

Nr 199

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statlig långivning för anskaffning av högertrafikbussar; given Stockholms slott den 29 oktober 1964.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att principbeslut fattas om statlig långivning för att underlätta anskaffningen av högertrafikbussar i sådana fall, då anskaffningen sker tidigare än normalt.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden hållet inför
Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i
statsrådet å Stockholms slott den 29 oktober 1964.*

Närvarande:

Statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga angående *statlig långivning för anskaffning av högertrafikbussar* samt anför därvid följande.

I propositionen angående övergång till högertrafik (1963: 58) anförde jag, att jag icke var beredd att tillstyrka inrättandet av en lånefond för att finansiera bussföretags anskaffningar av rullande materiel men att fall kunde uppkomma, där det för omläggnings genomförande framstod som absolut nödvändigt att finansieringsfrågan underlättades, varvid i första hand borde undersökas om detta kunde ske genom utbetalning av förskott på ersättning, vilken kunde beräknas senare tillkomma bussföretaget.

Vid sin behandling av frågan uttalade tredje lagutskottet (L³U 1963: 23), att all möjlig hänsyn borde tagas för att underlätta de likviditetsproblem, som kunde uppstå för bussföretagen på grund av trafikreformen. Med hänvisning till bl. a. mitt uttalande om möjligheter att utbetala förskott på ersättning tog utskottet för givet att olika vägar att lösa problemen skulle undersökas och erforderliga åtgärder vidtagas.

Statens högertrafikkommission har i skrivelse den 13 augusti 1964 framlagt förslag till statlig lånefinansiering i viss omfattning för att underlätta trafikföretagens kapitalanskaffning i samband med övergången till högertrafik. I anslutning härtill har kommissionen redovisat yttranden av statskontoret, riksrevisionsverket, Svenska lokaltrafikföreningen och Svenska omnibusägareförbundet över en inom kommissionen upprättad promemoria av i huvudsak samma innehåll som framställningen.

Jag anhåller att nu få taga upp detta spörsmål till behandling.

Gällande ersättningsbestämmelser

Med stöd av riksdagens beslut i anledning av prop. 1963: 58 har Kungl. Maj:t utfärdat kungörelsen den 10 april 1964 (nr 99) om ersättning av

statsmedel för kostnader till följd av övergången till högertrafik. Enligt denna (1 §) utgår ersättning för nödvändig kostnad som åsamkas bl. a. trafikföretag. Ersättning omfattar även ränta på utlagda medel efter fem procent för år, om räntan ej ersättes som kostnad.

Ersättning kan enligt 2 § utgå för kostnad som föranledes bl. a. av ombyggnad av buss eller av trafikföretags anskaffning av fordon genom köp eller förhyrning tidigare än som skulle ha skett om vänstertrafik bibehållits.

Vidare har Kungl. Maj:t genom beslut den 10 april 1964 förordnat, att vid tillämpningen av förenämnda kungörelse skall iakttagas vad som anföres i en till beslutet fogad promemoria angående kungörelsen. I promemorian anföres bl. a., att anskaffning eller utrangering av fordon på annan tid än normalt ofta torde komma att framstå såsom ett alternativ till ombyggnad. Valet mellan ombyggnad och angiven åtgärd skall träffas efter en jämförelse där alla på frågan inverkan faktorer tillbörligen beaktats. Det alternativ som vid jämförelsen befunnits billigast skall läggas till grund för ersättningens bestämmande. Givetvis förutsättes därvid att båda de jämförda alternativen är från företagarens synpunkt godtagbara och likvärdiga eller, om de icke är likvärdiga, att detta beaktats vid jämförelsen och beräkningen av ersättning.

Statens högertrafikkommissionens framställning

I sin framställning anför statens högertrafikkommission i huvudsak följande.

Under den tid arbetet med trafikomläggningen hittills pågått har bussföretag och busstrafikorganisationer framhållit nödvändigheten av att speciella lånemöjligheter skapas genom medverkan från statsmakternas sida.

