

Nr 9

Utlåtande i anledning av väckta motioner om utvidgade reserabatter för folkpensionärer m. fl., om utvidgning av statens järnvägars rabatter för folkpensionärer, angående buss- och flygresor för värnpliktiga och angående statens järnvägars rabattresor för studerande, militärer och pensionärer.

I följande till allmänna beredningsutskottet hänvisade motioner har hemställts:

1) i de likalydande motionerna I: 30 av herrar *Harry Carlsson* och *Erik Filip Petersson* och II: 37 av herr *Carlsson* i Huskvarna m. fl. att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t med järnvägsstyrelsen och postverket upptar överläggningar i syfte att utvidga folkpensionärsrabatterna i vad gäller dels giltighetstiden för rabatterna och dels resekategorierna samt med syfte att rabatt vid SJ:s och postverkets busslinjer också införes;

2) i de likalydande motionerna I: 91 av herr *Per Jacobsson* och II: 116 av herr *Löfroth* att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att överläggningar med järnvägsstyrelsen sker i syfte att undersöka möjligheterna att utvidga tillämpningsområdet för 67-kortet till att omfatta även resor som företages i första klass på järnväg;

3) i de likalydande motionerna I: 637 av herr *Sveningsson* och II: 782 av fröken *Wetterström* att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala, att Kungl. Maj:t ville bemyndiga järnvägsstyrelsen att ändra bestämmelserna om rabattresor för ålderspensionärer så att dessa även får gälla för förtidspensionärer samt att rabattsystemet för samtliga pensionärer måtte gälla även SJ:s busslinjer;

4) i motion II: 781 av herr *Wennerfors* att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville uttala, att Kungl. Maj:t måtte bemyndiga järnvägsstyrelsen att ändra bestämmelserna om rabattresa för studerande, militärer och folkpensionärer, så att rabattkorten även får gälla vid SJ:s busslinjer;

5) i de likalydande motionerna I: 635 av herr *Sundin* och II: 762 av herrarna *Fälldin* och *Boo* att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om åtgärder i syfte att bereda samtliga värnpliktiga möjlighet att i fråga om bussresor åtnjuta samma förmåner som vid järnvägsresor samt att bereda sådana värnpliktiga som tjänstgör på stort avstånd från sin hemort möjlighet att åtnjuta sådana förmåner i fråga om flygresor; samt

6) i motion II: 775 av herr *Holmberg m. fl.* att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om förslag avseende en utsträckning av reserabatteringen vid SJ för folkpensionärer och förtidspensionerade folkpensionärer till att gälla året om och att finansieringen sker på sätt i motionen angivits.

I motionerna I: 30 och II: 37 anföres, att kommunikationsministern i ett interpellationssvar den 14 maj förra året meddelat, att järnvägsstyrelsen beslutat genomföra vissa fältundersökningar rörande resvanorna bland de folkpensionärer som utnyttjat det s. k. 67-kortet. Motionärerna antager, att dessa undersökningar nu är avslutade och att man fått underlag för en utvidgning av rabatterna. Även om frågan bör avgöras av SJ är det icke omotiverat att riksdagen ger sin mening till känna.

Flera frågor bör övervägas. Den tid då rabatten gäller bör utsträckas, framför allt till sommaren och åtminstone dagarna tisdag—fredag. Förtidspensionerade bör jämföras med ålderspensionärer. Rabatterna bör gälla även på SJ:s och postverkets bussar, eftersom många trakter saknar järnvägsförbindelser.

I motionerna I: 91 och II: 116 framhålles, att 67-kortet blivit en lysande affär för SJ. Olika förslag till rabattens utvidgning har framlagts och riksdagen bör ge sin mening i frågan till känna. Många har förvånats över att rabatten ej gäller för även första klass. Trängseln i andra klass är ofta stor, varför det vore en fördel för pensionärerna att få resa första klass. En ökad beläggning i första klass skulle inbringa SJ goda intäkter.

