

Nr 98

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående bidrag till viss busstrafik m. m.; given Stockholms slott den 10 mars 1961.

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

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

Redogörelse lämnas för vissa av 1953 års trafikutredning verkställda undersökningar av bussföretagens ekonomi och av utredningen föreslagna åtgärder för stödjande av linjetrafiken med buss på landsbygden. I propositionen föreslås att statsbidrag skall utgå till viss linjetrafik med buss på landsbygden under år 1961 och att bidragsgivningen skall grundas på individuell prövning av behovet och den ekonomiska bärigheten av ifrågasvarande linjetrafik. Ett anslag om 2 milj. kr. äskas för budgetåret 1961/62 till här avsett ändamål.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1961.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med cheferna för finans- och inrikesdepartementen — fråga om *bidrag till viss busstrafik* och anför därvid följande.

I en särskild framställning den 22 februari 1960 (stencilerad 72 s. jämte bilagor) har 1953 års trafikutredning lämnat en redogörelse för busstrafikens driftekniska förhållanden samt framlagt förslag till vissa åtgärder, som enligt utredningens mening i nuvarande läge bör vidtagas för att trygga upprätthållandet av busstrafiken främst i glesbygderna.

Trafikutredningens förslag tar i väsentlig mån sikte på att underlätta inom branschen pågående rationaliseringsverksamhet. Även taxepolitiska åtgärder rekommenderas. Frågan om företrädesrätt till skolbarnstransporter tas vidare upp till behandling. Slutligen föreslås åtgärder i syfte att bereda främst bussföretag med linjetrafik på landsbygden viss restitution av fordonsskatt.

I årets statsverksproposition har jag vid anmälan av sjätte huvudtiteln (bil. 8, p. 62) hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för budgetåret 1961/62 beräkna ett anslag av 2 milj. kr. till bidrag till viss busstrafik, att avräknas mot automobilskattebidraget. Jag uttalade därvid, att beredningen av ärendet, som då ännu icke var helt avslutad, torde kunna komma att slutföras inom sådan tid, att en särskild proposition i ämnet skulle kunna föreläggas vårriksdagen.

Sedan beredningen nu avslutats, anhåller jag att få anmäla fråga om *bidrag till viss linjetrafik med buss på landsbygden*, varvid en redogörelse för de av trafikutredningen framlagda förslagen först kommer att lämnas.

1953 års trafikutredning

Trafikutredningen framhåller inledningsvis, att vid bedömningen av busstrafikens utveckling intresset främst knyter sig till 1950-talets utvecklingstendenser. Tyngdpunkten i redogörelsen har därför lagts på för-

hållandena under nämnda tidsperiod. Landets bussbestånd utnyttjas till helt övervägande del för allmän trafik tjänst och inom denna huvudsakligen för regelbunden yrkesmässig befordran av passagerare och gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter, d. v. s. i linjetrafik. Med hänsyn härtill och till den betydelse denna trafik har för transportförsörjningen i landets olika delar, tar redogörelsen vidare främst sikte på linjetrafikens förhållanden.

Busstrafikens utveckling under 1950-talet

Busstrafikens allmänna betydelse inom transportväsendet. Det samlade transportarbete, som de i allmän trafik tjänst brukade landtransportmedlen utfört under 1950-talet, har varit av ungefärligen oförändrad absolut storleksordning år från år. Den allmänna trafik tjänstens relativa andel i det totala transportarbetet för personbefordran med landtransportmedel har däremot kraftigt minskat. Det uppskattade transportarbetet för inrikes personbefordran vissa år under 1950-talet framgår av följande sammanställning. Transportarbetet angives i milj. personmil.

Transportmedel	1950		1953		1956		1958	
	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%
Järnvägar	660	38	610	27	620	21	530	16
Spårvägar	130	7	130	5	140	5	170	5
Trafikbussar	350	20	410	18	380	13	350	11
Droskbilar	65	4	65	3	65	2	65	2
Privata personbilar	470	27	910	41	1 550	53	1 990	61
Registrerade motorcyklar	60	3	90	4	85	3	75	2
Moped	—	—	20	1	50	2	85	3
Luftfart	2	—	2	—	5	—	12	—
Sjöfart	15	1	14	1	13	—	12	—
Summa	1 750	100	2 250	100	2 910	100	3 290	100

Trafikbussarna presterar f. n. ca 350 milj. personmil per år, vilket motsvarar två tredjedelar av järnvägarnas persontrafik. Trafikbussarna användes främst i lokal trafik och där huvudsakligen för personbefordran till och från arbetsplats. Den med trafikbussarna utförda trafikprestationen har — trots den privata motorismens expansion — icke i motsvarande grad minskat under de senaste åren.

Det uppskattade värdet, d. v. s. kostnaden för presterandet, av den inrikes persontrafiken vissa år under 1950-talet framgår av följande sammanställning.

Transportmedel	1950		1953		1956		1958	
	milj. kr.	%	milj. kr.	%	milj. kr.	%	milj. kr.	%
Järnvägar	340	20	410	16	420	11	420	9
Spårvägar	90	6	120	4	140	4	180	4
Trafikbussar	240	14	340	13	390	10	410	9
Droskbilar	220	13	240	9	260	7	270	6
Privata personbilar	680	40	1 310	50	2 360	62	3 170	67
Registrerade motorcyklar	110	6	180	7	180	5	150	3
Mopeder	—	—	20	1	55	1	100	2
Lufthet	3	—	4	—	11	—	23	—
Sjöfart	10	1	12	—	13	—	13	—
Summa	1 690	100	2 640	100	3 830	100	4 740	100

Vid en jämförelse mellan de skilda transportmedlens transportarbete och kostnaden för detta erhålles en transportkostnad per personmil för de kollektiva transportmedlen, däribland trafikbussarna, som ligger betydligt lägre än för de individuella transportmedlen. Detta förhållande antyder trafikbussarnas allmänna betydelse för uppbyggandet och vidmakthållandet av en transportapparat, som till lägsta möjliga kostnad skall tillgodose trafikbehoven.

Bussbeståndet. Under 1950-talet har bussantalet varit stigande fram till år 1955, då toppsiffran 8 364 nåddes. Därefter har en stagnation i tillväxten inträtt, de sista åren förbytt i en påtaglig tillbakagång. Beståndet beräknas f. n. icke överstiga 8 000 fordon. Härav användes 6 700 à 6 800 st. i yrkesmässig trafik, d. v. s. linje- och/eller beställningstrafik, medan återstoden utgöres av brandbilar samt av företag eller myndigheter ägda, ej yrkesmässigt nyttjade bussar.

Nyanskaffningen av bussar har alltsedan år 1948, då den var som störst — 1 134 fordon — successivt nedgått och omfattade år 1958 endast 405 fordon. Genomsnittsåldern hos de i drift varande bussarna har från år 1951 intill år 1959 ökat med drygt 1 år samt utgjorde vid 1959 års ingång 8 1/2 år. Detta förhållande i förening med den minskande fordonsnumerären tyder på att ersättningsanskaffning sedan åtskilliga år tillbaka icke sker i den omfattning, som erfordras för att bibehålla beståndets tekniska och ekonomiska standard. En fortlöpande försämring av bussbeståndets kvalitet och kapitalvärde äger sålunda rum.

Praktiskt taget hela ny- och ersättningsanskaffningen av trafikbussar under 1950-talet har avsett brännoljedrivna fordon, som ställer sig billigare i drift än bensindrivna. Vid ingången av år 1959 utgjordes 76 % av hela bussbeståndet av brännoljedrivna fordon.

Trafikarbete och trafikintensitet. Bussarnas totala bruttodriftprestationer (totalantal fordonskilometer) har under 1950-talets första hälft

ökat från 290 milj. till 360 milj. fordonskm men har därefter stagnerat eller gått något tillbaka och beräknas för år 1958 ha uppgått till 350 milj. fordonskm.

Den genomsnittliga årliga körlängden per buss har enligt vissa beräkningsgrunder under 1950-talet stigit från 4 000 till 4 300 mil. Vissa större linjetrafikföretag redovisar emellertid körsträckor avsevärt överstigande medelkörlängden.

Linjetrafik. Vid slutet av år 1959 omfattade det i linjetrafik använda bussbeståndet ca 6 450 bussar, d. v. s. ca 80 % av det totala antalet bussar. Härav svarade den statliga sektorn (SJ biltrafik, GDG biltrafik AB, Stockholms läns omnibus AB och postverket) för 33 %, medan den kommunala och den enskilda sektorn svarade för resp. 19 och 48 %.

Under 1950-talet ökade fram till år 1957 den totala linjelängden förlöpande men har därefter under återstoden av decenniet kraftigt nedgått, så att den nu icke har större omfattning än vid mitten av 1930-talet. Minskningen från årsskiftet 1956/57, då linjelängden utgjorde ca 110 300 km, till årsskiftet 1959/60, som uppvisar en linjelängd av ca 104 800 km, har sålunda uppgått till 5 % och hänför sig till 16 län. Minskningen har ofta varit särskilt framträdande i län med stor personbilstäthet och uppgick sålunda i Kopparbergs län till 24 %. Under samma tidsperiod har antalet turlistekilometer minskat med 4 %; minskningen har hänfört sig till 18 län och varit särskilt framträdande i län med relativt få större tätorter, såsom Värmlands och Jämtlands län.

Bruttodriftprestationerna i busslinjetrafik har för år 1957 uppskattats till 280 milj. fordonskm. Nettodriftprestationerna under 1950-talet kan endast uppskattas på mycket osäkra grunder. År 1953 beräknas antalet resor ha uppgått till 480 milj. vid en beräknad medelreselängd av 6 km. Fram till år 1957 synes antalet ha nedgått mot 400 milj. d. v. s. en minskning om ca 15 %. Utvecklingen visar här samma trend och relativa trafikvolymminskning som persontrafiken på järnvägarna under samma period.

För år 1957 beräknas att 2 057 bussar användes i lokal linjetrafik inom områden i och omkring större tätorter, medan ca 4 465 bussar nyttjades i linjetrafik huvudsakligen på landsbygden. En uppskattning av detta bussbestånds driftprestationer under år 1957 ger till resultat för stads- och förortstrafiken ca 93 milj. fordonskm och ca 285 milj. resor samt för landsbygdstrafiken ca 187 milj. fordonskm och ca 130 milj. resor.

