

Nr 1

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag till viss busstrafik m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (bilaga 8, punkt 62 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1961) föreslagit riksdagen att i avbidan på särskild proposition i ämnet för budgetåret 1961/62 till Bidrag till viss buss- trafik beräkna ett anslag av 2 milj. kr., att avräknas mot automobilskatte- medlen.

Sedermera har Kungl. Maj:t i propositionen nr 98, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 mars 1961, föreslagit riksdagen att dels godkänna i propositionen angivna grunder för beviljande av statsbidrag till viss linjetrafik på lands- bygden, dels ock till Bidrag till viss busstrafik m. m. för budgetåret 1961/62 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 2 milj. kr., att avräknas mot automobilskatte- medlen.

I en särskild framställning den 22 februari 1960 (stencilerad) har 1953 års trafikutredning lämnat en redogörelse för busstrafikens driftekon- omiska förhållanden samt framlagt förslag till vissa åtgärder, som enligt ut- redningens mening i nuvarande läge bör vidtagas för att trygga upprätt- hållandet av busstrafiken främst i glesbygderna.

Trafikutredningens förslag tar i väsentlig mån sikte på att underlätta inom branschen pågående rationaliseringsverksamhet. Även taxepolitiska åtgärder rekommenderas. Frågan om företrädesrätt till skolbarnstranspor- ter tas vidare upp till behandling. Slutligen föreslås åtgärder i syfte att bereda främst bussföretag med linjetrafik på landsbygden viss restitution av fordonsskatt.

För en närmare redogörelse för trafikutredningens framställning samt remissyttrandena däröver torde utskottet få hänvisa till propositionen (s. 2—22).

Departementschefen uppehåller sig inledningsvis vid busstrafikens ut- veckling. Från en expansion under senare hälften av 1940-talet övergick

trafikutvecklingen mot mitten av 1950-talet i en stagnation, som senare avlöstes av en alltså jämt pågående tillbakagång.

Trafikutredningen framhåller, att utvecklingen i synnerhet på landsbygden lett därhän att ekonomiska svårigheter i ökande omfattning uppträtt för många bussföretag. Det är enligt utredningen allvarlig risk för att inskränkningar och nedläggningar av busstrafik under en tämligen långvarig övergångsperiod kan komma att ske, innan de lokala transportresurserna i övrigt ökat i sådan omfattning, att de utan vidare kan tillgodose samtliga trafikbehov. Allmänhetens behov av resemöjligheter kan därigenom på sina håll komma att icke bli tillgodosedda på ett tillfredsställande sätt. Successivt minskade intäkter utan motsvarande kostnadsbortfall och en fortlöpande kapitalförtäring inom bussrörelsen, som leder till försämring av materiel- och trafikstandarden, kan också befaras medföra att indragning av busstrafik kommer att inom en kortare tidsperiod mera allmänt ske med icke blott på enstaka punkter uppkommande trafikavbrott såsom följd. Trafikutredningen finner riskerna för en sådan situation icke böra underskattas och anser förebyggande åtgärder från det allmännas sida böra vidtagas, i de fall där detta kräves för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna upprätthållas.

Departementschefen anför, att trafikutredningen mot bakgrund härav har skisserat upp ett program för vad som enligt dess uppfattning nu lämpligen bör göras för att undvika en sådan situation. Utredningens skilda förslag tar sikte på att stödja den inom branschen pågående rationaliseringsverksamheten, att inom ramen för en rimlig taxenivå öka utrymmet för taxepolitiska åtgärder, att under vissa förutsättningar förbehålla busslinjetrafiken skolbarnstransporter samt slutligen att som ett provisorium — i avvidan på utredningens definitiva ställningstagande — restituera hälften av fordonsskatten för år 1960. Det sistnämnda förslaget är begränsat till den på landsbygden bedrivna linjetrafiken med buss och är förenat med visst villkor om åtagande att föra räkenskaper enligt enhetliga principer i syfte att bl. a. skapa underlag för en eventuell övergång till ett bidragssystem, som bygger på individuell prövning.