I motionerna I: 637 och II: 782 framhålles, att det ej finnes anledning att göra skillnad mellan ålderspensionärer och förtidspensionärer, varför SJ:s ställningstagande bör omprövas. Samtliga pensionärer bör dessutom få rabatt även på SJ:s busslinjer.

I motion II: 781 anföres, att samma rabattpolitik bör tillämpas vid SJ:s busslinjer som vid järnvägarna. Det gäller såväl rabatterna för studerande ungdom som de s. k. militärrabattbiljetterna och rabattbiljetterna för folkpensionärer. Rabattpolitiken bör därför skyndsamt omprövas.

Motionerna I: 635 och II: 762 behandlar de värnpliktigas hemresor under tjänstgöringen. Denna är ofta förlagd till långt avstånd från hemorten. De värnpliktiga har nu rätt till fem, eventuellt sex fria järnvägsresor samt till s. k. militära veckoslutsbiljetter. Motsvarande förmåner gäller ej vid bussresor, vilket blir kännbart för dem som bor i trakter utan järnväg. Ej heller kan de värnpliktiga få fria flygresor. Det vore önskvärt att ett rabattavtal kunde slutas med Linjeflyg.

I motion II: 775 anföres, att SJ redan erhåller ersättning för underskott å trafiksvaga bandelar. Samhället bör då också kunna ersätta SJ för viss service. Hänvisning till den i övrigt stora resandeströmmen under sommarmånaderna är ett argument som ej kan accepteras, ty det är just då folkpensionärerna är i störst behov av rabatter. Invändningen att pensionsbeloppen bör fastställas till sådan nivå att några extra förmåner blir överflödiga har ännu intet sakligt berättigande.

Beträffande motiveringarna i övrigt får utskottet hänvisa till motionerna II: 37, II: 116, II: 762, II: 782, II: 775 och II: 781.

Utskottet har inhämtat yttrande över samtliga motioner från järnvägsstyrelsen, över motionerna I: 30 och II: 37 samt I: 635 och II: 762 från generalpoststyrelsen och över de sistnämnda dessutom från överbefälhavaren, AB Linjeflyg och Svenska omnibusägareförbundet.

Järnvägsstyrelsen anför i huvudsak följande:

Motionärernas förslag går ut på:

att 67-rabatt skall gälla även vissa dagar under sommaren (motion I: 30 och II: 37), respektive

att 67-rabatt skall gälla alla dagar året om (motion II: 775)

att 67-rabatt skall medges vid resa i klass 1

att 67-rabatt skall medges även åt förtidspensionärer

att rabatt medges på SJ:s busslinjer såväl för pensionärer som för studerande och militärer.

att finansieringen av en reserabatt på SJ för folkpensionärer och förtidspensionärer gällande alla dagar året om skall ske genom tillskjutande av allmänna medel

att värnpliktiga skall beredas samma förmåner vid bussresa och --- vid större reseavstånd — vid flygresor som vid järnvägsresor.

Rent allmänt önskar styrelsen om 67-rabatten inledningsvis framhålla, att den är ett kommersiellt initiativ från järnvägarnas sida. Rabatterbjudandet grundar sig således i första hand på de speciella efterfrågeförhållanden som råder inom gruppen 67 år och äldre. SJ har kommersiella skäl att söka stimulera 67-gruppens trafikefterfrågan, särskilt då det gäller långväga resor, men SJ:s aktivitet att med rabatter stimulera till ökat antal resor måste begränsas till de delar av året då resefrekvensen på järnvägarna är mindre än under högrafikperioderna.

Vid veckoskiftet under vintersportsäsongen, under sommarmånaderna samt under jul-, nyårs-, påsk-, pingst- och allhelgonahelgerna är resebenägenheten stor hos alla kategorier, inklusive 67-gruppen. Tillgången på ledig kapacitet är under dessa perioder mycket begränsad, ibland obefintlig och varierar från dag till dag och från linje till linje.

