

Nr 26

Utlåtande i anledning av väckta motioner om utvidgning av statens järnvägars rabatter för folkpensionärer och del av motioner angående pensionärsbostadsbidragen m. m.

I följande motioner, vilka hänvisats till allmänna beredningsutskottet, har hemställts, dels i motion II:355 av fru *Ryding* och herr *Holmberg* att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning av frågan om reserabatteringen vid SJ för folkpensionärerna jämte förslag i syfte att utsträcka förmånen till att gälla hela året och omfatta jämväl förtidspensionerade folkpensionärer, varvid finansieringen bör ske via socialbudgeten, och dels i de likalydande motionerna I:343 av herr *Hagberg m. fl.* och II:400 av herr *Heckscher m. fl.* i den del, som hänvisats till allmänna beredningsutskottet, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt järnvägsstyrelsen att verkställa utredning om möjligheten att inom ramen för SJ:s nuvarande resurser giva rabattkortet för folkpensionärer giltighet jämväl under vissa dagar under sommarmånaderna.

I motion II: 355 anföres bl. a. att rabatteringen för folkpensionärer vid järnvägsresor hälsats med tillfredsställelse men att det är en brist att rabatteringen begränsats till endast vissa tider på året. Folkpensionärerna har härigenom avstängts från möjligheten till prisnedsättning under de värdefullaste tiderna — jultiden och sommaren. Det är vidare icke socialt försvarbart eller sakligt grundat att invalidpensionärerna undantagits. Järnvägsstyrelsen har framhållit att den måste betrakta frågan ur affärs- och driftmässig synpunkt. Ett av samhället ägt serviceföretag bör emellertid icke anlägga enbart affärsmässiga synpunkter på driften utan även sociala. Då riksdagen emellertid accepterat SJ-ledningens argumentation bör förmånen utvidgas genom finansiering via socialbudgeten.

Motionerna I:343 och II:400 erinrar om den s. k. tågtian och de begränsningar av dess användning som finnes bestämda. Denna begränsning av rabattkortens giltighet bör ej vara större än nödvändigt. Pensionärerna bör i så stor utsträckning det är möjligt med hänsyn till järnvägens resurser beredas tillfälle att resa även under sommarmånaderna, eventuellt under sådana dagar, då resandefrekvensen inte är särskilt hög.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motionerna II:355 och II:400.

Motionerna har av utskottet upptagits till samtidig behandling.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från *järnvägsstyrelsen*, som anför:

67-rabatten är ett kommersiellt initiativ från järnvägens sida. Rabattens storlek och utformning i övrigt har anpassats till de speciella efterfrågeförhållanden som råder under lågsäsongerna höst och vår.

Värkning av ny långväga trafik i form av *privatresor* erbjuder vid denna tid *mycket stora svårigheter*. Ingen annan del av året kräver därför så starka trafikstimulerande åtgärder. Detta förklarar det kraftigt reducerade priset. Analog förutsättning råder under lågsäsong inom turistnäringen, dock med den skillnaden att hotellen har stängt, då efterfrågan är som lägst, medan järnvägarna även då upprätthåller driften.

Med hänsyn till den kraftiga rabatt, som tillämpas för 67-resor, måste dessa resor således kanaliseras till de tider på året, då man av erfarenhet vet att det med säkerhet finns *ledigt utrymme i tillräcklig omfattning i de långgående tågen*. Detta framstår som så mycket mera nödvändigt som första årets försäljning av 67-biljetter (ca 400 000) ger anledning att anta att försäljningen i framtiden kommer att bli av mycket betydande omfattning.

Under de mera kortvariga högsäsongerna ställs SJ:s transportapparat på hårda prov. Efterfrågan på långväga *privatresor* är då mycket stark och särskilt accentuerad i samband med skollov, midsommarhelg, de stora semesterperioderna samt julen och påsken.

Härtill kommer att efterfrågan på *privatresor* och belastningen i tågen vid ovannämnda kortvariga högsäsonger kan väntas öka i samband med fortsatt övergång till 5-dagarsvecka och en utökning av antalet semesterdagar.