Beställningstrafik. De i linjetrafik använda bussarna är till mycket stor del också godkända för användning i beställningstrafik. Uteslutande för sistnämnda slag av trafik torde däremot f. n. nyttjas endast ca 325 bussar. Bruttodriftprestationerna i beställningstrafik med buss har för vart och ett av åren 1956 och 1957 uppskattats till ca 30 milj. fordonskm samt

1,3 miljarder platskm, vilket utgör ca 9 % av bussföretagens bruttotrafikarbete. Antalet presterade personmil torde kunna för vart och ett av åren 1955 och 1957 uppskattas till 80 milj., d. v. s. 22 % av bussföretagens netto-transportarbete.

Driftekonomiska förhållanden. Nyinvesteringarna i fasta anläggningar för busstrafiken har från att år 1953 ha uppgått till inemot 19 milj. kr. de senaste åren minskat till ca 8 milj. kr. per år. Även investeringarna för anskaffning av nya bussar har kraftigt nedgått under den senare hälften av 1950-talet och torde för år 1958, då investeringsbeloppet beräknats omfatta ca 21 milj. kr., icke ha uppgått ens till två tredjedelar av vad som erfordrats för normal ersättningsanskaffning vid oförändrat bussbestånd.

Driftkostnaderna, exklusive avskrivningar och ränta å investerat kapital, inom den yrkesmässiga busstrafiken har f. n. uppskattningsvis följande procentuella fördelning, med variationer inom vida gränser i de individuella fallen:

	Stads- och förtortrafik	Landsbygds- trafik
Personal- och administrationskostnader .	52	47
Drivmedelsskatt	10	11
Fordonsskatt	5	6
Övriga driftkostnader	33	36
	100	100

Totalt sett har busstrafikens kostnadsnivå under tiden sedan april 1952 höjts med ca 33 %. De kostnadsposter, som under 1950-talet ökat såväl absolut som relativt, är främst löne- och skatttekostnaderna.

Driftkostnaderna och driftintäkterna för tio undersökta enskilda bussföretag med landsbygdstrafik — kostnader för central administration, avskrivningar och räntor ej inräknade — var år 1955 av följande genomsnittliga storlek:

	Per buss kr	Per fordons- mil kr
Lönekostnader	15 400	2,77
Fordons- och drivmedelsskatter	6 325	1,14
Övriga driftkostnader	16 790	3,03
Summa driftkostnader	38 515	6,94
Trafikintäkter	41 600	7,50
Driftöverskott	3 085	0,56

Kapitaltjänstkostnaderna torde under 1950-talets senare del i regel icke varit lägre än 1:50 kr. per fordonsmil och i allmänhet hållit sig på nivån omkring 2 kr. För de ifrågasvarande tio företagen skulle år 1955 vid en ka-

pitaltjänstkostnad av 1:50 kr. per fordonsmil full kostnadstäckning ha uppnåtts endast inom fem av företagen med 22 % av den undersökta vagnparken.

Någon för landet enhetlig *taxenivå* för linjetrafiken med buss kan icke sägas föreligga, även om vissa av statens biltrafiknämnd utarbetade normaltaxor varit normerande för taxesättningen under de två senaste årtiondena.

Sedan år 1939 har taxenivån höjts med i genomsnitt ca 120 %, jämfört med en höjning av konsumentprisindex med 146 %. Ej heller under 1950-talet har taxenivån hållit jämna steg med den allmänna prisutvecklingen. Busstaxorna har från år 1956 fram till tidpunkten för avgivandet av redogörelsen varit oförändrade trots en samtidig stegring av konsumentprisindex med 5 %. Detta förhållande tyder på svårigheter för bussföretagen att medelst taxehöjningar neutralisera verkan av det pågående trafikbortfallet.

Trafikintäkterna i linjetrafiken med buss har under 1950-talet icke haft en mot driftkostnadernas stegring svarande utveckling.

För åren 1952—1958 har utredningen undersökt intäktsförhållandena för ett stort antal enskilda bussföretag med linjetrafik såväl i städer och förorter som på landsbygden.

På grundval av dessa undersökningar torde enligt utredningen helt allmänt kunna konstateras, att fr. o. m. år 1955 en fortlöpande försämring av busslinjetrafikens intäktsförhållanden inträtt, i det att fram till år 1959 en realintäktsminskning av inemot 15 % ägt rum. Med hänsyn till att några strukturella förändringar av taxepuppbyggnaden i stort sett ej skett, innebär detta att under åren 1955—1958 ett trafikbortfall av motsvarande relativa storlek förekommit.

Intäkterna av beställningstrafik torde i allmänhet uppgå till belopp motsvarande 5—15 % av linjetrafikintäkterna.

I vad mån försämringen av den yrkesmässiga busstrafikens lönsamhet innebär, att bussrörelserna numera mera allmänt är oräntabla företag, kan enligt utredningen ej med större exakthet anges.

I allmänhet torde under år 1958 inom den yrkesmässiga busstrafiken en kostnadstäckning av minst 8:50 kr. per fordonsmil för bussföretag med övervägande landsbygdstrafik samt minst 11 kr. per fordonsmil för bussföretag med övervägande stads- och förortstrafik ha erfordrats för uppnående av godtagbar räntabilitet. Av totalt 109 undersökta enskilda bussföretag uppnådde 63 % av landsbygdsföretagen och 57 % av stadsföretagen detta mål. De företag, som kan beräknas ej ha uppnått full kostnadstäckning, utgjordes till övervägande del av mindre företag med landsbygdstrafik. Som jämförelse kan emellertid nämnas, att SJ biltrafikens rörelseresultat för budgetåren 1957/58 och 1958/59 visar full täckning av kapital-

tjänstkostnaderna och därutöver rörelsevinst om 1,9 resp. 4,4 milj. kr. Resultatet tillskrives främst rationaliseringar dels genom slopande av vissa olönsamma linjedelar och turer, dels genom övergång till verkstadsarbeten i egen regi.

Det för den yrkesmässiga busstrafiken gällande koncessioneringssystemet innebär, att en viss begränsning av möjligheten att uttaga avgifter äger rum genom det tillämpade taxesättningsystemet i syfte att förhindra monopolmissbruk. Den allvarligt försämrade lönsamhet, som under senare delen av 1950-talet till följd av konkurrens från privatmotorismen inträtt för busstrafiken, har emellertid minskat betydelsen av denna taxekontroll.

Utredningen betecknar särkostnadstäckning som ett företagsekonomiskt minimikrav för varje av ett företag trafikerad linje, om undantag göres för linjer med matarfunktion o. d. Detta krav har emellertid under de senaste åren på åtskilliga håll ej kunnat upprätthållas. Härigenom har trafikanterna på de trafikstarka linjerna kommit att lämna bidrag till kostnadstäckningen för de trafiksvaga linjerna.

Utredningen konstaterar slutligen, att för åtskilliga mindre bussföretag, särskilt sådana med landsbygdstrafik, den ekonomiska målsättningen på senare tid fått inskränkas till att avse driftkostnadstäckning — eventuellt med inskränkning av kravet på full ersättning för bussföretagarens egen arbetsprestation i rörelsen — samt förräntning av lånat rörelsekapital. Möjligheterna att förnya bussmaterielen har för dessa företag blivit allt mindre och i vissa fall helt obefintliga.

Busstrafikens nuvarande ekonomiska situation och framtidsutsikter

Utredningen beräknar att trafikbortfallet inom busslinjetrafiken under åren 1955—1958 kan ha uppgått till inemot 15 %, d. v. s. till 3 à 4 % i genomsnitt per år. Vid oförändrade utvecklingsbetingelser — främst fortsatt kraftig expansion inom personbilssektorn — torde ett trafikbortfall av 2 à 3 % i genomsnitt per år vara en realitet att räkna med för de närmaste åren, åtminstone vad beträffar linjetrafiken på landsbygden.

Minskningen i passagerarfrekvensen tar sig på längre sikt uttryck bl. a. i en reduktion av linjelängder och turlistkilometerantal. Inskränkningar i trafikomfattningen torde för framtiden främst vara att vänta i linjetrafiken på landsbygden, och då närmast i de län, som utvisar hög biltäthet. När det gäller stads- och förortstrafiken torde den pågående tätortsexpansionen kunna bidra till att ett till omfattningen någorlunda oförändrat trafikunderlag bibehålles.

Utredningen framhåller sammanfattningsvis, att de verkställda undersökningarna ger klart belägg för att den ekonomiska utvecklingen under 1950-talet inom den yrkesmässiga busstrafiken i stora drag varit ogynn-

sam. Beställningstrafikens betydelse ur ekonomisk synpunkt har avtagit, och den utgör icke längre något effektivt stöd för bussrörelsen i dess helhet. Det kan befaras, att i varje fall inom landsbygdstrafiken full real-ekonomisk kostnadstäckning ej i dagens läge kan uppnås för 30—50 % av bussföretagen och att vid för framtiden bibehållen relation mellan kostnads- och taxenivåerna det fortlöpande trafikbortfallet kommer att göra ännu flera bussföretag oräntabla.

De största ekonomiska svårigheterna torde under de senaste åren mindre bärkraftiga enskilda bussföretag haft att kämpa med. Uppskattningsvis torde bortåt hälften av dessa företag ej alls eller endast till ringa del ha kunnat med eventuellt driftöverskott täcka sina kapitaltjänstkostnader. I större eller mindre utsträckning har företagen fått underlåta att vidtaga företagsmässigt erforderliga avskrivningar av den rullande materielen. Försämringen av bussbeståndets kvalitet framstår såsom en klar följd av denna kapitalkonsumtion.

Av de enskilda bussföretagen tillhör ca 380 st. Svenska omnibusägareförbundet, medan återstående ca 150 enskilda företag, huvudsakligen utövare av linjetrafik för skolbarnsbefordran, icke är organiserade. Under åren 1955—1959 torde minst ett trettiotal företag inom den förra gruppen ha kommit på obestånd med konkurs, överlåtelse eller nedläggning av trafiken som följd. Härtill kommer de enligt uppgift flerfaldiga fall, i vilka ombildning av bussföretag till följd av bristande likviditet och solvens måst äga rum. Det ter sig sannolikt, att fall av konstaterat obestånd inom de enskilda bussföretagens sektor kommer att vid oförändrade utvecklingsbetingelser uppträda även under de kommande åren och troligen också öka i antal.