Under tiden 15 januari—31 maj (utom vid vissa veckoskiftet samt påsk och pingst) och 1 september—15 december (utom vid allhelgonahelgen) finnes mera regelbundet ett överskott på *sittutrymme i 2 klass i de långgående tågen*. Detta överskottsutrymme i tågen erbjudes till halvt pris åt 67-kortsresenärerna, icke emedan de har pension utan därför att SJ bedömer att de har tillfälle att resa utan hinder av förvärvsarbete, skolgång, barntillsyn och liknande samt att en rabatt för denna grupp skulle medföra så stor ökning av resefrekvensen, att SJ:s inkomst skulle ökas trots bortfallet av en del av inkomsten från dem, som skulle ha rest även om rabatten ej funnits. Som ett exempel kan anföras att SJ bedömer att pensionärerna under nyssnämnda perioder genom 67-rabatten måhända stimuleras att återgälda visiter som deras yngre anhöriga företagit under semestertiden eller vid de stora helgerna. De av motionärerna berörda frågorna behandlas i det följande i den ordning efter vilken de inledningsvis angivits.

Utvidgad giltighetstid för 67-rabatten till vissa dagar under sommaren eller alla dagar året om

Utvidgad giltighetstid för 67-rabatten till vissa dagar under sommaren eller alla dagar året om skulle innebära att man gav rabatt även på tider då efterfrågan är så stor att plats måste nekas en del resenärer och tillgängligt antal platser i stort sett kan säljas till ordinarie pris. Järnvägarna saknar därför kommersiella motiv att under högtrafiktider söka vinna ytterligare ökad trafik genom resenärer på 67-kort.

En dylik utvidgning skulle stå i direkt strid med 67-rabattens tidigare berörda kommersiella grundidé och förvandlar rabatten till en delvis social angelägenhet.

Tillämpning av 67-rabatten i 1 klass

Tillämpning av 67-rabatt i 1 klass har av styrelsen ej ansetts lämplig emedan tillgången på ledigt 1 klassutrymme är begränsad i de flesta tåg och mycket ringa i vissa tåg och dessutom saknas i många tåg. Under höstens och vårens affärsresesäsong är efterfrågan på 1 klassutrymme särskilt stor. Att under sådana omständigheter införa 67-rabatt i 1 klass och skapa trängsel och platsbrist för de kategorier resenärer som betalar ordinarie pris skulle ej stå i överensstämmelse med 67-rabattens grundläggande idéer och ej heller i övrigt vara kommersiellt motiverat.

Styrelsen vill även nämna att en upprustning pågår på de långgående linjerna i 2 klass och att reskomforten i 2 klass höjts avsevärt under senaste åren.

Tillämpning av 67-rabatten för de förtidspensionerade

I fråga om utvidgning av 67-rabatten till de förtidspensionerade ber styrelsen få åberopa

dels sitt remissutlåtande av den 20 december 1960 till chefen för kommunikationsdepartementet över Sveriges Socialdemokratiska Ungdomsförbunds hemställan i denna fråga

dels av chefen för kommunikationsdepartementet den 24 november 1961 i riksdagen avgivet svar på herr Carlssons i Huskvarna interpellation angående rabatterade järnvägsresor för folkpensionärer m. fl.

Rabatt på SJ:s busslinjer för pensionärer samt för studerande och militärer

Styrelsen har i yttrande till utskottet år 1962 bland annat anfört följande.

'De nedsättningar i biljettavgifterna, som för närvarande är medgivna i järnvägstrafiken, har styrelsen icke i något fall ansett sig kunna överflytta på busslinjerna. Taxenedsättningar av allmän karaktär skulle, som styrelsen i tidigare sammanhang framhållit, komma att för busstrafiken medföra ett försämrat lönsamhetsläge. Busstrafiken skiljer sig från järnvägstrafiken bl. a. därigenom att busstrafiken arbetar med betydligt mindre driftsenheter, som i fråga om fordonsstorlek och fordonsantal per tur bättre än järnvägen kan anpassas och i verkligheten också anpassas efter resefrekvensen. En ökad belastning på busstrafiken genom allmänna taxenedsättningar utlöser därför kostnadsökningar betydligt snabbare än vad fallet är vid järnvägstrafiken, där man som förut nämnts periodvis har en viss överskotts kapacitet att arbeta med.