Ehuru en del finansieringsfrågor torde kunna lösas genom utbetalning av förskott på ersättning, vilken skall tillkomma trafikföretagen, erfordras enligt kommissionens uppfattning i vissa fall möjligheter till statligt stöd vid finansieringen. Medverkan från statsmakternas sida torde emellertid böra ifrågakomma endast för sådana lånebehov, som framkallats genom dispositioner från kommissionens sida.

Behov av speciellt finansieringsstöd kan ifrågakomma i bl. a. följande fall.

Vid prövning av fråga, huruvida vid övergången till högertrafik visst fordon skall byggas om eller ersättas med nytt, visar sig nyanskaffning ofta förmånligast. Det kan härvid bli erforderligt att anskaffa nytt fordon upp till fyra à fem år tidigare än om vänstertrafik bibehållits. Ersättningen till trafikföretaget för tidigareläggningen utgör då emellertid endast en mindre del av anskaffningskostnaden och återstoden kan behöva upplånas.

Då det vidare är nödvändigt att rationellt utnyttja verkstädernas kapacitet för att säkerställa fordonsparkens användbarhet vid trafikomläggningen, kan kommissionen behöva begära eller medgiva tidigareläggning av

beställningar och leveranser av nya fordon, varvid trafikföretagen kan få svårigheter att skaffa erforderligt kapital.

I båda fallen uppkommer lånebehoven såsom en följd av åtgärder från kommissionens sida. Dessa åtgärder är i sin tur föranledda av kommissionens strävan att hålla totalkostnaderna för trafikomläggningen så låga som möjligt.

Det totala lånebehovet för hela trafikomläggningsperioden uppskattas till mellan 75 och 125 milj. kr., varav för kommunerna cirka hälften. Då de fordonsleveranser, som föranledes av den tidigarelagda nyanskaffningen koncentreras till budgetåret 1966/67 torde behovet av lånemedel bli störst under detta budgetår.

En tänkbar stödåtgärd är att staten beviljar lånegaranti. Emellertid blir situationen på kreditmarknaden då avgörande för möjligheterna att erhålla lån. För att trafikomläggningsarbetet skall kunna genomföras på avsedd tid är det nödvändigt, att långivningen icke blir beroende av läget på kreditmarknaden.

För finansieringen av ifrågakvarande lån synes det kommissionen möjligt att tills vidare använda medel som inflyter i trafikomläggningsskatt. Utbetalning av ersättningar beräknas nämligen ske i långsammare takt än den med vilken skatten inflyter. De ackumulerade överskotten av skatten beräknas vid slutet av budgetåren 1963/64—1967/68 till resp. 88, 115, 115, 120 och 40 milj. kr. Huruvida lånen hinner återbetalas innan medlen erfordras för sitt egentliga ändamål kan icke nu bedömas. Den situationen kan uppkomma, att andra medel behöver tagas i anspråk för långivningen.

Högertrafikkommissionen anser, att staten bör inträda som långgivare varvid erforderliga medel bör anvisas under reservationsanslaget till kostnader för övergång till högertrafik. För långivningen föreslås följande regler böra gälla.

Lånebeloppet skall i varje särskilt fall högst motsvara skillnaden mellan erforderlig kapitalinsats för nytt fordon av ungefär samma storlek och standard som det gamla och eventuell ersättning för det fordon som utrangeras.

Lånetiden bör bedömas med utgångspunkt från följande faktorer. I första hand bör beaktas den tidsförskjutning av fordonsanskaffningen, som föranledes av åtgärd från kommissionen. Bedömer kommissionen att i stället för ombyggnad nyanskaffning bör ske exempelvis tre år tidigare än som planerats bör lånetiden begränsas till tre år. I andra hand bör emellertid också beaktas den praxis i fråga om betalning som tillämpas mellan trafikföretagare och bilhandel vid nyanskaffning av fordon. Ofta tillämpar leverantörerna av fordon en amorteringstid om 36—48 månader. Även om hänsyn tages härtill torde lånetiden icke i något fall behöva överstiga sex à sju år. Lån skall amorteras men må — företrädesvis vid kortare lånetid — återbetalas på en gång vid lånetidens slut. Återbetalas icke lån inom stipu-

lerad tid skall ränta utgå från förfallodagen med förslagsvis nio procent per år.