Trafikutredningens överväganden och förslag

Trafikutredningen konstaterar, att busstrafikens betydelse för transportförsörjningen kommer att avtaga efterhand som innehav av personbil blir allt vanligare. Som helhet torde dock busslinjetrafiken under överskådlig tid framåt komma att vara mer eller mindre outhärlig för tillgodoseende av de lokala trafikbehoven. De inskränkningar i busstrafiken och främst då på landsbygden, som utmärker utvecklingen under senare hälften av 1950-talet, har kunnat ske utan att transportförsörjningen kan sägas ha blivit lidande i sådan grad, att den ej längre skulle kunna anses som tillfredsställande.

Enligt trafikutredningens mening medför dock den brydsamma ekonomiska situationen för ett stort antal bussföretag med landsbygdstrafik allvarlig risk för att inskränkningar och nedläggningar av busstrafik särskilt i glesbygder under en tämligen långvarig övergångsperiod kan komma att ske, innan de lokala trafikresurserna i övrigt ökat i tillräcklig omfattning.

Därigenom kan allmänhetens behov av resemöjligheter på sina håll bli icke tillfredsställande tillgodosedda. Med nuvarande utvecklingstendenser kan det även befaras, att inskränkningar i busstrafiken kommer att förekomma mera allmänt med icke blott på enstaka punkter uppkommande trafikavbrott som följd. Inträdandet av en dylik trafiksituation synes böra förebyggas genom åtgärder från det allmännas sida. Att enskilda och kommunala initiativ i betydande utsträckning kan motverka uppkomsten av lokala transportkriser torde givetvis vara att räkna med, men stödåtgärder från statens sida kan likväl komma att bli erforderliga. Trafikutredningen har funnit det angeläget att föreslå vissa sådana åtgärder, vilkas genomförande icke ansetts föregripa de förslag till lösning på längre sikt av frågan om stöd till busstrafiken, som utredningen har för avsikt att redovisa i ett kommande betänkande.

De förslag, som trafikutredningen nu framlägger, berör rationaliseringsverksamhet, taxepolitik, skolbarnstransporter, normer för bussföretagens bokföring samt lindring i beskattningen genom restitution i vissa fall av erlagd fordonsskatt.

Rationaliseringsverksamhet. Utredningen framhåller, att bussföretagens möjligheter till företagsekonomisk rationalisering bör tillvaratagas. Svenska omnibusägareförbundet verkar också för en sådan rationalisering av bussrörelsen i samverkan med företrädare för trafikintressena — den s. k. bussrationaliseringsnämnden. Enligt utredningens uppfattning innebär nämndens arbete en verksamhet i en riktning, som av trafiktillståndsmyndigheterna bör verksamt understödjas. Utan ett dylikt stöd kan det, i betraktande av att nämndens arbete i mångt och mycket är beroende av bussföretagens egen vilja till samarbete, befaras att rationaliseringssträvandena icke kommer att ge resultat annat än på mycket lång sikt. Trafiktillståndsmyndigheterna torde därför i de fall, då fara för transportförsörjningens upprätthållande kan befaras uppkomma inom en icke alltför avlägsen framtid och där en förbättring härvidlag uppenbarligen skulle uppstå genom sammanslagning eller annan samordning av viss busstrafik, efter hörande av bussrationaliseringsnämnden kalla berörda parter till förhandling härom inför tillståndsmyndigheten. Enligt utredningens mening torde myndigheternas auktoritet och möjlighet att med tillämpning av 19 § yrkestrafikförordningen i extrema fall genomföra en mera ändamålsenlig gestaltning av busstrafiken kunna verksamt bidra till ett gott förhandlingsresultat. Utredningen föreslår därför, att Kungl. Maj:t åt biltrafiknämnden uppdrager att utfärda anvisningar till länsstyrelserna om deras verksamhet i förevarande hänseende.

Taxepolitiska åtgärder. I dagens trafikpolitiska läge saknas enligt utredningen skäl att fasthålla vid nuvarande begränsning av busstaxenivån

i de fall där fara för monopolmissbruk icke längre föreligger. De möjligheter till intäktsförbättringar, som kan finnas inom en rimlig avgiftsnivå, bör därför få utnyttjas av bussföretagen, även om detta endast till en del torde kunna ge compensation för trafikbortfallet. Bl. a. bör möjligheterna till justering av busstrafikens godstaxor och till en differentierad taxesättning i allmänhet tillvaratagas. Utredningen föreslår, att Kungl. Maj:t måtte anmoda biltrafiknämnden att vid sin befattning med taxor i linjetrafik med buss beakta de anförda synpunkterna.

Företrädesrätt till skolbarnstransporter. Den naturliga tendensen hos skoldistriktet att medverka till att trafiktillstånd för utförande av skolbarnstransporter lämnas den, som erbjuder sig att utföra dem till lägsta kostnad för skoldistriktet, sammanfaller icke alltid med önskemålet om en transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad i de fall, då transporterna inom ramen för redan tillgänglig buss- och personalkapacitet kan på tillfredsställande sätt utföras av bussföretag, som bedriver linjetrafik på den ifrågavarande transportsträckan. Den förstärkning av trafikunderlaget, som i dylika fall kan tillföras bussföretaget, synes därför under förutsättning att av företaget offererat pris kan anses såsom fullt skäligt, lämpligen böra förbehållas detsamma. Möjligheterna att fortsättningsvis tillgodose bygdens behov av linjetrafik med buss skulle härigenom otvivelaktigt förbättras. Utredningen föreslår därför, att Kungl. Maj:t måtte anmoda de trafiktillståndsgivande myndigheterna att vid sin tillståndsgivning på detta område beakta vad utredningen anført.

Normer för bussföretagens bokföring. Utredningen konstaterar, att det i dagens läge är svårt att i fråga om samtliga landets bussföretag på grundval av deras bokföring erhålla en rättvisande bild av de driftekonomiska förhållandena. För framtiden är det angeläget att förbättrad inblick i dessa förhållanden kan vinnas. Bussföretagens räkenskaper bör därför fortsättningsvis anordnas så, att klar insyn i företagets kostnader för och intäkter av de olika linjerna och beställningstrafiken liksom i de för bussrörelsen gemensamma kostnaderna kan erhållas. Enhetliga normer för utgifternas periodisering, avskrivningar, debitering av administrationskostnader etc. bör tillämpas av företagen, och vidare bör sidoordnade rörelsegrenar bokföringsmässigt utskiljas från bussrörelsen och särredovisas.

Frågan om behovet av stödåtgärder för busstrafiken i framtiden liksom ett eventuellt system med på individuell behovsprövning grundat ekonomiskt stöd för bussföretag erfordrar för bedömande tillgång till en på angivet sätt ordnad bokföring för varje bussföretag. En förutsättning för att bussföretag skall kunna ifrågakomma, då det gäller eventuella framtida stödåtgärder, måste därför vara, att företaget åtagit sig att på sätt, som

må föreskrivas, föra räkenskaper över bussrörelsen och på anfordran tillhandahålla tillståndsmyndigheterna utdrag av dessa.

Trafikutredningen föreslår därför, att Kungl. Maj:t måtte *dels* uppdraga åt biltrafiknämnden att utarbeta normer för bussföretagens bokföring, *dels ock* anmoda vederbörande tillståndsmyndigheter att — under framhållande av nämnda förutsättning för att bussföretag skall i framtiden kunna ifrågakomma för eventuellt ekonomiskt stöd — lämna bussföretagen tillfälle att före viss tidpunkt år 1960 göra åtagande att föra räkenskaper i överensstämmelse med berörda normer samt att tillhandahålla tillståndsmyndigheten begärt utdrag av dessa räkenskaper.

Skattelättnad. Med hänsyn till risken för att busstrafiken inom en nära framtid kan på sina håll råka ut för ett krisläge bör enligt utredningens mening en provisorisk lättnad i beskattningen av busstrafiken på landsbygden övervägas i avbidan på ställningstagandet till frågan om direkta stödåtgärder. Utredningen har funnit, att den vid fördelningen av motorfordonstrafikens skattebörda vägledande kostnadsansvarighetsprincipen icke skulle åsidosättas, därest en lättnad med upp till hälften av bussarnas totalskatt medgavs.

Då trafikunderlaget för bussar i stads- och förortstrafik ännu är någorlunda bevarat, blir det främst busstrafiken på landsbygden, som ifrågakommer till erhållande av skattelättnad. Utredningen har emellertid härmed ej velat för framtiden fastslå en principiell skillnad i beskattningen mellan busstrafik på landsbygden resp. i städer och förorter.

Då utredningen anser det ur administrativa synpunkter angeläget att undvika varje slag av mera ingående individualprövning, föreslås att fastställandet av de lättnadsberättigade företagen och lättnadsbeloppens storlek sker schablonmässigt. Lämpligast härvidlag synes enligt utredningens mening vara att ta sikte på de busslinjer, vilka i enlighet med vad som anges i gällande trafiktillstånd till sin helt övervägande del framgår på landsbygden. Berättigade till skattelättnad bör då inom varje län bli sådana bussföretag, vilka bedriver linjetrafik på ett länet berörande linjenät, som till minst fyra femtedelar ligger utanför stads planlagda område. Till detta linjenät bör hänföras bussföretagets *dels* uteslutande inom länet framgående linjer, *dels ock* de inom såväl det egna länet som angränsande län framgående linjer, i fråga om vilka länsstyrelsen varit den myndighet som godkänt de på linjen brukade bussarna för användning i linjetrafiken.

Skattelättnaden föreslås för år 1960 omfatta varje sådan buss, som den 1 januari 1960 var godkänd för användning på en till minst fyra femtedelar utanför stads planlagda område liggande linje under vissa närmare angivna förutsättningar.

Enligt utredningens förslag bör skattelättnaden äga rum i form av viss

skatterestitution efter 1960 års utgång, varvid restitutionsbeloppet fixeras till halva det inbetalda fordonsskattebeloppet. För landsbygdens bussföretag skulle härigenom för år 1960 en kostnadsminskning av ca 3 % per buss eller av i genomsnitt 1 200 à 1 300 kr. kunna beräknas uppkomma. Skatterestitutionen skulle för budgetåret 1960/61 medföra en total utgift för statskassan av högst 5,7 milj. kr., varav för SJ biltrafik ca 1,5 milj. kr. och för postverket ca 0,4 milj. kr. Dessa båda statliga företag bör enligt förslaget i princip behandlas på samma sätt som övriga bussföretag, ehuru det betecknas som mest praktiskt att lättningen beredes genom anvisning av ett totalt belopp för vardera företaget.

