

## Nr 1

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående rabatter för folkpensionärer m. fl. vid resor på statens järnvägars och postverkets busslinjer, om utvidgning av statens järnvägars rabatter för folkpensionärer och om rabatterade järnvägsresor för invalidpensionärer m. fl.*

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 4 av herrar *Eric Peterson* och *Nyman* samt II: 5 av herr *Carlsson* i Huskvarna m. fl. föreslås, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att Kungl. Maj:t med vederbörande affärsverk upptar frågan om att rabattförmåner för folkpensionärer, liknande dem som nu gäller vid järnvägsresor, införes även på SJ:s och postverkets busslinjer, ävensom att rabattförmånerna utsträcker till att omfatta förtidspensionärer, blinda, invalider och vanföra. Vidare hemställer fröken *Karlsson m. fl.* i en inom andra kammaren väckt motion II: 23, vilken likaledes hänvisats till utskottet, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar, att Kungl. Maj:t måtte bemyndiga järnvägsstyrelsen att ändra bestämmelserna om rabattresor för folkpensionärer så att rabattkortet gäller för ett obegränsat antal resor under ett år och att dessa resor även måtte avse SJ:s busslinjer. Slutligen hemställer herr *Landgren* i en likaledes inom andra kammaren väckt motion, II: 117, som även hänvisats till utskottet, att riksdagen ville låta föranstalta om att även sådana pensionärer som erhåller invalidpension, änkepension och hustrutillägg måtte få åtnjuta förmånen av rabatterade biljettpriser å statens järnvägar.

Utskottet har upptagit motionerna till samtidig handläggning.

I motionerna I: 4 och II: 5 redogöres för de bestämmelser, som gäller för det s. k. 67-kortet med rabatter för folkpensionärer vid resor på statens järnvägar. Ett kort gäller för endast fyra resor, medan motionärerna anser det rimligt, att kortet skulle gälla för obegränsat antal resor under ett kalenderår. Rabatterna har enligt uppgift av kommunikationsministern grundats på kommersiella kalkyler och haft till enda syfte att förbättra SJ:s lönsamhet. Folkpensionärsrabatten har alltså för SJ varit en bra affär.

Det är emellertid en brist, att rabattkortet ej gäller på busslinjerna, särskilt som allt fler järnvägar nedlägges. Utvidgas rabattgivningen till även SJ:s bussar, aktualiserar det frågan om liknande rabatter på postverkets busslinjer. Det är troligt, att rabatter även på bussar skulle vara ekonomiskt väl motiverade.

Även i motion II: 23 redogöres för gällande rabattbestämmelser. Billiga järnvägsresor uppmuntrar till trevliga och stimulerande avbrott i en många gånger enahanda tillvaro. Äldre personers lust att resa är från hälsosynpunkt av stort värde och en tilltalande form av terapi. Reseintresset kunde ytterligare stimuleras genom slopande av bestämmelserna om begränsat antal resor per kort. Eftersom en sådan åtgärd skulle öka antalet resor, skulle åtgärden vara företagsekonomiskt motiverad.

Motionärerna anser det självklart, att rabatteringen utsträcker till även SJ:s busslinjer, särskilt som allt fler järnvägslinjer lägges ned.

I motion II: 117 beklagas att förmånen av rabatterade resor gjorts avhängig av att resenären uppnått 67-årsåldern. Folkpension kan ju nämligen utgå även till personer under 67 år i form av invalidpension, änkepension eller hustrutillägg. Om man utgår ifrån att det varit förmånstagarens ekonomiska status, som föranlett rabatten, bör dessa kategorier jämföras med folkpensionärer som uppnått 67 år.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till resp. motioner.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen.

*Generalpoststyrelsen* framhåller, att de ekonomiska betingelserna för bedrivande av busslinjetrafik på senare år starkt försämrats. De driftsekonomiska förhållandena lämnar icke utrymme för rabattförmåner, som icke är helt betingade av kommersiella skäl.

