

Nr 149

Av herr **Andersson, Axel Johannes, m. fl.**, om *restitution av fordonsskatt för bussar.*

(Lika lydande med motion nr 195 i Andra kammaren)

I åtskilliga sammanhang har omvittnats, huru linjetrafiken med buss befinner sig i en besvärlig ekonomisk situation och hur därigenom den allmänna transportförsörjningen riskerar att allvarligt försämras. Turindragningar och även fullständig nedläggning av olönsamma linjer har måst tillgripas på många håll till förfång för den betydande del av befolkningen, som alltjämt är i hög grad beroende av tillfredsställande reguljära bussförbindelser.

Problemen belystes offentligt för två år sedan genom 1953 års trafikutredning, som i sin framställning angående busstrafikens driftekonomiska förhållanden även föreslog vissa åtgärder i syfte att åtminstone provisoriskt förbättra förutsättningarna för fortsatt busstrafik på landsbygden. Bland dessa förslag framstod förslaget om en sänkning med hälften av fordonsskatten på bussar i landsbygdstrafik som det på kort sikt verksammaste. När Kungl. Maj:t i stället valde att för 1961 års riksdag framlägga förslag om ett system för bidrag åt viss linjetrafik på landsbygden grundat på individuell behovsprövning var detta ägnat att inge allvarliga betänkligheter. Skälen härtill var bl. a. att stora praktiska olägenheter alltid visat sig vara förenade med individuell behovsprövning och att en sådan dessutom kunde ha negativ effekt på rationaliseringssträvandena inom busslinjetrafiken. En skatterestitution i enlighet med trafikutredningens förslag skulle i motsats härtill innebära att betydande administrativa besvär och kostnader både hos myndigheter och hos de berörda trafikföretagen kunde undvikas.

Någon sammanfattande redogörelse för utfallet och erfarenheterna av det förra året beslutade systemet med individuellt behovsprövade bidrag har ännu inte lämnats. Av i statsverkspropositionen lämnade uppgifter framgår dock att en mycket stor del av alla busslinjeföretag, som kunnat komma i fråga för bidrag, också sökt sådant och även fått sina ansökningar tillstyrkta av vederbörande länsstyrelse. Sålunda har drygt 300 företag fått ansökningar om bidrag tillstyrkta och enligt senare underhandsuppgifter också beviljade av statens biltrafiknämnd. Detta innebär att ungefär 60 % av samtliga enskilda busslinjeföretag fått bidrag. Av de återstående företagen har en del inte karaktär av landsbygdsföretag och har därför inte kunnat komma i fråga för bidrag. Andra har, trots att de i och för sig varit berättigade till bidrag, inte sökt sådant antingen på grund av bristande

känedom om bidragsmöjligheterna eller därför att ansökningsförfarandet varit så komplicerat att man ryggar för dess svårigheter. Många företag har nämligen inte haft sin bokföring så ordnad att alla de för en ansökan nödvändiga sifferuppgifterna funnits tillgängliga.

Redan hittills kända fakta rörande utfallet av det förra året beslutade bidragsförfarandet talar sålunda för att den helt övervägande delen av landsbygdens busslinjetrafik befinner sig i en sådan ekonomisk situation att bidrag enligt detta system skulle ha kunnat utgå. Under sådana omständigheter synes det vara uppenbart att ett generellt verkande system ur administrativ synpunkt och jämväl med hänsyn till kostnaderna är att föredraga framför ett system med individuell behovsprövning.

Då det vidare kan befaras att individuellt prövade bidrag, som utgår till så stor del av alla busslinjeföretag som det nu visat sig gälla, kan motverka önskvärda rationaliseringssträvanden och därigenom försämra busslinjetrafikens framtida förutsättningar att svara för en tillfredsställande transportförsörjning, synes för föregående år beslutade provisoriska bidragsförfarande inte bör bibehållas utan ersättas med ett generellt verkande stöd i huvudsak enligt 1953 års trafikutrednings år 1960 avgivna förslag.

Med hänsyn till att åtgärden bör genomföras som ett provisorium i avvaktan på trafikutredningens kommande förslag till mera långsiktiga åtgärder på trafikförsörjningens område anser vi i likhet med utredningen att skattelättnaden bör genomföras i form av restitution. I enlighet med utredningens förslag bör restitutionen avse hälften av erlagd fordonsskatt. Med hänsyn till att bidrag i särskild ordning utgått för verksamheten under 1960 bör restitutionen nu avse 1961 års fordonsskatt och därutöver gälla tills vidare intill dess annorlunda beslutas. I övrigt synes det av utredningen förordade restitutionsförfarandet kunna genomföras.

Yrkande om upphävande av nu gällande statsbidragssystem för viss buss trafik — vilket utgår under sjätte huvudtiteln — framföres av formella skäl i särskild motion.

Under hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen, som ett provisorium i avvaktan på pågående utredningsarbete, måtte besluta att till stöd för buss trafikerna på landsbygden restitution skall ske av hälften av erlagd fordonsskatt i enlighet med det av 1953 års trafikutredning den 22 februari 1960 framlagda förslaget med de ändringar som ovan angivits, att tillämpas fr. o. m. 1961 års fordonsskatt.

Stockholm den 24 januari 1962

Axel Andersson

Martin Widén

Uno Olofsson