Med hänsyn till de små eller obefintliga vinstmarginaler, som bussföretagen har att räkna med på korta resor, som i allmänhet företages i busstrafiken, kan denna icke bära en så kraftig rabatt som 50 %. En nedsättning

av här ifrågavarande art kan således inte medgivas med mindre än att kompensation för de minskade intäkterna erhålles genom höjda biljettpriser för andra trafikantgrupper. En sådan taxenedsättning kan styrelsen dock icke förordna utan vill fastmera, så långt detta är möjligt med hänsyn till biltrafikens driftskostnader, eftersträva enhetliga och så låga taxor som möjligt, lika för alla trafikantgrupper.

Även om persontrafiken på järnväg har måst inskränkas eller helt läggas ned på de trafiksvagaste sträckorna kan icke heller detta förhållande i och för sig motivera ett införande av den ifrågasatta nedsättningen på busslinjerna. Enligt hittills tillämpad praxis har järnvägstaxan och därmed sammanhängande nedsättningar icke heller tillåtits att gälla i landsvägstrafik, som ersätter nedlagd järnväg. Alla trafikanter på en ersättande busslinje får betala vanligt bussbiljettpris, oavsett om de tidigare åtnjutit nedsättning på järnväg eller inte.

Vad som sålunda anfördes äger fortfarande giltighet för SJ del. Kungl. Maj:t har emellertid den 18.11 1963 uppdragit åt styrelsen att förebringa utredning om den ekonomiska belastning som ett införande på SJ:s busslinjer av för dem icke företageekonomiskt motiverade rabatter skulle medföra för Statens Järnvägar. Detta utredningsarbete pågår och beräknas vara slutfört före mars månads utgång.

Finansiering genom allmänna medel av en utvidgad rabatt att gälla året om för ålderspensionärer och förtidspensionerade folkpensionärer

Utvidgad rabatt att gälla året om för såväl ålderspensionärer som förtidspensionerade folkpensionärer skulle förändra 67-rabattens karaktär från att nu vara en kommersiell till att bli en social rabatt. Motionärerna har därför förutsatt att rabatten skulle finansieras genom tillskott av allmänna medel. En åtgärd av detta slag kan tekniskt genomföras. Styrelsen förutsätter därvid att full gottgörelse erhålles för intäktsbortfall och för utförda merprestationer. Styrelsen vill emellertid erinra om att en sådan utformning av rabattsystemet kan innebära stora risker för en överbelastning av de tillgängliga trafikresurserna under högtrafiken.

I fråga om 67-rabatten önskar styrelsen slutligen framhålla följande.

Såsom inledningsvis sagts är 67-rabatten ett kommersiellt initiativ från järnvägarnas sida. För att erhålla bättre kännedom om 67-gruppens resvanor har en fältundersökning företagits under år 1963. Undersökningen gav i stort sett bekräftelse på att de hypoteser som SJ baserat sitt rabatterbudande på varit riktiga. Dock konstaterades ett något större inslag av resekonsumtion med ringa priskänslighet än man från SJ:s sida väntat sig. Ej mindre än cirka 25 % av antalet resor utgjordes sålunda av privata resor av nödvändig art eller affärsresor. Denna relativt stora andel av resor med ringa priskänslighet är en betydande belastning för 67-rabatten, som måste kompenseras av nyvärvad trafik.

Andra belastande faktorer äro sådana som tidigare antytts, nämligen att 67-rabatten även gäller kring veckoskiftena, vid allhelgonahelgen och i regel även vid pingsthelgen samt för sovvagnsresor trots att något egentligt över-skottsutrymme i nämnda fall knappast förekommer och att det icke bereder svårighet att sälja till ordinarie pris.

