syfte har trafikutredningen framlagt synpunkter, rekommendationer och delförslag — delvis av

provisoriekaraktär — berörande rationaliseringsverksamhet, taxepolitik, skolbarnstransporter, normer för bussföretagens bokföring samt lindring i beskattningen genom restriktion i vissa fall av erlagd fordonsskatt. Det är sistnämnda förslag som behandlas i den nu framlagda propositionen. I fråga om utformningen av det nu påkallade, direkta ekonomiska stödet till buss-trafiken på landsbygden har departementschefen icke följt utredningens förslag. I stället för utredningens mera generellt utformade stödåtgärd med restitution av hälften av erlagd fordonsskatt föreslår departementschefen ett system med statlig bidragsgivning efter individuell prövning.

Det ligger i sakens natur att den av departementschefen förordade lösningen kommer att medföra en betydligt större administrativ apparat än utredningens förslag och över huvud taget bli komplicerad i administrativt hänseende. Det kan vidare befaras att bidragsgivningen kan motverka en eljest önskvärd rationalisering av det enskilda bussföretagets drift. Den på individuell prövning grundade bidragsgivningen måste vidare innebära att konkurrensförutsättningarna om en och samma koncession i ett väsentligt avseende blir beroende av den bidragsbeviljande myndighetens bedömning och icke längre likvärdiga. Slutligen bör uppmärksammas att den allmänna översynen av trafikpolitiken ännu icke är slutförd av utredningen. De åtgärder som nu aktualiseras bör därför genomföras som ett provisorium i avvaktan på utredningens kommande förslag och de mera långsiktiga åtgärder som dessa kan föranleda. Denna omständighet var ett av huvudskälen för trafikutredningens förslag om skatterestitution.

Av här anförda skäl avstyrker vi det av kommunikationsministern framlagda förslaget om bidrag efter individuell prövning till busstrafikföretag på landsbygden. Vi förordar att de direkta stödåtgärderna till busstrafiken på landsbygden, vilka nu är motiverade, i stället genomföres i huvudsak enligt den utformning som trafikutredningen föreslagit. Detta förslag har tagit direkt sikte på ett av de mera tyngande kostnadselementen för buss-trafiken, nämligen beskattningen, och förordat en provisorisk lättnad i denna för busstrafikföretagen på landsbygden. Med denna utformning blir åtgärden mera generell till sin verkan. Inom den angivna ramen för åtgöranden — busstrafiken på landsbygden — blir alla behandlade på ett likvärdigt sätt. Rationaliseringsviljan kan inte befaras bli påverkad i negativ riktning, vilket är en påtaglig risk med bidragssystemet. Administrationen blir slutligen betydligt enklare.

Med hänsyn till att åtgärden bör genomföras som ett provisorium i avbidan på utredningens kommande förslag till mera långsiktiga åtgärder anser vi i likhet med utredningen att skattelättnaden bör genomföras i form av restitution. Åtgärdens avgränsning till busstrafiken på landsbygden talar också för restitutionsförfarandet. I enlighet med utredningens förslag bör restitutionen avse hälften av erlagd fordonsskatt. Utredningen har

föreslagit att restitutionen med hänsyn till provisoriekaraktären skulle begränsas till 1960 års fordonsskatt. Då det är ovisst när statsmakterna kan fatta beslut om trafikpolitikens framtida utformning, synes ett beslut om restitution inte böra begränsas till enbart den för år 1960 erlagda fordonsskatten utan bör omfatta detta års fordonsskatt och gälla tills vidare intill dess annorlunda beslutas. Enligt trafikutredningens förslag skulle restitution även gälla fordonsskatt som erlagts för av SJ och postverket ägda bussar. Då totalkostnadstäckning för ifrågavarande busstrafikrörelser, vilka omfattar olika delar av landet, synes möjlig, bör restitution icke utgå för dessa bussar. I övrigt synes det av utredningen förordade restitutionsförfarandet kunna genomföras.

Då frågan om skatterestitution faller under annat utskott än det som har att handlägga det i propositionen framlagda statsbidragsförslaget, framställs av formella skäl yrkandet om avslag på propositionen i denna del i särskild motion.

Under hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 98 måtte i stället för i denna föreslaget statsbidrag besluta att — som provisorium i avvaktan på pågående utredningsarbete — till stöd för busstrafiken på landsbygden restitution skall ske av hälften av erlagd fordonsskatt i enlighet med det av 1953 års trafikutredning i PM av den 22/2 1960 framlagda förslaget med de ändringar som ovan angivits.

Stockholm den 11 april 1961

Mac P. Hamrin
i Kalmar

Arvid Nilsson
i Lönsboda

Gustaf Kollberg