Enligt utredningens förslag bör provisoriet t. v. avse endast 1960 års fordonsskatt. På trafikförhållandenas utveckling och utredningens kommande förslag rörande vägtrafikbeskattningen i dess helhet torde få bero, huruvida och i vilken form provisoriet skall förlängas.

Remissyttrandena

Över trafikutredningens framställning har, efter remiss, utlåtanden avgivits av generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statskontoret, riksräkenskapsverket, kontrollstyrelsen, statens sakrevision, kommerskollegium, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, Svenska stadsförbundet, Svenska landskommunernas förbund, Svenska vägföreningen, Landsorganisationen i Sverige, Svenska järnvägsföreningen, Näringslivets trafikdelegation, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen och Svenska omnibusägareförbundet. Yttranden har dessutom genom vissa remissinstansers försorg inhämtats från bl. a. handelskamrarna, intresseorganisationer inom samfärdseln ävensom kommunala och fackliga organ.

Åt statens biltrafiknämnd har genom beslut den 2 mars 1960 uppdragits bl. a. att avge förslag till anvisningar till länsstyrelserna angående verksamheten för rationalisering av busslinjetrafiken och förslag till normer för bussföretagens bokföring, allt i enlighet med de av trafikutredningen angivna riktlinjerna. Nu avsedda förslag har av nämnden framlagts i anslutning till remissyttrandet över trafikutredningens framställning.

I det följande lämnas en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i remissyttrandena.

Trafikutredningens synpunkter och förslag i stort biträdes i princip eller lämnas utan erinran av bl. a. *generalpoststyrelsen, statens biltrafiknämnd, länsstyrelserna i Uppsala, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Hallands, Skaraborgs, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs och Gävleborgs län, Svenska vägföreningen, GDG biltrafik AB, Svenska transportarbetareförbundet och Näringslivets trafikdelegation.* Till sistnämnda yttrande har anslutit sig *samtliga handelskamrar i riket* samt — med understrykande

av den provisoriska karaktären av den föreslagna restitutionen av fordons-skatt — *Handelskamrarnas nämnd, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges industriförbund, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges lantbruksförbund och Kooperativa förbundet. Gotlands handelskammare* ifrågasätter, om icke mera radikala och långtgående åtgärder borde övervägas för att avvärja en kris på området.

Rationaliseringsverksamhet. Utredningens förslag beträffande verksamheten för rationalisering av busstrafiken tillstyrkes eller lämnas utan erinran av bl. a. *järnvägsstyrelsen, statskontoret, riksräkenskapsverket, kontrollstyrelsen, statens sakrevision, kommerskollegium, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i samtliga län med undantag för Göteborgs och Bohus, Västernorrlands och Norrbottens län, Svenska stadsförbundet, Svenska järnvägsföreningen samt Svenska lokaltrafikföreningen.*

Statens biltrafiknämnd har upprättat ett förslag till cirkulärskrivelse till länsstyrelserna angående verksamheten för rationaliseringens bedrivande. Nämnden har emellertid inte ansett sig böra framlägga konkreta förslag, med hänsyn till att de erforderliga åtgärderna i mycket hög grad är beroende av omständigheterna i de särskilda fallen. Nämnden avser i stället att såsom bilaga till cirkulärskrivelsen foga en promemoria med redogörelse för åtgärder, som ur rationaliseringssynpunkt genomförts och funnits lämpliga inom skilda trafikföretag.

Några remissinstanser har givit uttryck åt en viss tveksamhet i fråga om värdet av den föreslagna rationaliseringsverksamheten.

Svenska omnibusägareförbundet påpekar att mera påtagliga brister i fråga om branschens struktur föreligger i huvudsak endast i delar av de norrländska länen, varför möjligheterna att inom övriga trafikområden nå resultat genom rationaliseringsarbete torde vara begränsade.

Svenska landskommunernas förbund framhåller, att det för framtiden torde vara nödvändigt att åstadkomma en samordning av en bygds olika transportfrågor, om en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna erhållas. Länsstyrelserna bör ta initiativet till en sådan samordning, och kommunerna bör beredas tillfälle att deltaga i trafikplaneringen.

Landsorganisationen anser, att om man av sociala eller andra skäl önskar upprätthålla en busstrafik av viss volym inom en glesbygd, där tillräckligt trafikunderlag ej finns för att göra denna företagsekonomiskt lönsam, detta på längre sikt ej torde kunna lösas på annat sätt än att denna service överlämnas till det allmänna eller, om det framstår som mer ändamålsenligt att verksamheten upprätthålles av privatägda företag, dessa erhåller ett permanent bidrag av allmänna medel för sådana förlustbringande linjer. Vidare kan frågan om busstrafikens strukturella utformning ej avgöras skild från den befintliga trafikapparaten i övrigt och utvecklingen inom andra trafiksektorer. En riktig bedömning härav har ett nära samband med lokaliseringpolitiken inom samhället. Trafikmyndigheterna borde därför, när det gäller busslinjenätets utformning och andra strukturpåverkande ingripanden, samråda med arbetsmarknadsmyndigheterna.

Länsstyrelsen i Jönköpings län framhåller att rationaliseringsverksamheten i huvudsak bör ankomma på bussföretagen själva. Biltrafiknämndens anvisningar bör bli allmänt hållna och ge länsstyrelserna relativt stor frihet i deras handlande. *Länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län, Väster-norrlands län och Norrbottens län* ifrågasätter behovet av sådana anvisningar över huvud.

Taxepolitiska åtgärder. Trafikutredningens förslag beträffande taxepolitiken tillstyrkes eller lämnas utan erinran av *järnvägsstyrelsen, statskontoret, riksräkenskapsverket, kontrollstyrelsen, statens sakrevision, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i samtliga län, Svenska stadsförbundet, Svenska landskommunernas förbund, Svenska järnvägsföreningen, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska omnibusägareförbundet och ett tiotal omnibusägareföreningar.*

Statens biltrafiknämnd erinrar om, att nämnden enligt yrkestrafikförordningen har att utfärda allmänna grunder för den yrkesmässiga biltrafikens maximitaxor. Nämnden har jämväl kommit att utfärda rekommendationer i fråga om taxebeloppen. Med hänsyn till att busstrafikföretagen i väsentlig omfattning varit befriade från konkurrens på de av dem trafikerade vägsträckorna har det tidigare ansetts angeläget att fastställa taxorna på sådant sätt, att maximitaxan kommit att mycket nära ansluta sig till den i trafiken tillämpade taxan. Emellertid bör de av trafikutredningen påtalade svårigheterna för busslinjetrafiken även enligt nämndens mening ge anledning till att låta företagen få större möjligheter att inom en viss ram själva reglera taxesättningen. I anledning av en framställning från Svenska omnibusägareförbundet har nämnden sålunda genom beslut den 25 maj 1960 medgivit höjning av maximitaxorna för personbefordran med 15 % i fråga om trafik, vartill nämnden meddelat tillstånd. I cirkulärskrivelse till länsstyrelserna har nämnden föreslagit att dessa skulle medge motsvarande höjning av de av dem fastställda taxorna.

Några remissinstanser har rest invändningar mot de av trafikutredningen framförda synpunkterna om friare taxesättning för busstrafiken.

Enligt *kommerskollegiets* mening kan i fråga om en koncessionerad trafik bedömningen av taxornas höjd icke ske uteslutande ur företags-ekonomiska synpunkter; allmänhetens berättigade krav på en skälig pris-sättning bör beaktas. Kollegium anser det riktigast att vederbörande myndigheter åtminstone t. v. behåller kontrollen över busstrafikens taxor.

Frisläppandet av taxesättningen bör enligt *Landsorganisationens* uppfattning anstå tills dess den av trafikutredningen föreslagna förbättringen av bussföretagens räkenskaper hunnit genomföras, så att de trafikövervakande myndigheterna kan få en bättre inblick i och klarare bild av bussrörelsens lönsamhet och härigenom en effektiv övervakning av att en friare taxesättning ej leder till omotiverade prisstegringar.

Företrädesrätt till skolbarnstransporter. Utredningens synpunkter och förslag beträffande tillståndsgivningen för skolbarnstransporter biträdades eller lämnas utan erinran av bl. a. *kontrollstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, länskolnämnden i Gotlands län, Svenska stadsförbundet, Jönköpings länsavdelning av svenska landskommunernas förbund samt Svenska järnvägsföreningen.*

Statens biltrafiknämnd erinrar om att länsstyrelsen har att tillsätta en ledamot i länskolnämnden. De synpunkter, som länsstyrelsen har att anlägga på frågor rörande tillstånd till yrkesmässig biltrafik, torde härigenom kunna delges länskolnämnderna. Inom vissa län har direkta överläggningar ägt rum mellan länsstyrelserna och länskolnämnderna beträffande här avsedda frågor. Nämnden finner ett dylikt samarbete lämpligt och önskvärt.

Från ett antal remissinstansers sida har föreslagits mera långtgående åtgärder i syfte att tillförsäkra linjebussföretagen ökat trafikunderlag.

Länsstyrelsen i Stockholms län, Svenska omnibusägareförbundet och Stockholms omnibusägareförening påpekar att vissa militära och andra statliga institutioner bedriver busstrafik med egna fordon på sträckor, som även trafikeras med bussar i linjetrafik. En översyn av möjligheterna att överföra denna trafik till linjetrafikföretagen föreslås.

Järnvägsstyrelsen och Svenska lokaltrafikföreningen anser, att trafikutredningens förslag om tillståndsgivningen för skolbarnstransporter bör tillämpas även på beställningstrafik, som således i princip bör förbehållas linjetrafikföretagen.