Är låntagaren hänvisad till att skaffa lån i öppna marknaden äger han enligt kungörelsen om ersättning av statsmedel för kostnader till följd av övergången till högertrafik begära ersättning för räntekostnaden hos kommissionen. Samma gäller om lånet lämnas av kommissionen själv. Då emellertid i det senare fallet kommissionen skulle komma att både debitera ränta på lånet och betala ersättning för denna till låntagaren, synes det lämpligast att ränta inte alls beräknas på de lån, som kommissionen lämnar ut. Härigenom blir även handläggningen av låneärendena förenklad. Från låntagarens synpunkt innebär en sådan räntefrihet icke någon ekonomisk fördel, eftersom räntekostnader ersättes av statsmedel.

Som villkor för lån bör föreskrivas, att låntagare skall ställa pant eller borgen såsom säkerhet för återbetalning av lån.

Frågan om beviljande av lån bör, där så är möjligt, prövas i anslutning till högertrafikkommissionens behandling av trafikföretags planer rörande övergång till högertrafik. Kommissionen bör därför vara lånebeviljande organ. De kamerala och juridiska arbetsuppgifterna i samband med ut- och återbetalningen av lånen torde däremot böra ombesörjas av statskontorets fondbyrå.

Yttrandena

Rikskontrollstyrelsen har i princip intet att erinra mot det framlagda förslaget till långivning. Med hänsyn till att ränta föreslås i regel ej skola utgå samt att kostnaderna för trafikomläggningen skall bestridas från ett särskilt anslag, som avräknas med automobilskattemedlen, anser ämbetsverket det lämpligast, att medel för långivningen beräknas under detta anslag. Återbetalningen av lånen jämte eventuell ränta bör tillgodoföras anslaget såsom särskilda uppbördsmedel.

Beträffande principerna för beräkningen av lånetidens längd anför Svenska omnibusägareförbundet, att en så nära anknytning som möjligt bör ske till de kreditvillkor som skulle ha gällt, om de normala investeringsplanerna kunnat följas. Detta innebär i princip, att ränte- och amorteringsfritt statligt finansieringsstöd skulle lämnas för tiden från den tidigare lagda nyanskaffningen till den normalt planerade nyanskaffningen och att därefter återbetalning skulle ske i enlighet med mellan berörda trafikföretag och bilhandeln gällande praxis.

Svenska lokaltrafikföreningen anser, att frågan om användning av förlagsinteckning för trafikföretag som säkerhet för lån bör övervägas. Vidare anser föreningen, att räntan på lån som icke återbetalas inom föreskriven tid icke redan nu bör fixeras till den föreslagna procent-satsen.

Härjämte har i remissyttrandena framförts vissa synpunkter vilka beaktats i högertrafikkommissionens framställning.

Departementschefen

I propositionen angående övergång till högertrafik anförde jag, att jag icke var beredd att tillstyrka inrättandet av en statlig lånefond, avsedd att underlätta för bussföretagen att finansiera sina kostnader i samband med omläggningen. Samtidigt framhöll jag emellertid, att det kunde uppkomma fall, där det för omläggningens genomförande framstod såsom absolut nödvändigt, att finansieringsfrågan underlättades. Tredje lagutskottet anförde i sitt utlåtande över propositionen (L³U 1963: 23) bl. a., att all möjlig hänsyn borde tagas för att underlätta de likviditetsproblem, som kunde uppstå för bussföretagen på grund av trafikreformen. Med hänsyn till mitt uttalande i frågan tog utskottet för givet, att olika vägar att lösa problemen skulle undersökas och erforderliga åtgärder bli vidtagna.