För egen del bedömer departementschefen busslinjetrafikens läge som icke mindre allvarligt än vad utredningen gjort. Departementschefen finner sålunda, att utvecklingen efter tiden omkring mitten av år 1959, den tidpunkt från vilken trafikutredningens huvudsakliga bedömningsunderlag härrör, medfört en ytterligare försämring av busstrafikens förhållanden. Departementschefen anser därför, att verk samma stödåtgärder är nödvändiga i den allmänna transportförsörjningens intresse. Denna uppfattning anser departementschefen även ha stöd i en nästan enhällig remissopinion. Lika med utredningen och flertalet remissorgan anser departementschefen att dessa stödåtgärder bör inriktas på landsbygdens busslinjetrafik.

Departementschefen berör därefter det förslag till provisoriska stödåtgärder.

gärder som trafikutredningen lagt fram. Skattelättnaden enligt detta förslag skulle genomsnittligt bli 1 200—1 300 kr. per buss, vilket i medeltal kan beräknas utgöra 3 % av de totala årskostnaderna. Enligt departementschefens uppfattning skulle detta system i ett successivt ökande antal fall inte ge den ekonomiska lättnad, som erfordras för att trafiken över huvud taget skall kunna upprätthållas.

Enligt departementschefens mening bör stödsystemet utformas så, att det i möjligaste mån tillgodoser just den trafik, som är i klart behov av ekonomiskt stöd. Därvid bör väsentligt högre belopp än de av utredningen föreslagna kunna utgå till den ekonomiskt mest svaga trafiken. Departementschefen kan således icke ansluta sig till en generell linje för beräkning av stödbeloppet utan finner det ofrånkomligt att direkt angripa problemet genom en behovsprövning i de enskilda fallen. Om man uppställer vissa schematiska regler för en sådan prövning bedömes det administrativa förfarandet vid stödsystemets tillämpning icke behöva bli alltför komplicerat.

Stödet bör avse sådan trafik, som sker med kollektiva och reguljära transportmedel och som är lokaliserad till viss eller vissa vägsträckor på landsbygden. Endast koncessionerad linjetrafik bör ifrågakomma till statsbidrag. — Statsbidrag bör ej utgå, om trafiken vid tillämpning av vanliga företagsekonomiska principer kan bära de med densamma förenade kostnaderna. — En lämplig avgränsning av kategorien landsbygdstrafik synes kunna ske om man föreskriver, att dylik trafik skall anses föreligga, därest de vägsträckor, å vilka en och samma företagare bedriver linjetrafik, till minst fyra femtedelar av sin längd är belägna utanför stadsplanlagt område. Genom en sådan bestämmelse avskiljes icke blott stadstrafik i egentlig mening utan även linjetrafik i köpingar och andra stadsliknande samhällen med stadsplan. Underlaget för nämnda trafikverksamhet bedömer departementschefen såsom någorlunda bevarat och finner därför att behov av statsbidrag för upprätthållandet av trafiken inte med fog kan resas. Emellertid förordas en viss modifikation i de nu skisserade bestämmelserna för det fall att en och samma företagare driver linjetrafik på vägsträckor inom fler än ett län. Om därvid skilda länsstyrelser ägt godkänna fordon för användning i trafiken bör varje sådan del av linjetrafiken, för vilken en och samma länsstyrelse har att godkänna fordon, räknas som en enhet i bidragshänseende. Regeln om att fyra femtedelar av vägsträckorna skall falla utanför område under stadsplan bör således i detta fall tillämpas så, att man blott tar i betraktande de linjer, för vilka samma länsstyrelse godkänner fordon, och alltså bortser från annan av samme företagare bedriven trafik.