Å andra sidan har lämpligheten av förslaget ifrågasatts av flera myndigheter och organisationer. Sålunda framhåller *kommerskollegium*, att åtgärder i enlighet med utredningens förslag kan få menliga följder för den övriga delen av den yrkesmässiga trafiken. Kollegium hänvisar till de fall, då skolbarnstransporterna utföres av drosktrafikföretaget på orten. Även drosktrafiken har hårt drabbats av den privata bilismens utveckling och då även den enligt kollegiets mening får anses fylla ett allmänt behov, vore det olyckligt om svårigheterna skulle överlastas från busstrafiken till droskbilarna. Kollegium vill således understryka vikten av att trafikförhållandena på orten prövas i sin helhet, innan myndigheterna vidtar förändringar i föreslagen riktning beträffande skolbarnstransporterna. Liknande synpunkter framföres av *statskontoret, statens sakrevision, länsstyrelserna i Södermanlands, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs* samt *Värmlands län, länskolnämnden i Malmöhus län, Svenska landskommunernas förbund jämte Uppsala och Jämtlands läns avdelningar av förbundet, Svenska vägföreningen* ävensom *Svenska droskbilägareförbundet jämte Östergötlands läns, Kronobergs läns, Kristianstads läns, Älvsborgs läns och Örebro läns droskbilägareföreningar.*

Gotlands läns trafikbilägareförening framhåller jämväl med hänvisning till förhållandena inom länet att åtgärder i enlighet med trafikutredningens förslag skulle försätta enskilda bussföretag, vilka enbart bedriver beställningstrafik, i ett mycket svårt ekonomiskt läge.

Riksräkenskapsverket anser sig icke kunna biträda trafikutredningens förslag, emedan kommunernas nuvarande möjligheter att genom utnyttjande av den fria konkurrensen mellan olika trafikföretag ombesörja skolskjutsningen till lägsta möjliga kostnad enligt verkets mening icke bör begränsas. Ett genomförande av utredningens förslag skulle även kunna medföra en ökning av statsverkets kostnader för bidrag till skolskjutsar. Liknande synpunkter framföres av *Landsorganisationen*, som framhåller risken av att förtursrätt för linjebussföretag kan leda till en konkurrensbegränsning, som på längre sikt kommer att visa sig dyrbar inte bara för skoldistriktet utan även för samhället som helhet. Landsorganisationen vill dock inte motsätta sig att en närmare undersökning av denna fråga företas.

Några remissinstanser anser, att de av utredningen ifrågasatta anvisningarna icke är i och för sig nödvändiga. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* påpekar sålunda, att skolbarnstransporterna i länet har anförtratts busslinjeföretagen i praktiskt taget alla de fall, där det varit möjligt att inlägga skolskjutsarna i den ordinarie linjetrafiken, då det visat sig billigare att anordna skjutsarna på detta sätt än att anlita droskägarna.

Normer för bussföretagens bokföring. Trafikutredningens förslag beträffande normer för bussföretagens bokföring tillstyrkes eller lämnas utan erinran av *statskontoret*, *kontrollstyrelsen*, *statens sakrevision*, *länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Kristianstads, Malmöhus, Älvsborgs, Värmlands, Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län*, *Svenska landskommunernas förbund* samt *Landsorganisationen*.

Svenska omnibusägareförbundet har intet att erinra mot att sådana riktlinjer eller normer nu utarbetas för bussföretagens bokföring och redovisning, som svarar mot det syfte trafikutredningen åberopat. Detta bör kunna ske genom att ett formulär utarbetas över de uppgifter, som är erforderliga för det angivna ändamålet. Formuläret bör icke göras så komplicerat, att däri ingående uppgifter inte kan lämnas med ledning av sådan bokföring och driftsstatistik, som redan nu normalt förekommer i välordnade bussföretag. Förbundet påpekar särskilt de svårigheter, som är förenade med en särskild intäkts- och kostnadsredovisning för varje linje. Enhetliga normer för utgifternas periodisering, administrationskostnader etc. kan uppställas endast med långt driven schematisering. Förbundet understryker vikten av att normerna gives en sådan utformning, att de utan betungande extrakostnader kan tillämpas av bussföretagen. Blir normerna inte klara och enkla att tillämpa medför detta också risk för feltolkningar och felaktigheter, som kan göra att syftet förfelas. Liknande

synpunkter framföres av bl. a. *länsstyrelserna i Jönköpings, Göteborgs och Bohus och Västerbottens län* samt *Svenska järnvägsföreningen*.

Svenska stadsförbundet framhåller, att den i kommunal regi bedrivna trafikverksamheten är infogad i en för hela den kommunala verksamheten gällande kontoplan, som är utformad med hänsyn till kommunernas mångskiftande verksamhet och deras speciella behov. En specialredovisning för en viss kommunal förvaltning bör därför vara uppbyggd så att den låter sig infogas i den kommunala kontoplanen och det kommunala budgetsystemet.

Några remissinstanser, bl. a. *riksräkenskapsverket*, anser att bindande anvisningar för bussföretagens bokföring tills vidare ej bör utfärdas.

Kommerskollegium uttalar vissa principiella betänkligheter mot att utredningens förslag går långt utöver de allmänna grunder för bokföringskyldighet, som angives i bokföringslagen. Kravet på en omläggning av bussföretagens bokföring kan enligt kollegiets mening framföras endast i sådana fall, där bokföringen är otillräcklig och otillfredsställande. Även då borde dock myndigheterna i första hand pröva, om inte informations- och rekommendationsvägarna kan leda till ett godtagbart mål.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att en särredovisning på olika linjer och trafikslag i enlighet med trafikutredningens förslag bereder vissa svårigheter, i varje fall när det gäller kostnaderna. Styrelsen ifrågasätter huruvida man ej i första hand bör tänka sig andra stödåtgärder än individuella, som förutsätter behovsprövning av sådant slag att av trafikutredningen skisserad redovisning erfordras. Vid ett system med generella stödåtgärder skulle individuellt stöd endast erfordras i de fall, då företag av speciella anledningar åläggas att upprätthålla olönsam trafik. En långtgående särredovisning av intäkter och kostnader skulle kunna begränsas till dessa företag.

Statens biltrafiknämnd, som jämlikt beslut den 2 mars 1960 erhållit uppdrag att utarbeta normer för bussföretagens bokföring, har anlitat särskild sakkunskap för att inom nämnden verkställa erforderlig utredning i ärendet. Härvid har samråd ägt rum med företrädare för Svenska omnibusägareförbundet. Biltrafiknämnden föreslår, att det inom nämnden utarbetade förslaget lägges till grund för den uppgiftsskyldighet, som kan komma att åläggas trafikföretag, vilka anmäler sig vilja komma i åtnjutande av stöd från det allmännas sida för trafikens upprätthållande.

Efter remiss har kontrollstyrelsen, Svenska lokaltrafikföreningen och Svenska omnibusägareförbundet avgivit utlåtande över biltrafiknämndens förslag till normer för bussföretagens redovisning och rapportering.

Kontrollstyrelsen har intet att erinra mot de av nämnden föreslagna normerna. *Svenska lokaltrafikföreningen* anser däremot, att förslaget i vissa delar är otillfredsställande. Frågan om normer för bussföretagens redovisning och rapportering bör frikopplas från frågan om provisoriska skattelättnader för busstrafiken under 1960. Utredningen om normer bör

fortsättas med undersökningar av redovisningssystemen i såväl stora som små kommunala trafikföretag, varvid samråd bör ske med representanter för lokaltrafikföreningen innan slutligt förslag avgives. *Svenska omnibusägareförbundet* hävdar principiellt den uppfattningen att ett system med individuella stödåtgärder i varje fall f. n. icke är nödvändigt eller önskvärt. Skulle emellertid det allmänna anse viss indragningshotad trafik mycket angelägen att upprätthålla, är det icke omotiverat att ett stöd utformas på basis av så långt möjligt exakta uppgifter om den ifrågasatt trafikens ekonomi. I sådana fall har förbundet intet att erinra emot de i biltrafiknämndens förslag redovisade normerna för uppgifternas inhämtande. Förbundet anser det däremot orimligt att för samtliga eller vissa grupper av bussföretag införa någon form av kontinuerlig redovisning i enlighet med förslaget.

Skattelättnad. Utredningens förslag rörande restitution av fordonsskatt tillstyrkes i huvudsak eller lämnas utan erinran av *järnvägsstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Jämtlands och Norrbottens län, Stockholms stadskollegium* samt *Svenska landskommunernas förbund*.

I några remissyttranden efterlyses en smidigare form för skattelättnaden eller en mera långtgående skattenedsättning.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att stödet till bussföretagen skulle bli betydligt effektivare, om det lämnades på så sätt att de inte behövde inbetala mer än halva fordonsskatten. Länsstyrelsen föreslår därför, att stödet till busstrafiken gives en sådan utformning. Även *länsstyrelsen i Västerbottens län* anser att denna stödform bör väljas. Länsstyrelsen ifrågasätter dock huruvida en reducering av fordonsskatten till hälften kan anses tillfyllest som en provisorisk stödåtgärd. Frågan om sänkning av brännolja-skatten med minst 10 öre per liter bör därför enligt länsstyrelsens mening tagas i övervägande. Skulle någon sådan sänkning ej komma till stånd, borde lättnaden i fordonsskatten göras större än vad som föreslagits. Förslag om sänkning av brännolja-skatten framföres även av *Kronobergs läns närings- och kommunikationsråd, Svenska omnibusägareförbundet* samt ett antal omnibusägareföreningar.

I den principiella frågan om ett stöd bör utgå eller icke framhåller *kommerskollegium*, att näringslivet bör arbeta utan direkta eller indirekta statliga subventioner; synnerliga skäl bör anföras om denna princip skall frångås. Kollegium delar emellertid utredningens uppfattning, att ett kritiskt läge inom en nära framtid kan uppkomma för landsbygdens busstrafik, och kollegium anser därför att ett tillfälligt stöd av föreslagen art kan försvaras såsom en utväg att förhindra uppkomsten av ett nödläge.

Några remissinstanser har framfört starka principiella betänkligheter mot en generell form av statligt stöd åt busslinjetrafiken och anser, att det i första hand är ett kommunalt intresse att allmänhetens rimliga krav på kommunikationer tillgodoses.

Statskontoret anser sig av utredningens material kunna draga den slutsatsen, att minst hälften av bussföretagen på landsbygden i nuvarande läge kan betraktas som vinstgivande. Att under sådana omständigheter införa en generell stödform för samtliga bussföretag med landsbygdstrafik av viss omfattning utan hänsynstagande till företagens lönsamhet finner statskontoret knappast rimligt. I de fall där busstrafiken uppvisar underskott, synes från kommunalt håll böra övervägas att ekonomiskt stödja trafikföretaget. Ett kommunalt bidrag torde även bättre kunna anpassas efter de speciella förhållandena i varje särskilt fall. Statskontoret anser sig inte kunna tillstyrka den av utredningen föreslagna restitutionen, och föreslår att verkningarna av de övriga föreslagna åtgärderna först bör avvaktas.

