

Nr 410

Av herrar **Antonsson** och **Johansson** i Växjö, *angående fria resor för värnpliktiga, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 343 i Första kammaren)

Riksdagen har under den senaste 10-årsperioden vid flera tillfällen behandlat frågan angående en vidgning av den rätt till rabatt, som tillkommer värnpliktiga, studerande och pensionärer vid resa på SJ:s järnvägslinjer. Då man ännu väntade på den proposition som skulle framlägga förslag till riktlinjer för den statliga trafikpolitiken erinrade riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t om att de berörda problemen skulle beaktas inom ramen för de principer för trafik- och taxepolitik som kunde komma att bli gällande. Något förslag till lösning kom emellertid inte i propositionen nr 191/1963 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken.

Vid behandlingen av motioner i ärendet som framlades i anslutning till proposition 191/1963 hänvisades till undersökning inom järnvägsstyrelsen.

Frågan om de värnpliktigas resor har aktualiserats genom statsrevisorernas berättelse över granskningen av statsverket 1964. Vid granskningen av de värnpliktigas fria resor har man funnit vissa förhållanden som inte är fullt tillfredsställande. Utfärdandet av biljetter för de fria resor som de värnpliktiga vid ett mindre antal tillfällen åtnjuter drar kostnader som överstiger 1 milj. kr. enligt revisorernas beräkningar. Administrativa åtgärder såsom infordrande av uppgifter från de värnpliktiga, kontroll av uppgifterna, stämpling av biljetterna och utdelning av desamma drar stora kostnader. Ytterligare kostnader för biljetterna åvilar statens järnvägar och försvarets civilförvaltning.

Statsrevisorerna har väckt frågan om ändring av bestämmelserna eftersom man anser att det inte finns stora möjligheter att inom ramen för det nuvarande systemet nedbringa kostnaderna. Det förslag till förändring som väckts av revisorerna innebär att man låter alla uniformsklädda och med identitetskort försedda värnpliktiga utan kostnad anlita av staten ägda kommunikationsmedel.

Om den av statsrevisorerna skisserade förändringen genomfördes skulle man uppnå betydande besparingar i det administrativa förfarandet. Dessutom skulle man tillfredsställa det gamla kravet på att åstadkomma enhetliga och likvärdiga rabattförmåner för de värnpliktiga på olika slag av statliga kommunikationsmedel. Den skisserade lösningen förefaller oss lämplig och bör göras till föremål för skyndsamt utredning.

Om denna lösning genomföres kvarstår emellertid kravet på att utsträcka

rabattförmånerna för värnpliktiga, studerande och pensionärer till kommunala och enskilda kommunikationsmedel. Denna fråga bör särskilt utredas.

I sammanhanget må erinras om att chefen för försvarsstaben i yttrande till allmänna beredningsutskottet vid innevarande års vårsession framhöll, att rättvise- och billighetsskäl talar för att värnpliktiga, som är hänvisade till att resa med andra kommunikationsmedel än järnväg, erhåller samma rabattförmåner som vid järnvägsresa och tillstyrkte utredning i syfte att i första hand åstadkomma enhetliga och likvärdiga rabattförmåner vid resor med olika slag av statliga, kommunala och enskilda kommunikationsmedel. Synpunkter i liknande riktning framfördes vid samma tillfälle av försvarets civilförvaltning och Sveriges förenade studentkårer.

Svårigheterna att nå en lösning i enlighet med försvarsstabschefens yttrande synes hittills främst ha utgjorts av att måhända övervägande delen av den berörda busstrafiken varit förlustbringande. De allra senaste åren har visserligen bidrag av statsmedel utgått till företag som bedrivit förlustbringande busstrafik på landsbygdslinjer, men då detta inte gällt busstrafik som bedrivs av statlig myndighet eller av företag som helt eller till övervägande delen äges av staten har likväl ingen grundval funnits för en enhetlig lösning. Ett väsentligt inslag i riksdagens beslut 1963 om riktlinjer för den statliga trafikpolitiken var emellertid det principiella ställningstagandet för att bidrag av allmänna medel även framgent skall utgå till den åsyftade förlustbringande busstrafiken och att därvid ingen åtskillnad skall göras mellan statliga och andra företag. Härigenom synes ett bättre utgångsläge uppkomma för en rättmätig lösning av rabattfrågorna. Då därjämte det trafikpolitiska programmet förutsatte fortsatt nedläggning av järnvägstrafik, som ytterligare kommer att accentuera de av riksdagen vid flera tillfällen påtalade orättvisorna, bör enligt vår mening åtgärder skyndsamt vidtagas för att äntligen få en lösning till stånd.

Då dessa rabattfrågor inte berör rent lokalt bedriven busstrafik utan buss- trafik mellan olika områden och orter, synes man vid en prövning kunna utgå från att i vart fall flertalet berörda företag har rätt till ersättning för förlustbringande busstrafik. Det kan därför finnas förutsättningar att genom ett schablonmässigt förfarande öka bidraget så att det i stort sett täcker även kostnader för de rabatter som företagen därigenom skulle förbinda sig att medge till värnpliktiga, studerande och pensionärer. Skulle något företag inte höra till den nämnda kategorien torde möjlighet kunna finnas att separat lämna en viss schablonmässigt beräknad kompensation. Man torde nämligen kunna utgå från att företagen är positivt inställda till att medverka i en reform av detta slag. Skulle det inte vara möjligt att tillämpa en schablonmetod får givetvis andra möjligheter prövas. En schablonmetod erbjuder dock, inte minst från administrativ synpunkt, sådana fördelar att den bör prövas i första hand. Vi föreslår att frågan skyndsamt upptages till prövning i samråd med berörda trafikföretag.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om skyndsam utredning av frågorna om fria resor till de värnpliktiga och om likaledes skyndsam utredning av frågan om utsträckning av de på järnvägarna gällande rabatterna för värnpliktiga, pensionärer och studerande till att gälla vid resor med andra slag av kommunikationsmedel.

Stockholm den 27 januari 1965

Johannes Antonsson

Bertil Johansson
i Växjö