Styrelsen anför härom:

Busstrafikföretagen bör därför icke heller — vare sig de bedrivs i statlig eller enskild regi — åläggas att befordra resande eller transportera gods av visst slag mot nedsatta avgifter, huru angelägen åtgärden än kan synas ur humanitär synpunkt. Därest viss kategori av trafikanter, exempelvis för-tidspensionärer, blinda, invalider och vanföra, anses sakna ekonomisk möjlighet att företaga bussresor, synes resekostnaderna böra helt eller delvis täckas med tillgängliga sociala anslagsmedel.

Styrelsen anför vidare:

Benägenheten att i olika sammanhang jämföra järnvägs- och busstrafiken i fråga om bl. a. taxesättning, särskilt i vad det gäller rabattbiljetter av olika slag, kan vid ett ytligt betraktande anses naturlig. Alla sådana jämförelser måste dock bli haltande, då grundförutsättningarna är helt olikartade. Inom järnvägstrafiken är det sålunda ur driftekonomisk synpunkt fördelaktigt att genom rabatterbjudanden söka utfylla under lågtrafikperioder disponibelt utrymme, som — om så erfordras — inom vissa jämförelsevis vida gränser kan utan särskilda kostnader anpassas efter eventuella fluktuationer i resandetillströmningen. För busstrafiken, som i landsbygdstrafik utföres med fordon om — beroende på linjens karaktär — 20—50 passagerarplatser, är förhållandena helt annorlunda. Visserligen ligger det lika mycket i busstrafikföretagens som i statens järnvägars intresse att nyttiggöra överskottskapaciteten men villkoren för de rabatter, som eventuellt anses böra medgivas i trafikvärvande syfte, måste utformas så, att trafikanttillskottet icke överstiger bussarnas i jämförelse med järn-

vägen mycket begränsade marginalkapacitet. Om nämligen antalet resande till följd av rabattmedgivanden ökar — även om det sker blott vid enstaka tillfällen — i sådan omfattning, att turen icke kan utföras med enbart ordinarie fordon, blir kostnaderna för de åtgärder, som måste vidtagas för trafikens avveckling, avsevärt högre än motsvarande merintäkter. Det förhållandet att järnvägsstyrelsen ansett sig kunna medgiva folkpensionärer avsevärd rabatt vid järnvägsresor under vissa tider av året, kan sålunda icke rimligen tagas till intäkt för att samma rabatt därmed även skall tillämpas inom busstrafiken. Busstrafikföretagen — även de statliga — måste lämnas full frihet att utan avseende till vilka åtgärder, som vidtages för järnvägstrafikens vidkommande, ur kommersiell synpunkt bedöma om rabattförmåner bör beviljas.

Försök med viss rabatt i trafikvärvande syfte har gjorts i samråd med bussföretagen i enskild regi i Norrbottens, Västerbottens och Västernorrlands län. Rabatten innebär, att person som fyllt 67 år äger företa tur- och returresa mot avgift för enkel biljett med en lägsta rabatterad avgift om 7 kr. Försöken har gjorts under tiden 10 nov.—15 dec. 1960 samt 16 okt.—15 dec. 1961 och pågår för tiden 15 jan.—31 mars i år. Hittills vunnen erfarenhet synes visa, att en mindre intäktsökning ernåtts på vissa linjer, men någon klar tendens har ännu icke kunnat utläsas.

Järnvägsstyrelsen anför, att reseerbjudandet med 67-kortet vilar på en klar och otvetydig kommersiell bedömning. För kortväga reseavstånd föreligger helt andra efterfrågeförhållanden än för de längre varjämte järnvägarna i fråga om huvuddelen av den kortväga persontrafiken arbetar under utpräglat ogynnsamma lönsamhetsförhållanden.

Att medge rabattresor även under sommarmånaderna skulle innebära ett klart avsteg från den avgörande grundtanken i hela rabattformen. Det skulle kräva ökad vagninsats under högtrafikperioder och därmed innebära en så pass stor belastning för rabattformen, att den med all säkerhet skulle försvinna.

