

## Nr 358

Av herr **Sveningsson m. fl.**, om *sänkt fordonsskatt för omnibussar.*

(Lika lydande med motion nr 418 i Andra kammaren)

Linjetrafiken med buss befinner sig på grund av minskande trafikunderlag sedan mitten av 1950-talet i en fortgående anpassnings- och omställningsprocess, som medför stora ekonomiska påfrestningar på bussföretagen. Trafikvolymen har under andra hälften av 1950-talet kontinuerligt minskat med 3 à 4 % per år, och något avbrott i den nedåtgående tendensen kan inte skönjas. De svårigheter som detta medför har belysts av 1953 års trafikutredning i dess framställning år 1960 rörande busstrafikens drifekonomiska förhållanden, och utredningen har föreslagit vissa åtgärder, avsedda att underlätta bussföretagens möjligheter att upprätthålla en tillfredsställande trafik. Trots den snabba ökningen av personbilismen är nämligen behovet av en omfattande busslinjetrafik obestridligt och kommer att så förbli under överskådlig framtid. Bussbeståndet omfattar nu 8 000 bussar — under mitten av 1950-talet uppnåddes maximisiffran 8 400 — och en uppfattning om busstrafikens betydelse erhålles av att trafikbussarna svarar för 350 milj. personmil per år, vilket är ca två tredjedelar av järnvägarnas persontrafik.

Uppenbart är att busstrafikens möjligheter att såväl upprätthålla nödvändig trafik som genomföra önskvärda anpassnings- och rationaliseringsåtgärder sammanhänger med de kostnader, som belastar rörelsen. Härvidlag intar kostnaderna för fordons- och drivmedelsskatter en framträdande plats. Mot en total trafikinkomst på ca 400 milj. kr. svarar sålunda fordons- och drivmedelsskatter på ca 50 milj. kr. I vissa fall, särskilt i busslinjetrafik på landsbygden, motsvarar fordons- och drivmedelsskatten mellan 15 och 20 % av den totala trafikintäkten.

Trafikutredningen har, i avvaktan på ytterligare utredningar, såsom ett provisorium föreslagit vissa skattereduktioner. Utredningen har härvid konstaterat, att fordons- och drivmedelsskatterna är avsedda att ingå i ett system, varigenom olika kategorier av motorfordon svarar för av dem försakade särkostnader för vägväsendet m. m. liksom också för viss andel av motorfordonstrafikens gemensamma kostnader härför, d. v. s. i enlighet med den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen. De gemensamma kostnaderna är inte orsakslogiskt fördelbara. Allmänna trafik- och näringspolitiska synpunkter kan tagas i betraktande vid kostnadsfördelningen. Utredningen har uttalat, att

kostnadsansvarighetsprincipen för bussarnas del inte brytes, därest upp till hälften av bussarnas totalskatt antages motsvara deras bidrag till motorfordonstrafikens gemensamma kostnader. En provisorisk lättnad av beskattningen skulle därför enligt trafikutredningen kunna övervägas inom denna ram. Utredningen har för sin del föreslagit att restitution bör ske av hälften av den fordonskatt 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.

Den omfördelningsprocess de olika trafikmedlen emellan, som ägt rum under 1950-talet, kommer att fortsätta och innebära att allt större del av såväl person- som godstrafik överföres på motorismen, dvs. framgår på väg i stället för järnväg. En stor del av järnvägsnätet är trafiksvagt, och riksdagen har de senaste åren anvisat anslag till vissa vägbyggnadsarbeten i avsikt att genom vägnätets upprustning förbereda nedläggande av icke lönsamma bandelar. I statsverkspropositionens behandling av driftbidraget till SJ anges, att längden av de järnvägssträckor, som bedömes nedläggningsbara inom närmaste åren, omfattar ca 3 400 km. Busstrafiken har betydande uppgifter att fylla vid trafikens omflyttning till vägen. Bl. a. med hänsyn härtill synes det ligga närmast till hands att finna en lösning, som baseras på principen att bussstrafiken icke skall belastas med större kostnader genom fordons- och drivmedelsbeskattning än som svarar mot dessa fordons skäliga andel av vägkostnaderna. När trafikutredningen konstaterat, att en sänkning av fordonskatten är möjlig utan avsteg från denna princip, innebär en reduktion av fordonskatten för bussarna över lag en lämplig lösning i avvaktan på trafikutredningens förslag om motorfordonsbeskattningen i dess helhet.

En reduktion av beskattningen synes enklast kunna ske genom nedsättning med 40 procent av de för bussar utgående fordonskatterna. Detta skulle innebära en minskning av bussarnas totalbeskattning med 12—13 procent och alltså väl rymmas inom den av trafikutredningen angivna ramen.

Åberopande det ovan anförda hemställer vi,

att riksdagen måtte med verkan fr. o. m. den 1 januari 1962 besluta sänka de för bussar utgående fordonskatterna med 40 procent; samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderliga författningsändringar.

Stockholm den 26 januari 1961

*Ragnar Sveningsson*

*Carl Eskilsson*

*Ebbe Ohlsson*

*Lars Schött*