Enligt *riksräkenskapsverkets* mening har utredningen icke förebragt någon bärande motivering för sin uppfattning, att ett genomförande av förslaget icke skulle föregripa ett kommande ställningstagande till frågan om direkta stödåtgärder till förmån för busslinjetrafiken på landsbygden.

Kontrollstyrelsen anser att icke ens ett tillfälligt bidrag av statsmedel bör beviljas bussföretag förrän tillförlitlig grundval för bedömningen av företagens räntabilitet erhållits.

Statens sakrevision kan icke tillstyrka, att en subvention av bussföretagen kommer till stånd enligt de av utredningen föreslagna riktlinjerna. Frånsett att behovet av en generell subvention starkt ifrågasättes, anser sakrevisionen att det skisserade systemet skulle komma att verka mycket ojämnt och att det icke är anpassat till det konkreta behovet av lättnadsåtgärder.

Länsstyrelsen i Södermanlands län hävdar, att det ej torde vara försvarligt att i längden uppehålla en trafik, som ej är bärig. En provisorisk restitution av en viss del av fordonsskatten kommer sannolikt endast att innebära en tillfällig lättnad för en linje, som kanske ändå inom kort måste nedläggas. Vidare synes det föreslagna summariska förfarandet vid restitutionen i många fall icke komma att medföra en rättvis fördelning av det stöd man vill ge med hänsyn till behovet för trafikföretagen. Länsstyrelsen anser därför, att någon provisorisk skattenedsättning för vissa företag ej bör ske.

Rörande den närmare utformningen i olika hänseenden av utredningens förslag om skattelättnad har särskilda synpunkter framförts av ett antal remissmyndigheter och organisationer.

I fråga om den föreslagna begränsningen av skattelättnaden till bussföretag, vilka bedriver linjetrafik på ett nät som till minst fyra femtedelar ligger utanför stads planlagda område, anföres bl. a. följande.

Statens biltrafiknämnd framhåller, att de schablonmässiga förutsättningarna för skattelättnaden kommer att leda till att även vissa företag, som icke är i behov av sådan, blir delaktiga därav. Å andra sidan torde vissa företag av stadstrafikkarakter icke komma i åtnjutande av skatte-

lättnad, ehuru trafikunderlag och driftekniska förhållanden i och för sig skulle motivera en sådan. Dylika icke önskvärda konsekvenser måste emellertid godtagas vid användandet av ett system, som icke kräver en individuell behovsprövning.

Vissa remissinstanser har föreslagit att restitutionen skall utgå till samtliga bussföretag, d. v. s. även till företag med övervägande stads- eller förortstrafik.

Svenska stadsförbundet framhåller, att även busstrafiken i städerna kämpar med ett vikande trafikunderlag, vartill kommer att stads- och förortstrafikens ekonomi påverkas i ogynnsam riktning jämväl av framkomlighetssvårigheter och en ökning av den relativt sett dyrare trafiken i städernas ytterområden. Förbundet åberopar vidare, att beskattningen av den kollektiva stadstrafiken väsentligt överstiger av busstrafiken förorsakade särkostnader för städernas gatu- och vägunderhåll. *Svenska lokaltrafikföreningen* framhåller därjämte, att den s. k. rusningstrafiken förorsakar stadsbussföretagen stora kostnader, eftersom den är avgörande för trafikapparatusens dimensionering. Den starkt försämrade lönsamheten för stadsbussföretagen har medfört, att många kommunala trafikföretag f. n. är beroende av subventioner för sin verksamhet. Inte ens städer med mycket gott skatteunderlag kan i längden upprätthålla en busstrafik, som går med orimligt stor förlust. Liknade synpunkter framföres av bl. a. *poliskammaren i Stockholm, länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings och Malmöhus län, Hälsingborgs stadskollegium, Landsorganisationen, Svenska järnvägsföreningen* samt *Svenska omnibusägareförbundet*.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län framhåller, att avskiljandet av stads- och förortstrafik från skattelättnaden kommer att i tillämpningen bereda avsevärda svårigheter. I länet utövar sådana bussföretag, som allmänt räknas till stadstrafikföretag, även trafik i viss omfattning på rätt långa sträckor av landsbygdskaraktär. Med de av utredningen föreslagna reglerna skulle i några städer stadstrafikföretagen bli bidragsberättigade medan i andra städer så ej skulle bli fallet. Något sakligt skäl att i nu ifrågavarande skattelättnadshänseende bedöma länets stadstrafikföretag olika kan länsstyrelsen icke finna. Om ej samtliga bussföretag i länet skulle erhålla här avsedd lättnad, kan länsstyrelsen därför ej tillstyrka utredningens förslag i denna del, med mindre bestämmelserna kompletteras med en dispensmöjlighet hos Kungl. Maj:t.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser däremot, att trafikutredningen varit alltför generös i sin bestämning av skattelättnadsberättigade företag, och anför härom följande.

Genom att rätten till skattelättnad gjorts avhängig av linjenätets belägenhet i förhållande till stads stadsplanlagda område, kommer även förortstrafiken i åtnjutande av skattelättnad, vilket i många fall ingalunda torde vara av behovet påkallat. Ett mera tillfredsställande resultat uppnås om som förutsättning för skattelättnad bestäms att fyra femtedelar av trafiknätet skall vara beläget utanför tätbebyggt område.

Länsstyrelsen i Kronobergs län framhåller, att uttrycket »stads planlagda område» bör förtydligas med hänsyn till att särskilt städer med stora

ytterområden kan ha både stadsplanelagda och byggnadsplanelagda områden. Även *länsstyrelsen i Jönköpings län* anser, att uttrycket bör närmare definieras.

Departementschefen

Den privata bilismens expansion under 1950-talet har lett till en påtaglig förskjutning av trafikefterfrågan från de allmänna och kollektiva transportmedlen till de privata och individuella. Den allmänna trafiktjänstens relativa andel i den totala persontrafiken med landtransportmedel har under det gångna decenniet kraftigt minskat. Verkningarna härav för de kollektiva transportmedlen har i flera avseenden varit svårbemästrade. Järnvägarna har som bekant haft mycket stora svårigheter under det senaste decenniet att anpassa sin transportapparat till ett vikande persontrafikunderlag, och detta har i sin tur för statens järnvägars del medfört kännbara ekonomiska påfrestningar. En ingående redogörelse härför har lämnats i propositionen nr 77 till 1958 års A-riksdag i samband med framläggande av förslag om driftbidrag till statens järnvägar för budgetåret 1958/59.

Även på busstrafiksidan har den skisserade utvecklingen medfört anpassningssvårigheter. Busstrafiken expanderade i slutet av 1940-talet och i början av 1950-talet ganska kraftigt. Härigenom fick bussföretagen ekonomiska förutsättningar för en utökning och modernisering av fordonsparken. Vid mitten av decenniet inträdde emellertid för busstrafiken en period av stagnation, som därefter gick över i en tillbakagång. Situationen har för bussföretagens del snabbt förändrats till det sämre i ekonomiskt avseende. Tillbakagången har på skilda håll gått så långt att fråga om stödåtgärder för busstrafiken i olika sammanhang blivit aktuell. Jag vill härvid erinra om att ett antal motioner om skattelättnader för busstrafiken väckts i riksdagen under de senaste åren. Svenska omnibusägareförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen har likaledes i skrivelser till Kungl. Maj:t hemställt om sådana lättnader.

Den av 1953 års trafikutredning verkställda specialundersökningen av busstrafikens driftekonomiska förhållanden får ses mot bakgrunden av denna utveckling. Syftet med undersökningen har varit att utröna i vad mån kravet på en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar i betraktande av observerad och förutsebar utveckling nödvändiggör särskilda trafikpolitiska åtgärder på busstrafikens område före det definitiva ställningstagandet till de trafikpolitiska riktlinjerna för den inrikes transportförsörjningen i dess helhet.

Trafikutredningen konstaterar i sin redogörelse, att busstrafikens betydelse för transportförsörjningen kommer att avtaga efter hand som privatmotorismen ökar. Såsom helhet torde dock busslinjetrafiken under över-skådlig tid framåt komma att vara mer eller mindre outhärlig för till-

godoseende av de lokala trafikbehoven. De inskränkningar i busstrafiken och främst då på landsbygden, som utmärker utvecklingen under senare hälften av 1950-talet, har enligt utredningen hittills kunnat ske utan att transportförsörjningen kan sägas ha blivit lidande i sådan grad, att den ej längre skulle kunna anses som tillfredsställande. Otivelaktigt har dock utvecklingen — och detta gäller i synnerhet ett stort antal av de mindre företagen på landsbygden — lett därhän att ekonomiska svårigheter i ökande omfattning uppträtt för många företag. Det är enligt utredningen allvarlig risk för att inskränkningar och nedläggningar av busstrafik under en tämligen långvarig övergångsperiod kan komma att ske, innan de lokala transportresurserna i övrigt ökat i sådan omfattning, att de utan vidare kan tillgodose samtliga trafikbehov. Allmänhetens behov av rese-möjligheter kan därigenom på sina håll komma att icke bli tillgodosedda på ett tillfredsställande sätt. Successivt minskade intäkter utan motsvarande kostnadsbortfall och en fortlöpande kapitalförtäring inom bussrörelsen, som leder till försämring av materiel- och trafikstandarden, kan också befaras medföra att indragning av busstrafik kommer att inom en kortare tidsperiod mera allmänt ske med icke blott på enstaka punkter uppkommande trafikavbrott såsom följd. Trafikutredningen finner riskerna för en sådan situation icke böra underskattas och anser förebyggande åtgärder från det allmännas sida böra vidtagas, i de fall där detta kräves för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna upprätthållas.

Mot bakgrunden härav har trafikutredningen skisserat upp ett program för vad som enligt utredningens uppfattning nu lämpligen bör göras för att undvika en sådan situation. Utredningens skilda förslag tar sikte på att stödja den inom branschen pågående rationaliseringsverksamheten, att inom ramen för en rimlig taxenivå öka utrymmet för taxepolitiska åtgärder, att under vissa förutsättningar förbehålla busslinjetrafiken skolbarns-transporter samt slutligen att som ett provisorium — i avbidan på utredningens definitiva ställningstagande — restituera hälften av fordonsskatten för år 1960. Det sistnämnda förslaget är begränsat till den på landsbygden bedrivna linjetrafiken med buss och är förenat med visst villkor om åtagande att föra räkenskaper enligt enhetliga principer i syfte att bl. a. skapa underlag för en eventuell övergång till ett bidragssystem, som bygger på individuell prövning.