Sedan frågan aktualiserats om medverkan från statens sida vid trafikföretagens finansiering av omställningen av fordonsparken har statens högertrafikkommissionen framlagt förslag till statligt finansieringsstöd. Under ärendets handläggning har vissa kompletterande uppgifter inhämtats från kommissionen. Kommissionens förslag innebär, att möjligheter öppnas att lämna lån åt trafikföretag i sådana fall då fordonsanskaffning kommer att ske tidigare än normalt till följd av beslut av kommissionen. Därvid har kommissionen utgått från att tidigareläggning kan komma i fråga endast då ersättningen för tidigareläggningen är lägre än ombyggnadskostnaden för fordonet. Vidare har kommissionen ansett, att fordonsanskaffningen skall tidigareläggas så snart kostnaden för tidigareläggningen är lägre än ombyggnadskostnaden. Slutligen har kommissionen uppgivit, att ersättning för tidigarelagd fordonsanskaffning bör beräknas som om det nya fordonet levereras vid tidpunkten för trafikomläggningen samt att tidigarelagd nyanskaffning bör ske i så nära anslutning som möjligt till nämnda tidpunkt.

I propositionen angående övergång till högertrafik har som allmän princip fastslagits, att alla för trafikomläggningens genomförande nödvändiga kostnader skall ersättas. Den som haft sådana kostnader bör sålunda, å ena sidan, hållas skadelös men, å andra sidan, ej göra någon vinst genom ersättningen. Frågan om ombyggnad alternativt tidigarelagd nyanskaffning bör i princip bedömas efter vad som från företagsekonomiska och samhällsekonomiska synpunkter är lämpligt, dock att ersättning icke utgår med högre belopp än ombyggnadskostnaden. Givetvis innebär en tidigarelagd anskaffning en ekonomisk belastning för trafikföretaget. För vissa trafikföretag kan det också innebära ett visst risktagande att nyanskaffa bussar. Enligt min mening måste det stå i överensstämmelse med de allmänna principerna rörande ersättning för kostnad till följd av trafikreformen att ombyggnad i särskilda undantagsfall kan komma till stånd. Även om kostnaden för ti-

digareläggning av anskaffningen skulle vara lägre än kostnaderna för ombyggnad av fordonet bör den därför få läggas till grund för beräkningen av ersättningen bara i sådana fall då detta godtages av bussföretaget. Skulle det i sådant fall röra sig om en väsentlig skillnad mellan den av högertrafikkommissionen enligt de allmänna principerna beräknade ersättningen och den av bussföretaget uppskattade kostnaden, bör kommissionen underställa frågan Kungl. Maj:t för avgörande, vilket ersättningsalternativ som skall användas. De fall då ombyggnad kommer att ske trots att tidigarelagd nyanskaffning ställer sig billigare kan exempelvis avse trafikföretag, som icke har möjlighet fortsätta driften om de belastas med en nyanskaffning.

Vid bedömningen av behovet av finansieringsstöd vid tidigarelagd anskaffning av fordon för högertrafik utgår jag från att erforderligt kapital i flertalet fall kan erhållas genom att företagen utnyttjar sina normala finansieringsmöjligheter. Jag delar emellertid kommissionens uppfattning, att svårigheter i vissa fall kan uppstå. Det torde därför vara nödvändigt för att underlätta högertrafikreformens genomförande, att som komplement till utgående ersättning för kostnader för övergången till högertrafik möjligheter till statligt finansieringsstöd öppnas i sådana fall. En sådan anordning innebär även för kommissionen större möjligheter att rationellt planlägga arbetet med omställningen av bussparken inför reformen. Enligt min mening är det därför angeläget, att ett principbeslut rörande det statliga stödet nu fattas.

I likhet med kommissionen förordar jag, att direkta statliga lån skall kunna lämnas. Härvid bör i huvudsak samma regler gälla som för långivning i öppna marknaden.

Lån bör endast kunna ges åt trafikföretag. Som låntagare torde nästan undantagslöst komma att uppträda trafikföretag, som bedriver linjetrafik.

Lånebeloppet bör, som kommissionen föreslagit, i varje särskilt fall beräknas till högst skillnaden mellan anskaffningskostnaden för nytt fordon av ungefär samma storlek och standard som det gamla och beräknad ersättning för tidigareläggningen.