I fråga om rabatt på busslinjerna anför styrelsen:

De nedsättningar i biljettavgifterna, som för närvarande är medgivna i järnvägstrafiken, har styrelsen icke i något fall ansett sig kunna överflytta på busslinjerna. Taxenedsättningar av allmän karaktär skulle, som styrelsen i tidigare sammanhang framhållit, komma att för busstrafiken medföra ett försämrat lönsamhetsläge. Busstrafiken skiljer sig från järnvägstrafiken bl. a. därigenom att busstrafiken arbetar med betydligt mindre driftsenheter, som ifråga om fordonsstorlek och fordonsantal per tur bättre än järnvägen kan anpassas och i verkligheten också anpassas efter resefrekvensen. En ökad belastning på busstrafiken genom allmänna taxenedsättningar utlöser därför kostnadsökningar betydligt snabbare än vad fallet är vid järnvägstrafiken, där man som förut nämnts periodvis har en viss överskottskapacitet att arbeta med.

Med hänsyn till de små eller obefintliga vinstmarginaler, som bussföretagen har att räkna med på de korta resor, som i allmänhet företages i busstrafiken, kan denna icke bära en så kraftig rabatt som 50 %. En nedsättning av här ifrågakvarande art kan således inte medgivas med mindre

än att kompensation för de minskade intäkterna erhålles genom höjda biljettpriser för andra trafikantgrupper. En sådan taxenedsättning kan styrelsen dock icke förorda utan vill fastmera, så långt detta är möjligt med hänsyn till biltrafikens driftskostnader, eftersträva enhetliga och så låga taxor som möjligt, lika för alla trafikantgrupper.

### Utskottet

Utskottet vill till en början erinra om att frågan om folkpensionärernas särskilda förmåner vid resor å statens järnvägar sedan år 1957 årligen varit föremål för riksdagens behandling. Väckta motioner, vilka hänvisats till utskottet, har i samtliga fall avstyrkts av utskottet och icke föranlett någon riksdagens åtgärd (senaste utlåtandet nr 3/1961).

Järnvägsstyrelsen har i tidigare yttranden intagit den ståndpunkten att endast sådana förmåner kan medgivas som är företagsekonomiskt motiverade, därest SJ icke erhåller ersättning av andra medel. Statsmakterna har anslutit sig till denna princip. I sitt i år avgivna yttrande vidhåller styrelsen sin tidigare intagna ståndpunkt.

Generalpoststyrelsen intar samma principiella ståndpunkt. Styrelsen omnämner emellertid också vissa försök med bussrabatter som gjorts i några län. Någon bestämd erfarenhet av hur dessa försök slagit ut synes dock ännu ej ha vunnits, men utskottet utgår ifrån att försöken fortsätter och att taxesättningen baseras på de vunna erfarenheterna.

Utskottet vidhåller i övrigt sin tidigare uttalade uppfattning i förevarande frågor och anser sig kunna förutsätta att trafikverken tillvaratar möjligheterna till rabatter av resorna för i motionerna berörda grupper inom ramen för de riktlinjer, som skall gälla för verkens taxesättning, och får därför hemställa,

att de likalydande motionerna I: 4 och II: 5 samt motionerna II: 23 och II: 117 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 februari 1962

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

#### Närvarande:

från första kammaren: herrar Möller, Nestrup, Sörlin, Axel Emanuel Andersson, Hedström, Olofsson, Hellebladh, Ringaby, Tage Johansson, Bengt Gustavsson\*, Schött och Eric Peterson;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herrar Jacobsson i Sala, Dickson, fru Jäderberg, fru Thunvall, herrar Nilsson i Bästekille, Lundmark, Björkänge, Keijer\*, Lundkvist\*, Berglund och Larsson i Borby.

\* Ej närvarande vid justeringen.