De kortvariga högsäsongerna dimensionera storleken av och därigenom en del av kostnaderna för SJ:s personvagnspark. Alla trafikvärvande rabatter måste redan av detta skäl anpassas till rådande efterfrågeförhållanden. De kraftigaste rabatterna måste alltså förbehållas lågsäsongerna höst och vår, då det verkligen finns outnyttjad kapacitet i betydande utsträckning.

Hittills gjorda försök visar dessutom att 67-gruppen utnyttjat 67-rabatten och förlagt en avsevärd del av sina resor till höst och vår, d. v. s. de tider på året då förvärvsarbete, barn, skolgång etc. hindrar flertalet andra människor att företa längre *privatresor*.

Belastningsvariationerna mellan olika veckodagar sommartid har sedan något tiotal år tillbaka inte utan viss framgång kunnat utjämnas med tillhjälp av semesterbiljetten, vilken de dagar den gäller ger omkring 20 % rabatt vid längre resor än 331 km i en riktning. Den stora efterfrågan på långväga *privatresor*, som mera allmänt råder under sommaren, motiverar ej en kraftigare rabatt än den som uppnås vid köp av semesterbiljett. I detta sammanhang förtjänar nämnas att rabattsatsen för semesterbiljett år 1958 sänktes från 25 till 20 %.

Styrelsen är medveten om att — trots den trafikfördelande verkan som semesterbiljetten haft — det på vissa sträckor och i vissa tåg under vissa dagar under sommaren kan finnas *ledigt utrymme*. De mindre trafikstarka dagarna varierar emellertid från år till år och även från vecka till vecka samt innefattar inte alla sträckor eller alla tåg. Dessa dagars läge i tid och rum kan således icke med någon säkerhet förutses. Att mot denna bakgrund ge 67-korten giltighet vissa dagar under sommaren skulle inte bara vara företagsekonomiskt omotiverat utan det skulle dessutom vid många tillfällen skapa besvärliga utrymmes- och därigenom trivselproblem både för

de resenärer som betalar ordinarie pris och de nya resenärer som stimulerats att resa på en 67-rabatt giltig under vissa sommandagar.

Med hänsyn till vad som här anförts anser styrelsen att både företags-ekonomiska och trafiktekniska skäl samt omtanke om kunderna talar mot en utvidgning av rabattens giltighet på det sätt motionärerna anför.

Resultatet av 1962 års 67-kortsförsäljning kan ännu ej helt överblickas. Detta beror bland annat av att 67-kort inköpta år 1962 gäller för köp av biljetter under 12 månader framåt, och en slutgiltig värdering av 1962 års kortförsäljning kan därför ske först under år 1964.

Styrelsen genomför nu i samarbete med statistiska centralbyrån vissa fältundersökningar för att närmare studera 67-gruppens resvanor genom direkta intervjuer.

I fråga om utvidgning av 67-rabatten till de förtidspensionerade hänvisar styrelsen till ett remissutlåtande av den 20 december 1960 över en av Sveriges socialdemokratiska ungdomsförbund gjord hemställan. Styrelsen anförde däri avslutningsvis följande:

En nedsättning av det slag SSU föreslår skulle få en klart social karaktär. En rad nedsättningar av detta slag upphävdes av Kungl. Maj:t under föregående år med den motiveringen att kostnader för nedsättningar av social karaktär icke skulle belasta järnvägarna.

En åtgärd i linje med den av SSU förutsatta kan järnvägsstyrelsen endast acceptera under förutsättning att full gottgörelse erhålles för transportprestationerna och att resorna sker på för järnvägarna lämpliga tider.

Utskottet

I de likalydande motionerna I:343 och II:400 hemställas i den del som hänvisats till allmänna beredningsutskottet, om en utredning i syfte att inom ramen för SJ:s nuvarande resurser giva rabattkortet för folkpensionärer giltighet jämväl under vissa dagar under sommarmånaderna. I motion II:355 föreslås en utredning av frågan om reserabatter för folkpensionärer i syfte att utsträcka förmånen att gälla hela året och omfatta jämväl förtidspensionerade folkpensionärer, därvid finansieringen bör ske via socialbudgeten.