Det undersökningsmaterial, som ligger till grund för trafikutredningens bedömanden, avser i stort sett tiden fram till mitten av år 1959. Utvecklingen efter denna tid torde ha medfört att läget för busstrafiken ytterligare i någon mån försämrats. Visserligen har statens biltrafiknämnd genom beslut i maj 1960 medgivit en generell höjning med 15 % av maximitaxorna för personbefordran i linjetrafik med buss, men företagen i de trakter av landet, där trafikunderlaget är kraftigt uttunnat, torde på grund av sistnämnda förhållande blott i ringa utsträckning ha ansett det möjligt

att höja sina taxor upp mot den medgivna maximinivån. De ökade kostnaderna främst på lönesidan torde därför endast till en del ha kunnat täckas med ökade intäkter. Att en trafiksituation, sådan som utredningen skisserat, kan uppkomma får därför enligt min mening ingalunda betraktas såsom osannolikt. Tvärtom torde i själva verket busslinjetrafiken på sina håll numera ha kommit i ett läge där det icke längre är fråga om att enbart skära ned den redan uttunnade trafiken utan att i stället lägga ned den helt. Verksamma stödåtgärder är därför enligt min uppfattning nödvändiga i den allmänna transportförsörjningens intresse. De nära nog enhälliga uttalandena från remissinstansernas sida på denna punkt bestyrker en sådan uppfattning. Härvidlag synes mig särskild vikt böra fästas vid de uttalanden, som gjorts av lokala och regionala remissinstanser, som arbetar i direkt kontakt med bussföretagen ute på fältet.

I likhet med trafikutredningen och flertalet av remissmyndigheterna anser jag stödåtgärderna böra inriktas på landsbygdens busslinjetrafik. För bussar i stads- och förortstrafik är trafikunderlaget alltjämt någorlunda bevarat. De eventuella ekonomiska svårigheter som denna trafik brottas med hänför sig sålunda icke primärt till ett sviktande trafikunderlag utan är beroende av andra förhållanden. — Linjetrafik med buss på landsbygden, vilken bedrivs av statlig myndighet eller eljest av företag som helt eller delvis äges av staten, anser jag heller icke böra komma i fråga för statsbidrag. Denna trafik är nämligen så vittomfattande, att erforderlig totalkostnadstäckning för skilda delar av rörelsen och skilda delar av landet får förutsättas vara möjlig.

Vägledande för trafikutredningen då den framlade sitt provisoriska förslag om restitution av fordonsskatt i generell form har varit att finna ett ur administrativa synpunkter så enkelt system som möjligt för stödåtgärden. Ur denna synpunkt är utredningens förslag tillfredsställande, om det tillika bedömes som en ganska kortsiktig lösning. Lättnadsbeloppet skulle för landsbygdens bussföretag vid det av utredningen rekommenderade systemet komma att uppgå till i genomsnitt ca 1 200 à 1 300 kr. per buss och år. Kostnadsminskningen per buss skulle därmed i medeltal uppgå till ca 3 %. Av det totala antalet bussföretag i landet har inemot hälften endast en eller två bussar. Åtskilliga av dessa företag driver i mycket stor utsträckning sin trafik i glesbygder, där trafikunderlaget år efter år fortsätter att minska. En stödåtgärd enligt det av trafikutredningen skisserade systemet skulle därför enligt min mening i ett successivt ökande antal fall icke ge den ekonomiska lättnad, som erfordras för att trafiken överhuvudtaget skall kunna upprätthållas. Å andra sidan finns i vissa regioner landsbygdstrafik, som man är enig om att den inte behöver något statligt stöd.

Enligt min mening bör stödsystemet utformas så, att det i möjligaste mån tillgodoser just den trafik, som är i klart behov av ekonomiskt stöd.

Därvid bör väsentligt högre belopp än de av utredningen föreslagna kunna utgå till den ekonomiskt mest svaga trafiken. Jag kan således icke ansluta mig till en generell linje för beräkning av stödbeloppet utan finner det ofrånkomligt att direkt angripa problemet genom en behovsprövning i de enskilda fallen. Om man uppställer vissa schematiska regler för en sådan prövning bedömer jag det administrativa förfarandet vid stödssystemets tillämpning icke behöva bli alltför komplicerat.

Ett på individuell prövning uppbyggt system för bedömningen av stödbehovet bör enligt min mening bygga på följande huvudprinciper.

Stödet bör avse sådan trafik, som sker med kollektiva och reguljära transportmedel och som är lokaliserad till viss eller vissa vägsträckor. Endast koncessionerad linjetrafik bör ifrågakomma till statsbidrag. — Statsbidrag bör ej utgå, om trafiken vid tillämpning av vanliga företagsekonomiska principer kan bära de med densamma förenade kostnaderna. — Såsom jag tidigare framhållit, bör endast linjetrafik på landsbygden ifrågakomma till bidrag. En lämplig avgränsning av kategorien landsbygdstrafik synes kunna ske om man föreskriver, att dylik trafik skall anses föreligga, därest de vägsträckor, å vilka en och samma företagare bedriver linjetrafik, till minst fyra femtedelar av sin längd är belägna utanför stadsplanlagt område. Det bör framhållas, att genom en sådan bestämmelse avskiljes icke blott stadstrafik i egentlig mening utan även linjetrafik i köpingar och andra stadslänkande samhällen med stadsplan. Enligt vad jag tidigare anfört kan man räkna med att trafikunderlaget här är någorlunda bevarat och att behov av statsbidrag för upprätthållandet av trafiken inte med fog kan resas. Jag vill emellertid av rättviseskäl och praktiska hänsyn förorda en viss modifikation i de nu skisserade bestämmelserna för det fall att en och samma företagare driver linjetrafik på vägsträckor inom fler än ett län. Om därvid skilda länsstyrelser ägt godkänna fordon för användning i trafiken bör varje sådan del av linjetrafiken, för vilken en och samma länsstyrelse har att godkänna fordon, räknas som en enhet i bidragshänseende. Regeln om att fyra femtedelar av vägsträckorna skall falla utanför område under stadsplan bör således i detta fall tillämpas så, att man blott tar i betraktande de linjer, för vilka samma länsstyrelse godkänner fordon, och alltså bortser från annan av samme företagare bedriven trafik.

De anslagsmedel som anvisas för nästa budgetår bör avse stödjande av linjetrafiken under år 1961. För att bidrag skall utgå i det enskilda fallet bör krävas, att trafiken varaktigt upprätthålles under detta år. Bidrag bör i enlighet härmed icke utgå till trafik, som bedrivits blott en kortare tid. Å andra sidan bör det inte krävas att trafiken skall ha upprätthållits under hela året. En del företag har t. ex. enbart säsongstrafik under skolåret. I den mån övriga för bidraget uppställda fordringar uppfylles bör dylik trafik i princip berättiga till bidrag.

En annan fråga är, om bidrag endast bör utgå till linjetrafik, som bedri-

ves med buss, eller om även andra personförande billinjer kan komma i fråga för bidrag. Sådana linjer förekommer särskilt i Norrland. Ofta har dessa linjer tidigare trafikerats med buss, och övergången till s. k. halv-buss eller personbil har föranletts av att trafikunderlaget minskats. Enligt de principer, för vilka jag förut redogjort, innebär detta att de väsentliga förutsättningarna för en statlig bidragsgivning i dessa fall föreligger. Den omständigheten att företagaren vidtagit en av förhållandena påkallad, önskvärd rationalisering av driften bör ej leda till ändrad bedömning. Enligt min mening bör allmän linjetrafik för personbefordran med halvbus eller personbil i bidragshänseende jämföras med linjetrafik med buss.

Såsom jag framhållit i det föregående bör statsbidrag utgå för år 1961, och de beräkningar, på vilka bidragsgivningen skall grunda sig, bör såvitt möjligt avse förhållandena nämnda år. Om bidraget skall kunna utbetalas inom rimlig tid, måste emellertid bidragsberäkningen ske före årets utgång. Man får därför icke tillgång till annat än ungefärliga data för nämnda år. Ett säkrare underlag för bedömningen torde erhållas, om denna grundas på uppgifter för närmast föregående år. Med hänsyn härtill synes såsom en huvudregel böra gälla, att bidragsberäkningen skall grundas på uppgifter för år 1960 eller, om företaget tillämpar annat räkenskapsår än kalenderår, på uppgifter för det räkenskapsår, som gått till ända närmast före den 1 mars 1961. Emellertid bör erforderlig jämkning äga rum, om trafiken avsevärt nedskurits till omfattningen från år 1960 till år 1961. För det fall att linje icke trafikerats under år 1960, måste beräkningarna givetvis grundas på uppskattning på basis av tillgängliga uppgifter.

För fastställande av ett statsbidrag efter nu angivna principer är det nödvändigt att först bestämma det trafikarbete under år 1961, som man anser skall vara stödberättigat. Med tillämpning av den förut angivna grundsatsen att bidrag icke bör utgå till stads- och förortstrafik bör härvid endast tagas i betraktande trafiken å sådan linje, som till minst fyra femtedelar är belägen utanför område under stadsplan. Beräkningar av trafikarbetet bör om möjligt grundas på faktiska turlistor för den tid, varom fråga är. Härigenom får man ett såvitt möjligt korrekt mått för det trafikarbete, som i verkligheten utförts.

Om den sist angivna regeln tillämpas utan varje modifikation, innebär den att statsbidrag utan differentiering utgår till allt trafikarbete, som utföres å bidragsberättigade buss- eller billinjer. Enligt min mening är det emellertid icke möjligt att sätta målet för bidragsgivningen så högt som till att täcka alla eventuellt uppkommande underskott på sådan trafik, som i och för sig är ur allmän synpunkt motiverad. Anspråken på bidragsmedel måste av ekonomiska skäl begränsas väsentligt. Härvid har man att välja mellan att reducera bidragen likformigt eller att utforma bidragssystemet så, att bidragen i första hand tillgodoser de mest trafiksvaga lin-

jerna, vilka sannolikt eljest så småningom hotas av nedläggning. Enligt min uppfattning talar de starkaste skälen för att bidragsgivningen sker enligt den sistnämnda metoden. Med hänsyn härtill förordar jag, att omfattningen av det trafikarbete, för vilket statsbidrag skall utgå, begränsas till att för varje linje avse högst vad som svarar mot en personförande dubbeltur om dagen. Givetvis åsyftas icke härmed att fixera den trafikstandard som det i skilda fall är lämpligt att upprätthålla utan blott att ange en lämplig fördelning av det allmännas stödresurser.

