

Nr 334

Av herr Strandberg och fröken Stenberg, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 7, med förslag till förordning angående ändring i förordningen den 1 december 1959 (nr 507) om allmän varuskatt, m. m.

(Lika lydande med motion nr 420 i Andra kammaren)

Enligt de av Kungl. Maj:t och riksdagen år 1963 antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken gäller bl. a. 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.» (s. 59)

I linje med det anförda utgår sedan flera år tillbaka ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer. I statsverkspropositionen till årets riksdag har för ändamålet under sjätte huvudtiteln föreslagits ett reservationsanslag av 7,0 mkr. för nästa budgetår, vilket innebär en uppräkning med 0,1 mkr. i jämförelse med anslaget under innevarande budgetår.

Sagda 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 det 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 i busslinjetrafiken, såsom den återspeglar sig i den hittillsvarande bidragsgivningen, visar emellertid på kontinuerligt ökade under-

skott 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 bidrag utgått uppgått till 27,0 mkr., varav vid tillämpning av bidragsreglerna endast ca 6,5 mkr. 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. Vad som närmast ifrågasatts har varit en höjning av den i kungörelsens 5 § intagna generella bidragsgränsen till tre kronor per vagnmil. Riksdagen har emellertid hittills inte varit i tillfälle att taga ställning till förslag i den riktningen.

Situationen för linjetrafiken på landsbygden har sålunda 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, som för den yrkesmässiga busstrafiken i dess helhet har beräknats medföra ökade driftkostnader med ca 5 mkr. per år, betyder enbart för de trafikrörelser som under budgetåret 1965/66 erhöll statsbidrag för sin verksamhet en ökad årskostnad med i runt tal 2,5 mkr. I proposition nr 7 till årets riksdag har nu framlagts förslag om höjning av automobilskatterna med genomgående 50 procent. Denna ytterligare beskattning skulle öka den yrkesmässiga busstrafikens årskostnader med över 10 mkr. och förorsaka enbart de nyssnämnda trafikrörelserna driftkostnadsökningar med nära 6 mkr. per år. Beräkningarna i sistnämnda avseende grundar sig på uppgifter i ovan åberopade PM från statens biltrafiknämnd.

Vi finner det vara helt orimligt och i strid med den inledningsvis anförda målsättningen för trafikpolitiken att man genom beslut av två på varandra följande riksdagar pålägger trafikrörelser, åt vilka statsbidrag kan utgå inom en föreslagen anslagsram av 7,0 mkr., ökade årskostnader med ungefär 8,5 mkr. Det är dessutom att märka, att den övervägande delen av den busslinjetrafik som bedrivs av trafikrörelser för vilka statsbidrag i den angivna formen ej kan komma i fråga utgörs av i kommunal eller i annan regi bedriven lokaltrafik i städer och större samhällen. Även för denna trafik har man totalt sett att räkna med stora årliga driftunderskott, som i regel måste täckas med kommunalskattemedel.

Vi anser med hänsyn till det anförda att övervägande skäl talar för änd-

rade regler för statsbidragsgivningen till olönsam linjetrafik på landsbygden och hemställer,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att Kungl. Maj:ts kungörelse den 7 maj 1965 (nr 201) blir föremål för översyn före höstsessionen vid innevarande års riksdag, samt

att frågan om höjd fordonsskatt i vad avser bussar upptages till prövning först sedan denna översyn har verkställts.

Stockholm den 25 januari 1967

Bertil Strandberg (h)

Gunvor Stenberg (h)