Utskottet har vid ett stort antal tillfällen haft att behandla motioner om utsträckning av de förmåner i form av rabatterade resor som utgår till folkpensionärer (se utskottets utlåtanden nr 7/1957, nr 3/1958 A, nr 6/1959, nr 1/1960, nr 3/1961 samt nr 1/1962). Utskottet har i sina utlåtanden uttryckt förståelse för önskemålen att bereda folkpensionärerna lättnader i resekostnaderna men förklarat sig på anförda skäl icke kunna biträda motionsförslagen, vilka i samtliga fall avvisats av riksdagen. Utskottet har för sina ställningstaganden åberopat huvudsakligen skäl som hänför sig till två olika aspekter på denna fråga.

Sålunda har utskottet, när det ifrågasatts att SJ skulle svara för kostnaderna för genomförandet av föreslagna åtgärder hänvisat till de av statsmakterna angivna riktlinjerna för SJ:s ekonomiska drift. Dessa riktlinjer

innebär bl. a. att principen om full kostnadstäckning skall upprätthållas och att järnvägsekonomiskt icke motiverade nedsättningar i biljettpiserna icke skall belasta SJ. Av de redogörelser som järnvägsstyrelsen under åren lämnat i sina yttranden över ovan avsedda motioner framgår, att SJ noggrant följer utfallet av de olika åtgärder till lättnader i resekostnaderna som vidtagits för bl. a. folkpensionärerna, och såvitt utskottet kunnat bedöma är SJ berett att vidtaga de ytterligare åtgärder i sådant syfte, vilka bedömes såsom företagsekonomiskt riktiga inom den genom gällande riktlinjer givna ramen. Härtill kommer att 1953 års trafikutredning i sitt betänkande Svensk trafikpolitik (SOU 1961:23) behandlat bl. a. järnvägarnas ekonomiska målsättning och taxesystem. En på bl. a. detta betänkande grundad proposition angående riktlinjer för trafikpolitiken kommer att framläggas för innevarande års riksdag.

Utskottet finner med hänsyn till vad här anförts icke skäl förorda det i motionerna I:343 och II:400 framförda förslaget om tillsättande av en särskild utredning.

En annan möjlighet att lämna folkpensionärerna förmåner i fråga om resekostnader, nämligen genom anslag under femte huvudtiteln, beröres i motion II:355. Utskottet har tidigare haft att pröva föreliggande fråga även ur denna synvinkel. Utskottet har därvid framhållit angelägenheten av att folkpensionärerna icke av ekonomiska skäl skall vara förhindrade att i rimlig utsträckning företaga resor. Detta mål borde emellertid nås genom höjning av pensionärernas allmänna levnadsstandard.

Utskottet vidhåller sin uppfattning i denna fråga. Utskottet finner det över huvud taget principiellt betänkligt med åtgärder av här ifrågasatt art vid sidan av den direkta pensioneringen. Det torde icke finnas anledning för utskottet att här gå närmare in på målsättningen för folkpensioneringen och strävandena att bereda folkpensionärerna en tillfredsställande standard. Det må endast framhållas att vad nu anförts gäller såväl ålderspensionärerna som de förtidspensionerade.

Utskottet finner med hänsyn till det ovan anförda icke heller skäl för tillsättande av den i motion II:355 föreslagna utredningen.

Under återopande av vad ovan anförts får utskottet sålunda hemställa,
att

1) de likalydande motionerna I:343 och II:400 till den del de hänvisats till allmänna beredningsutskottet samt

2) motion II:355

icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 23 april 1963

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Schött, Hedström, Eric Gustaf Peterson, Hellebladh, Ernst Olsson, Tage Johansson, Ferdinand Nilsson och Wallmark*;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herr Svensson i Kungälv, fru Thunvall, herrar Nilsson i Bästekille, Keijer, Börjesson i Glöminge, Rask, Svanberg*, Hamrin i Kalmar, Magnusson i Nennesholm och Nordstrandh.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.