

Nr 120

Av herrar **Strandberg** och **Schött**, *i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer.*

(Lika lydande med motion nr 139 i Andra kammaren)

Sedan flera år utgår ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer. Ersättningsreglerna finns intagna i en kungörelse av den 7 maj 1965 (1965: 201) om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden. Föreskrifterna innebar i princip att ersättningsbeloppen begränsades till vad som svarade 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.

I statsverkspropositionen 1968 framhöll departementschefen att han delade statens biltrafiknämnds uppfattning att en höjning av den generella maximigränsen för statsbidrag var berättigad. Biltrafiknämnden hade föreslagit en uppräknig av bidraget från två till tre kronor per vagnmil. Departementschefen föreslog för sin del att maximigränsen skulle höjas till kronor 2: 50 och att formerna för bidragsgivningen skulle utredas. Riksdagen beslöt 1968 i enlighet med departementschefens förslag, varpå kungörelsen ändrades i fråga om bidragsbeloppets storlek (kungörelse 1968: 118).

Riksdagsbesluten 1966 om höjning av beskattningen på bensin och motorbrännolja med 5 öre per liter och 1967 om höjning av fordonsskatten har inneburit att de trafikföretag, till vilka statsbidrag kan utgå, belastats med ökade årskostnader om cirka 8,5 miljoner kronor. Detta förhållande påtalades av oss vid 1967 års riksdag och resulterade i att bevillningsutskottet för sin del förutsatte att statsutskottet skulle taga hänsyn härtill, då anslaget skulle upptagas till prövning.

I årets anslagsframställning har transportnämnden framhållit att den ekonomiska situationen för busslinjetrafiken under det senaste året försämrats och föreslår därför en höjning av begränsningsregeln till 3 kronor per vagnmil. Medelsbehovet beräknas med hänsyn härtill till 12,1 miljoner kronor.

Departementschefen anger för sin del att smärre avvikelser i beräkningarna föreligger. Vidare att en sakkunnig tillkallats för utredning om formerna för bidragsgivningen och att denne sakkunnige påbörjat sitt arbete

hösten 1968. I avvaktan på utredningsresultatet bör enligt departementschefen bidragsgivningen ske enligt nu gällande regler. Propositionsförslaget, som således beräknats efter en bidragsgivning på 2:50 kronor per vagnmil, innebär medelsbehov av 9 935 000 kronor.

Även om vi föregående år i första hand godtog uppräkningsfrån 2 kronor till 2:50 kronor per vagnmil yrkade vi, i avvaktan på utredningens förslag, på en ytterligare uppräkningsanslag med 1 miljon kronor för att möjliggöra en generösare tillämpning och för att icke direkt låsa utredningen. I år måste vi tyvärr konstatera att något utredningsresultat icke föreligger. Inför denna situation känner vi oss nödsakade att följa transportnämndens förslag om direkt höjning av bidraget per vagnmil med 50 öre. Genom att utredningsförslag inte framlagts kommer oförändrade bidragsbelopp att ställa många här berörda trafikföretag i en sådan ekonomisk situation att risk föreligger för viss nedläggning av denna kollektivtrafik. Då vi inte kan acceptera sådana följdverkningar och ännu mindre en ekonomisk övervältring på primärkommunerna, vill vi instämma i transportnämndens förslag om en uppräkningsanslag till 3 kronor per vagnmil. I konsekvens härmed beräknar vi medelsbehovet till 12 miljoner kronor.

Med stöd av vad ovan anförts hemställs,

att riksdagen måtte besluta att den generella gränsen för bidragsgivning till icke lönsamma busslinjer höjes till 3 kronor per bidragsberättigad vagnmil, samt

att riksdagen till ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1969/70 måtte anvisa ett reservationsanslag av 12 000 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 22 januari 1969

Bertil Strandberg (m)

Lars Schött (m)