Frågan vilka vägsträckor som i det särskilda fallet skall anses tillsammans utgöra en linje torde, om tvekan kan uppstå, böra i regel avgöras på grundval av tillståndshandlingarna och tillämpade turlistor för persontrafik. — För att undvika dubbelräkningar torde vidare böra föreskrivas att sträcka, som ingår i två eller flera av samme företagare trafikerade linjer, icke får tagas i beräkning mer än en gång. Även från denna regel bör dock undantag kunna göras när synnerliga skäl talar därför, t.ex. om den faktiskt tillämpade turlistan ej överstiger en dubbeltur per dag på varje linje och utgör den ur trafikanternas synpunkt lämpligaste turanordningen.

Bedömningen av trafikens ekonomiska bärkraft bör helst grundas på uppgifter om sökandens faktiska intäkter och kostnader per vagnmil för den stödberättigade trafiken under samma tidrymd som den, för vilken omfattningen av det stödberättigade trafikarbetet beräknats. I den mån svårigheter uppstår att göra en sådan beräkning med hänsyn till att många små företag endast har en förenklad bokföring att tillgå samt med hänsyn till skiljaktigheter i avskrivningsnormer, utgiftsperiodisering, intern kostnadsfördelning etc. får prövningsmyndigheten på erfarenhetsmässiga grunder under jämförelse med tillhandahållet material beräkna intäkter och kostnader för trafiken.

Om visst företags ekonomi vid bedömningen visar underskott bör bidrag icke utgå med större belopp än som motsvarar den del av underskottet, som hänför sig till det stödberättigade trafikarbetet. Fördelningen på stödberättigat och icke stödberättigat underskott torde böra ske efter antalet vagnmil. — Av flera skäl, bl. a. önskemålet att icke utforma bidragsreglerna på ett sätt som motverkar önskvärda rationaliseringar, torde det vara nödvändigt att även angiva ett visst högsta belopp per vagnmil, utöver vilket bidraget icke får stiga. Med hänsyn till vad som är känt om intäkterna och kostnaderna för landsbygdstrafiken har jag ansett det skäligt, att gränsen bestämmas till två kronor per vagnmil. Eftersom det ur allmän synpunkt i en del fall kan föreligga skäl för ett ytterligare stöd åt ekonomiskt mycket svag trafik och då beloppet två kronor per vagnmil under vissa förhållanden kan sägas vara tilltaget i underkant, anser jag dock, att ett högre bidrag per vagnmil bör kunna utgå, om synnerliga skäl därtill föreligger.

Jag övergår nu att behandla frågan huru stort anslagsbelopp som krävs för att tillgodose behovet av bidragsmedel för att det nu skisserade bidrags-

systemet skall fungera nöjaktigt. Vid min anmälan av frågan i årets statsverksproposition beräknade jag ett belopp av 2 milj. kr. för ändamålet. Som en riktpunkt för bidragsbeloppets storlek kan anges, att det inom den privata sektorn av linjetrafiken i dag på landsbygden bedrivs trafik på en väglängd av uppskattningsvis 4 000—5 000 mil. Omkring en tredjedel av denna väglängd skulle kunna komma i fråga för ett relativt effektivt stöd, därest ett belopp av 2 milj. kr. ställes till förfogande för ändamålet. Detta borde någorlunda väl svara mot stödbehovet enligt de angivna reglerna. Med hänsyn till det anförda förordar jag, att ett anslag av 2 milj. kr. anvisas för här avsedd bidragsgivning. Anslaget, som bör vara obetecknat, torde — med en mindre jämkning av den i statsverkspropositionen angivna anslagsbenämningen — böra uppföras under rubriken Bidrag till viss buss- trafik m. m. och avräknas mot automobilskattemedlen.

Härefter återstår att behandla frågan hur bidragssystemet bör administreras.

Det är enligt min mening önskvärt att finna ett så enkelt system för administrationen som möjligt, samtidigt som man givetvis bör eftersträva en enhetlig bedömning. Vid min prövning har jag funnit det lämpligt att administrationen av bidragssystemet i viss omfattning sker centralt. Statens biltrafiknämnd, som äger ingående kännedom om de yrkesmässiga landsvägtransporterna, deras struktur och taxeproblem, torde vara bäst ägnad att utgöra central prövningsmyndighet. Nämnden bör också ombesörja utbetalning av beviljade bidrag.

Med avseende å förfarandet i bidragsärenden torde böra föreskrivas, att ansökan om bidrag skall ingivas till länsstyrelsen i det län, som äger godkända fordon för ifrågavarande trafik. Ansökning bör ingivas senast den 1 september 1961. — Med avseende å ansökningens innehåll torde det vara tillräckligt att föreskriva, att den skall vara avfattad enligt formulär, som fastställles av statens biltrafiknämnd, samt att den skall vara åtföljd av erforderliga uppgifter om den av sökanden bedrivna trafiken. Vidare bör föreskrift uttryckligen meddelas om skyldighet för sökanden att på anfordran lämna fullständiga uppgifter angående intäkter och kostnader för av honom bedriven rörelse samt att styrka uppgifterna medelst bokföring och avskrift av självdeklaration. Närmare bestämmelser om de uppgifter, som normalt bör åtfölja bidragsansökningen, torde lämpligen kunna utfärdas av biltrafiknämnden. Arten av dessa uppgifter framgår av vad jag anført i det föregående.

Sedan ansökningstiden utgått bör länsstyrelsen granska och vid behov komplettera ansökningshandlingarna samt därefter med eget yttrande insända dem till statens biltrafiknämnd. Granskningen torde kunna slutföras till den 1 november 1961. Jag förutsätter, att länsstyrelserna därvid anlitar den expertis i företagsekonomiska frågor, som finnes tillgänglig inom landskontoren.

Sedan samtliga handlingar inkommit till statens biltrafiknämnd, bör granskningen och utbetalningen av bidragen kunna ske inom sådan tid, att bidraget kan utbetalas i slutet av år 1961. Med hänsyn till de initialsvarigheter, som kan tänkas uppstå på grund av bristfälliga uppgifter från sökandena och av andra orsaker, är det dock möjligt, att denna tidpunkt kan komma att något förskjutas, så att utbetalningen sker först i början av år 1962.

Över biltrafiknämndens beslut i bidragsärende bör besvär kunna anföras hos Kungl. Maj:t enligt vanliga regler. Med hänsyn härtill bör ett mindre belopp av anslaget innehållas för att stå till Kungl. Maj:ts förfogande.

Granskningen av bidragsärendena hos länsstyrelserna bör i regel kunna ske med anlitande av redan tillgänglig arbetskraft.

De arbetsuppgifter som enligt vad jag förut anfört skall ligga på biltrafiknämnden innebär däremot ett merarbete för nämnden, som icke kan undgå att påverka personalbehovet. Givetvis har nämnden ganska stora möjligheter att förenkla arbetet genom uppställande av schabloner. Särskilt vad angår bussföretagens kostnader för linjetrafiken torde det vara möjligt att på så sätt undvika en alltför långtgående detaljgranskning, vilken för övrigt till stor del skulle sakna egentlig mening. För det fall att bidraget kommer att utgå även i framtiden vinnes så småningom bättre kännedom om undersökningsmaterialet. För budgetåret 1961/62 uppkommer för nämnden ett oavvisligt krav på tillgång till expertis på här avsedda specialområde. Med hänsyn bl. a. till arbetet med fastställande av formulär och anvisningar för uppgiftslämnandet torde en expert under minst halva budgetåret behöva vara sysselsatt med bidragsfrågorna. Det är givetvis också betydelsefullt att en sådan expert finnes att tillgå för förfrågningar från företagen och länsstyrelserna. Man torde vidare få räkna med att nämnden också kommer att behöva annan arbetshjälp. Ett visst belopp av anslagsmedlen bör därför få disponeras för avlöning av här åsyftad expertis och arbetshjälp. Ifrågavarande belopp bör av Kungl. Maj:t, efter förslag av nämnden, ställas till dess förfogande för nu angivet ändamål.

Därest de här föreslagna huvudpunkterna för bidragsgivningen godkännes av riksdagen, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att sedermera utfärda särskild kungörelse i ämnet. För att undvika att kungörelsen blir alltför detaljrik torde det böra uppdragas åt biltrafiknämnden att utfärda nödiga tillämpningsföreskrifter.

De av 1953 års trafikutredning i övrigt framförda förslagen finner jag i flera hänseenden beaktansvärda. De är emellertid icke av den art, att de nödvändiggör ett ständpunktstagande i detta sammanhang. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles — med beaktande av de synpunkter som vid remissbehandlingen framkommit rörande vissa delar av dessa förslag — i den mån så finnes påkallat meddela erforderliga anvisningar i hithörande ämnen till de tillståndsgivande myndigheterna.

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

dels godkänna de av mig i det föregående föreslagna grunderna för beviljande av statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden,

dels ock till *Bidrag till viss busstrafik m. m.* för budgetåret 1961/62 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 2 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställer förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Jan Thyberg

INNEHALLSFÖRTECKNING

1953 års trafikutredning	2
<i>Busstrafikens utveckling under 1950-talet</i>	3
Busstrafikens allmänna betydelse inom transportväsendet	3
Bussbeståndet	4
Trafikarbete och trafikintensitet	4
Linjetrafik	5
Beställningstrafik	5
Driftekonomiska förhållanden	6
<i>Busstrafikens nuvarande ekonomiska situation och framtidsutsikter ...</i>	8
<i>Trafikutredningens överväganden och förslag</i>	9
Rationaliseringsverksamhet	10
Taxepolitiska åtgärder	10
Företrädesrätt till skolbarnstransporter	11
Normer för företagens bokföring	11
Skattelättnad	12
Remissyttrandena	13
<i>Rationaliseringsverksamhet</i>	14
<i>Taxepolitiska åtgärder</i>	15
<i>Företrädesrätt till skolbarnstransporter</i>	16
<i>Normer för företagens bokföring</i>	17
<i>Skattelättnad</i>	19
Departementschefen	22