De anslagsmedel som anvisas för nästa budgetår bör avse stödjande av linjetrafiken under år 1961. För att bidrag skall utgå i det enskilda fallet bör krävas, att trafiken varaktigt upprätthålles under detta år. Bidrag bör i enlighet härmed icke utgå till trafik, som bedrivits blott en kortare tid. Å andra sidan bör det inte krävas att trafiken skall ha upprätthållits under

hela året. En del företag har t. ex. enbart säsongtrafik under skolåret. I den mån övriga för bidraget uppställda fordringar uppfylles bör dylik trafik i princip berättiga till bidrag.

Vidare bör enligt departementschefens mening allmän linjetrafik med halvbuss eller personbil i bidragshänseende jämföras med linjetrafik med buss. Beräkningen av bidraget för 1961 bör i allmänhet grundas på redovisningen för år 1960. I regel bör omfattningen av det trafikarbete som skall berättiga till statsbidrag begränsas till att avse högst en personförande dubbeltur om dagen eller motsvarande. Även i övrigt anger departementschefen vissa detaljer för beräkningsnormerna. Sålunda förordas, att bidraget skall utgå med högst två kronor per vagnmil, vilket belopp, då synnerliga skäl kan föreligga, dock skall kunna sättas högre.

Vad därefter beträffar storleken av bidragsanslaget för nästa budgetår erinrar departementschefen om att han vid sin anmälan av frågan i årets statsverksproposition beräknade ett belopp av 2 milj. kr. för ändamålet. Som en riktpunkt för bidragsbeloppets storlek kan anges, att det inom den privata sektorn av linjetrafiken i dag på landsbygden bedrivs trafik på en väglängd av uppskattningsvis 4 000—5 000 mil. Omkring en tredjedel av denna väglängd skulle kunna komma i fråga för ett relativt effektivt stöd, därest ett belopp av 2 milj. kr. ställes till förfogande för ändamålet. Detta borde någorlunda väl svara mot stödbehovet enligt de angivna reglerna. Med hänsyn till det anförda förordar departementschefen därför, att ett anslag av 2 milj. kr. anvisas för bidragsgivningen i fråga. Anslaget, som bör vara obetecknat, föreslås — med en mindre jämkning av den i statsverkspropositionen angivna anslagsbenämningen — erhålla rubriken Bidrag till viss busstrafik m. m. och avräknas mot automobilskattemedlen.

Slutligen upptager departementschefen frågan om bidragsärendenas administrativa handläggning till behandling. Härvid förordas, att ansökningarna om statsbidrag bör lämnas in till vederbörande länsstyrelse före den 1 september 1961. Länsstyrelserna bör därefter med eget yttrande överlämna desamma till statens biltrafiknämnd. Nämnden bör sedan samtliga handlingar komma in fatta beslut i bidragsärendena.

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehått

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Axel Johannes Andersson* och *Uno Olofsson* (I: 23) och den andra inom andra kammaren av herrar *Antby* och *Jönsson* i Ingemarsgården (II: 54), vari hemställts att riksdagen måtte besluta att sänka den nu utgående fordonsskatten för omnibusar till hälften samt att sänka brännolja-skatten för omnibusar med 10 öre;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Sveningsson m. fl.* (I: 358) och den andra inom andra kammaren av herr *Hedin m. fl.* (II: 418), vari hemställts att riksdagen måtte med ver-

kan fr.o.m. den 1 januari 1962 besluta sänka de för bussar utgående fordonsskatterna med 40 % samt att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderliga författningsändringar;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Hilding* (I: 633) och den andra inom andra kammaren av herr *Hamrin* i Kalmar *m. fl.* (II: 753), vari hemställts att riksdagen i förevarande sammanhang måtte i stället för Kungl. Maj:ts förslag om 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 framlagda förslaget med av motionärerna angivna ändringar;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Hilding* (I: 634) och den andra inom andra kammaren av herr *Hamrin* i Kalmar *m. fl.* (II: 754), vari hemställts att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag i proposition nr 98 om Bidrag till viss busstrafik m. m. för budgetåret 1961/62;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Sveningsson* och *Eskilsson* (I: 635) och den andra inom andra kammaren av herr *Hedin m. fl.* (II: 755), vari likaså hemställts att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 98 angående bidrag till viss busstrafik m. m.

