

Bilag 32.**FÆLLESUDVALGET FOR BYTRAFIK
I DANMARK**

Den 16. juni 1965.

Fællesudvalget for bytrafik i Danmark, der omfatter følgende foreninger, selskaber og virksomheder:

- 1) Foreningen for By- og Nærtrafik i Danmark (29 private trafiksselskaber),
- 2) Københavns sporveje,
- 3) Aarhus Sporveje,
- 4) Odense Bytrafik A/S,
- 5) Statsbanernes Rutebiler

— altså det meste af bytrafikken i Danmark — tillader sig herved at fremlægge følgende synspunkter for folketingets udvalg for finansministerens forslag til „Lov om almindelig omsætningsafgift“:

En gennemførelse af denne lov, der i den foreliggende form også omfatter den kollektive bytrafik, vil nødvendiggøre enten

- 1) en tilsvarende forhøjelse af de i dag gældende takster eller
- 2) en tilsvarende øget byrde for de kommuner, der selv driver bytrafik, eller de kommuner, der af trafikmæssige og sociale hensyn ikke mener det forsvarligt at belaste denne trafik med større byrder.

Den kollektive bytrafik i Danmark har i øjeblikket store vanskeligheder med at føre en takstpolitik, der gør det muligt at løse de opgaver af social og trafikmæssig karakter, som alle finder det ønskeligt at løse. De senere års stærke udgifts- og lønstigninger har nødvendiggjort store takstforhøjelser eller en tilsvarende stigning i tilskud fra de respektive kommuner, og erfaringen viser, at det for hver måned stigende antal private personbiler øger risikoen for en samfundsøkonomisk uønsket overgang fra den kollektive til den individuelle trafik med heraf

følgende øgede trafikmæssige vanskeligheder og stigende krav til nye parkeringspladser og nye vejanlæg. Heroverfor må nævnes det sociale gode, der ligger i de lavest mulige takster for den kollektive trafik, der er den almindelige befolknings eneste transportmiddel fra hjem til skole og arbejdsplads i de i udstrækning stadigt voksende større købstæder.

Det må derfor understreges, at en almindelig omsætningsafgift på 10 pct. med en tilsvarende forhøjelse af den kollektive bytrafiks takster vil have meget uønskede økonomiske, trafikmæssige og sociale virkninger for både stat og kommuner. For statens vedkommende vil det betyde stigende krav til vejfonden eller en tilsvarende forøgelse af trafikvanskelighederne og for de kommuner, der vil prøve at afbøde disse uheldige virkninger, en flytning af byrderne fra stat til kommuner.

Den almindelige omsætningsafgift vil virke særlig hårdt på den kollektive bytrafik, fordi en væsentlig del af denne trafiks udgifter er lønninger. Et middelstort trafik-selskab i Jylland har en lønudgift, der andrager over 50 pct. af brutto-kørselsindtægten, og ved Københavns sporveje udgør løn- og pensionsudgifterne ca. 80 pct. af brutto-udgiften. For Københavns sporveje vil en 10 pct. omsætningsafgift svare til en forhøjelse af billetpriserne med 25 øre til 1 kr. 25 øre og en tilsvarende forhøjelse for de øvrige takster. Efter hidtidige erfaringer vil en sådan forhøjelse udløse et passagerfrafald på 8-10 mill. passagerer. Det er klart, at et så betydeligt passagerfrafald vil betyde en forskydning af personbefordringens sam-