I fråga om lånetiden har kommissionen föreslagit, att denna i första hand begränsas till att omfatta tidigarelägningsperioden. I andra hand bör hänsyn tagas till den praxis som tillämpas inom bilhandeln vid försäljning av här avsedda fordon.

Enligt min mening synes det lämpligt att, på sätt kommissionen föreslagit, begränsa lånetiden till tidigarelägningsperioden. I vissa fall torde emellertid lånetiden härigenom bli för kort för att trafikföretagen skall kunna återbetala lånen. För att få en så nära anknytning som möjligt till den allmänna marknads villkor bör därför lånetiden kunna bestämmas till högst fyra år med möjlighet för kommissionen att, därest synnerliga skäl anses föreligga för en längre lånetid, förlänga denna till högst fem år. Under lånetiden bör amortering ske enligt uppgjord amorteringsplan.

Kommissionen föreslår, att ränta skall utgå på lämnade lån men att den-

na bör avräknas mot den räntegottgörelse av samma storlek som låntagaren blir berättigad till enligt ersättningskungörelsen. I likhet med kommissionen anser jag, att ränta bör utgå på lämnade lån. Enligt vad jag inhämtat från kommissionen har denna nu fastställt regler för beräkning av ersättning för tidigarelagd anskaffning. Dessa regler är så utformade, att räntegottgörelse ingår i den sammanlagda ersättningen för tidigareläggningen. Under sådana förhållanden bör någon avräkning icke ske under tidigarelägningsperioden.

Räntan bör anknyta till allmänna marknadens räntevillkor. Jag förordar därför, att en rörlig ränta utgår efter en räntefot som är två procentenheter högre än riksbankens vid varje tidpunkt gällande diskonto. Dröjsmålsräntan bör vara ännu två procent högre.

I likhet med kommissionen anser jag, att säkerhet bör krävas för lämnade lån. Säkerheten bör bedömas enligt bankmässiga grunder. Svårigheter kan emellertid uppstå för trafikföretag att prestera godtagbar säkerhet. Vid sådant förhållande bör kraven på säkerhet kunna eftersättas något och som lånevillkor även föreskrivas, att låntagarna skall hålla det med långivningens avsedda fordonet helförsäkrat samt ej överlåta detsamma utan långivarens medgivande. Som ytterligare villkor för lån bör kunna föreskrivas att för den händelse genom ny lagstiftning in-teckning i trafikföretags rörelsetillgångar skulle tillskapas låntagaren skall medge sådan in-teckning.

Frågor rörande långivningen bör lämpligen prövas i samband med att statens högertrafikkommission granskar trafikföretagens planer för omställning av fordonsparken. Jag biträder därför förslaget, att kommissionen bör vara lånebeviljande myndighet. Ansökningar om lån bör därför inges till kommissionen. Likaledes finner jag det lämpligt, att de kamerala och juridiska uppgifterna i samband med långivningen omhänderhas av statskontoret.

Det totala lånebehovet har av kommissionen på grundval av från trafikföretagen inhämtade uppgifter om önskade lånebelopp beräknats till mellan 75 och 125 milj. kr. Med hänsyn till att en viss allmän överskattning av lånebeloppet torde vidlåda en beräkning av denna art, bedömer jag, att det sammanlagda lånebehovet icke kommer att överstiga 75 milj. kr.

Kommissionen har föreslagit, att finansieringen av långivningen skall ske genom att medel anvisas under anslaget Kostnader för övergång till högertrafik. Då särskilda medel för långivningen icke torde erfordras under innevarande budgetår är jag icke nu beredd att ta ställning till frågan om den anslagstekniska redovisningen av långivningen. Jag avser att senare framlägga förslag härom.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer, jag i det föregående förordat, utfärda de närmare föreskrifter som erfordras för långivningen.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1. godkänna av mig i det föregående föreslagna riktlinjer för långivning i samband med tidigarelagd anskaffning av högertrafikbussar;

2. bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag föreslagit i det föregående utfärda närmare föreskrifter för långivningen.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Bert Holmberg