Beträffande de skäl som motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna I: 23, I: 358, II: 753, II: 754 och II: 755.

Till utskottet har vidare överlämnats en av Svenska omnibusägareförbundet gjord, den 21 april 1961 dagtecknad framställning.

Utskottet. En av 1953 års trafikutredning verkställd undersökning rörande bussföretagens ekonomi har, såsom av det föregående framgår, givit vid handen, att ekonomiska svårigheter i ökande omfattning uppträtt för många bussföretag. Särskilt med avseende å linjetrafiken på landsbygden har situationen blivit bekymmersam. För upprätthållande av en tillfredsställande transportförsörjning krävs därför enligt utredningen stödåtgärder från det allmännas sida. Förutom främjande av en intensifierad rationaliseringsverksamhet samt vidtagande av vissa taxepolitiska åtgärder föreslås i angivet syfte — såsom ett temporärt provisorium — restitution av halva fordonsskatten.

Departementschefen säger sig i likhet med flertalet remissinstanser i princip dela utredningens uppfattning om behovet av ekonomiskt stöd åt busstrafiken på landsbygden. Bidraget bör emellertid enligt departementschefen utgå efter individuell prövning av de skilda bussföretagens ekonomiska förhållanden. Stödet anses därvid böra avse sådan trafik, som sker

med kollektiva och reguljära transportmedel och som är lokaliserad till viss eller vissa vägsträckor. Endast linjetrafik på landsbygden bör ifrågakomma till bidrag. Sådan trafik skall i princip anses föreligga därest de vägsträckor å vilka en och samma företagare bedriver linjetrafik till minst fyra femtedelar av sin längd är belägna utanför stadsplanlagt område. Bidraget, som bör avse endast varaktigt upprätthållen trafik, föreslås kunna utgå även till allmän linjetrafik för personbefordran med halvbuss eller personbil. I propositionen föreslås att bidraget utgår för år 1961 samt grundas på uppgifter för år 1960 eller, om företaget tillämpar annat räkenskapsår än kalenderår, på uppgifter för det räkenskapsår som gått till ända närmast före den 1 mars 1961. Bidragets storlek föreslås i princip maximerat till 2 kr. per vagnmil. Det för bidragsgivningen erforderliga anslaget beräknas till 2 milj. kr. — att uppföras under sjätte huvudtiteln och avräknas mot automobilskattemedlen. Som central prövningsmyndighet föreslås biltrafiknämnden, som också avses skola utbetala beviljade bidrag.

Vid sin prövning av förslaget har utskottet också haft att taga ställning till vissa motionsledes väckta yrkanden i ämnet. Sålunda har i motionerna I: 23 och II: 54, I: 633 och II: 753 samt I: 358 och II: 418 föreslagits en lindring av fordonsskatten för bussar, i de båda förra motionsparen med 50 % och i det senare med 40 %. I motionerna I: 23 och II: 54 har därutöver yrkats en sänkning av brännoljeskatten för bussar med 10 öre. Motiven för de olika yrkandena varierar något, men kan generellt sett sägas vara av samma art som de trafikutredningen förebragt. I motionerna I: 23 och II: 54 åberopas särskilt den rationaliseringsbefrämjande effekt som en skattelättnad kan väntas få medan det i övriga motioner framhållits, att den föreslagna skattesänkningen är kostnadsmässigt motiverad enligt gällande principer för fordonsbeskattningen.

I de båda motionsparen I: 634 och II: 754 åter samt I: 635 och II: 755 har under hänvisning till de i motionerna I: 633 och II: 753 resp. I: 358 och II: 418 framlagda förslagen om restitution resp. sänkning av fordonsskatten för omnibussar yrkats avslag på Kungl. Maj:ts proposition om bidrag till viss busstrafik.

