

Nr 517

Av herr **Gustafsson** i Kårby **m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer.

(Lika lydande med motion nr 408 i Första kammaren)

För den statliga trafikpolitiken gäller — enligt 1963 års riksdagsbeslut — bland annat att denna politik skall syfta till att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning. I den av riksdagen antagna propositionen (1963 nr 191) uttalades, att »i den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice i fråga om landtransporter, som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning utgå av allmänna medel. En dylik ersättning är icke att betrakta såsom en subvention åt trafikföretaget utan såsom ett köp från det allmännas sida av vissa transporttjänster, som företaget självt från företagsekonomiska synpunkter ej har anledning utföra».

Av denna anledning utgår sedan flera år tillbaka ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer. I årets statsverksproposition har för ändamålet under sjätte huvudtiteln föreslagits ett reservationsanslag av 7,0 miljoner kronor för nästa budgetår, vilket innebär en uppräknig med 0,1 miljoner kronor i jämförelse med anslaget under innevarande budgetår.

Ifrågavarande ersättningar regleras enligt föreskrifterna i Kungl. Maj:ts kungörelse den 7 maj 1965 (nr 201) om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden. Föreskrifterna innebär i princip att ersättningsbeloppen begränsas till vad som svarar mot två kronor per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete, varvid med sådant trafikarbete menas vad som motsvarar en daglig dubbeltur på varje i icke ekonomiskt bärkraftig landsbygdslinje ingående vägsträcka. Begränsningen till två kronor per vagnmil har kvarstått oförändrad sedan statsbidrag i dessa former första gången blev tillgängliga under budgetåret 1961/62. Författningen föreskriver emellertid att bidraget, dock endast om synnerliga skäl föreligger, må överstiga vad som svarar mot två kronor per vagnmil.

Utvecklingen inom busslinjetrafiken visar dock på kontinuerligt ökade underskott i den trafik det här gäller. Av statens biltrafiknämnds PM den 1 augusti 1966 angående granskningen av ansökningarna för budgetåret 1965/66 framgår, att de sammanlagda underskotten på de linjer, för vilka bi-

drag utgått, uppgått till 27,0 miljoner kronor, varav vid tillämpning av bidragsreglerna endast ca 6,5 miljoner kronor kunnat täckas genom bidrag. Då har ändå möjligheten till förhöjt bidrag begagnats i fråga om 43 av totalt 471 bifallna bidragsansökningar. I övriga fall har tvåkronorsregeln praktiskt taget genomgående varit avgörande för beräkningen av bidragsbeloppets storlek. Mycket stora icke bidragstäckta underskott har alltså kvarstått, vilket i sin tur gjort det nödvändigt för trafikutövarna att inskränka eller helt upphöra med driften på många linjer. Från statens biltrafiknämnds och Svenska omnibusägareförbundets sida har vid olika tillfällen gjorts framställningar om ändring av bidragsreglerna i syfte att uppnå en ökad underskottstäckning.

För linjetrafiken på landsbygden har sålunda situationen alltmer förvärrats, och för stora delar av landet föreligger därmed ett akut hot mot transportförsörjningen. Detta till trots har den trafikverksamhet det här gäller kommit att förorsakas ytterligare kostnader av förra årets riksdag. Den då beslutade höjningen av beskattningen på bensin och motorbrännolja med 5 öre per liter betydde avsevärda kostnadsstegringar för ifrågavarande trafikutöware. Därtill kommer det i år framlagda förslaget till höjning av fordonsskatten med genomgående 50 procent. Den ökade beskattningen kan befaras medföra att kostnaderna för ifrågavarande trafik når en sådan nivå att många trafikutöware tvingas nedlägga driften på vissa linjer. För befolkningen i många mindre tätorter och på landsbygden innebär detta i åtskilliga fall att det enda allmänna kommunikationsmedel som finns försvinner. En sådan utveckling är inte förenlig med 1963 års trafikpolitiska målsättning om tryggnad av landsbygdens transportförsörjning.

Enligt vår uppfattning bör en utredning tillsättas med uppgift att göra en översyn av reglerna för ersättning av statsmedel till drift av icke lönsamma busslinjer. I första hand motiveras detta krav av att ersättningen, två kronor per vagnmil, varit oförändrad sedan år 1961 trots att kostnaderna för vagnmaterial, löner, drivmedel, fordonsskatt etc. stigit avsevärt under denna tid.

I väntan på utredningens förslag är det dock nödvändigt att en uppräknings av ersättningen sker med hänsyn till de ökade kostnader som höjningen av fordonsskatten medför. För att undvika att denna skattehöjning leder till nedläggning av busslinjer bör ersättningen ökas till 2 kronor och 50 öre per vagnmil fr.o.m. den tidpunkt då höjningen av fordonsskatten träder i kraft.

Med stöd av ovanstående hemställas,

att riksdagen måtte besluta

a. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att statsbidrag för drift av icke lönsamma busslinjer medges med två kronor och 50 öre per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete

fr.o.m. kalenderåret 1968,

b. att till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1967/68 anvisa ett reservationsanslag av 8 000 000 kronor att avräknas mot automobilskattmedlen, samt

c. att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om översyn av reglerna för ersättning av statsmedel till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer.

Stockholm den 26 januari 1967

Einar Gustafsson (cp)
i Kårby

Stig Josefson (cp)
i Arrie

Erik Grebäck (cp)

Bertil Johansson (cp)
i Växjö

Anders Dahlgren (cp)