Utskottet finner för sin del övervägande skäl tala emot en subventionering av en verksamhetsgren genom skattenedsättning i en eller annan form och vill i detta sammanhang även erinra om riksdagens tidigare ställningstaganden i frågan. Avvägningen av automobilbeskattningen torde över huvud taget böra ses i ett större sammanhang. Enligt utskottets mening bör därför frågan om busstrafikens beskattning anstå i avvaktan på de resultat, som 1953 års trafikutrednings överväganden rörande den framtida beskattningen av motorfordonstrafiken kan leda till. Bortsett härifrån föreligger emellertid skäl för att i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag utforma stödet åt linjetrafiken på landsbygden såsom ett behovsprövat indi-

viduellt bidrag. Även en väsentlig reduktion av fordonsskatten skulle nämligen inte ge den ekonomiska förbättring, som åtskilliga bussföretag, särskilt i glesbygderna, är i uppenbart behov av. Sådana generella åtgärder, som motionärerna förordat för att förbättra rörelsegrenens ekonomiska läge, skulle dessutom medföra en omotiverat hög kostnad i form av skattebortfall för statsverket, eftersom åtskilliga trafikföretag inte torde vara i behov av några speciella stödåtgärder.

Med det anförda tillstyrker utskottet Kungl. Maj:ts förslag om bidrag till linjetrafiken på landsbygden och avstyrker således bifall till samtliga berörda motioner. Utskottet vill emellertid understryka angelägenheten av att erforderliga åtgärder vidtages för busstrafikens fortsatta rationalisering.

Inte heller har utskottet funnit anledning till erinran mot de principer, som enligt departementschefens förslag bör ligga till grund för bidragsgivningen. Utskottet är medvetet om att administrationen därav kan bli något mer komplicerad än vad en generell skatterestitution skulle medföra. Olägenheterna härav bör dock inte överdrivas. I anslutning härtill tillstyrker utskottet förslaget om anvisande av ett anslag å 2 milj. kr. för ändamålet.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet,

I. att riksdagen må med avslag å motionerna I: 358 och II: 418 samt I: 635 och II: 755, ävensom motionerna I: 633 och II: 753 samt I: 634 och II: 754 godkänna de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 mars 1961 föreslagna grunderna för beviljande av statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden;

II. att riksdagen må till *Bidrag till viss busstrafik m. m.* för budgetåret 1961/62 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 2 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen; samt

III. att motionerna I: 23 och II: 54 icke må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 5 maj 1961

På sammansatta stats- och bevillningsutskottets vägnar:

ERIK BRANDT

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Bengtson, Thun, Fritz Persson*, Oscar Carlsson, Spetz och Sundin; samt

från andra kammaren: herrar Brandt i Aspabruk, Kärrlander, Blidfors, Andreasson*, Magnusson i Borås* och Löfroth.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Spetz, Magnusson* i Borås och *Löfroth*, vilka — under återoppan-
de av innehållet i motionerna I: 633 och II: 753 ävensom motionerna I: 634
och II: 754 — ansett att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

I. att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 634 och
II: 754 samt i anledning av motionerna I: 635 och II: 755, av-
slå Kungl. Maj:ts proposition nr 98;

II. att riksdagen må med bifall till motionerna I: 633 och
II: 753 bemyndiga Kungl. Maj:t att — i enlighet med i motio-
nerna angivna grunder — förordna om restitution för år 1960
av hälften av erlagd fordonsskatt för omnibussar;

III. att följande motioner, nämligen

1) motionerna I: 23 och II: 54,

2) motionerna I: 358 och II: 418, samt

3) motionerna I: 635 och II: 755,

må, i den mån de icke kan anses besvarade genom vad
ovan anförts och hemställts, av riksdagen lämnas utan åtgärd.