Det har således konstaterats att 67-rabatten redan är belastad med ett antal för lönsamheten negativa inslag. Styrelsen är uppmärksam härpå men anser att dessa negativa inslag är försvarbara tills vidare eftersom ett ganska omfattande system av detaljregler kan undvikas med nuvarande regler. Härav har emellertid följt att lönsamhetsmarginalerna är snäva, även om

SJ:s totala intäkter av 67-resorna icke är obetydliga. År 1962 uppgick de till över 5 milj. kronor.

Buss- och flygresor för värnpliktiga

De i motionerna nämnda resorna utgöres dels av sådana resor för vilka kostnaderna enligt riksdagsbeslut bestrides av statsverket, dels av resor på de värnpliktigas egen bekostnad. Om de förstnämnda må anföras, att de värnpliktiga under tiden för första tjänstgöringen är tillförsäkrade fem av statsverket betalda resor till hemorten, oavsett om resa därvid företas med tåg, buss, båt eller dessa trafikmedel i kombination. Dessa resor betalas av försvaret genom avräkning mellan Försvarets Civilförvaltning och trafikföretagen. För tågresor tillämpas därvid, bl. a. ur förenklingssynpunkt, en genomsnittsrabatt. För bussresor har en genomsnittsrabatt ej ansetts befogad. Eftersom de värnpliktiga för här berörda resor är befriade från avgift, även då de reser med buss, saknar nämnda avräkningsförfarande betydelse för dem.

För de ledighetsresor, som de värnpliktiga på egen bekostnad företar med järnväg från och till förläggningssorten, medger järnvägarna rabatt. Rabatten innebär att fram- och återresan får göras mot avgift som för enkel biljett. Villkoret är att resan är avslutad inom 15 dagar.

Styrelsen har tidigare vid flera tillfällen i samband med motioner med liknande syftning framhållit, att kommersiella motiv för denna och jämförliga rabatter ej föreligger då det gäller busstrafik.

Järnvägsstyrelsen anser motionerna böra avslås, därest SJ icke erhåller ersättning av statsmedel för intäktsbortfall och utförda merprestationer.

Generalpoststyrelsen uttalar, att *busstrafiken* med hänsyn till olikheterna i fråga om marginalkapacitet inte kan jämföras med järnvägstrafiken i rabatteringshänseende, att ur humanitär synpunkt motiverade nedsättningar i rese- och transportkostnader bör ersättas av sociala anslagsmedel samt att rabatter inom busstrafiken efter vederbörande företags eget bedömande skall ifrågakomma endast i trafikvärvande syfte. Styrelsen har i samarbete med omnibusägarföreningarna i tre norrlandslän under olika perioder de senare åren medgivit rabatt åt folkpensionärer som fyllt 67 år. Perioderna har förlagts till de tider på året, då bussarna erfarenhetsmässigt haft överskottskapacitet. Rabatten har i alla avseenden varit kommersiellt betingad. För säsongen 1963—64 är rabattperioderna 15/9—15/12 och 15/1—15/6. En utökning nästa år av tiden till 15/8—15/12 har diskuterats. Rabatten innebär att fram- och återresa får ske på enkel biljett, dock att lägsta rabatterade avgift skall utgöra 7 kr. Försäljningsfrekvensen har visat fortlöpande stegring.

Styrelsen och de samarbetande omnibusägarföreningarna är ännu ej beredda att ta definitiv ställning till frågan om pensionärrabatt skall införas som en mer permanent anordning.

I fråga om de *värnpliktigas* resor anför styrelsen, att de resor över veckosluten som de värnpliktiga själva måste betala i allt mindre utsträckning företas med postdilignenserna. För att utröna om en rabattering kunde åter-

föra en del av dessa resor till postdiligenserna infördes på försök s. k. militärrabatt på alla linjer med anknytning till en av de förläggningssorter som är belägna inom diligenstrafikområdet. Den innebar att militär personal av högst korprals grad och värnpliktiga befäl iklädda uniform äger företa fram- och återresa inom fyra dagar på enkel biljett med en lägsta rabatterad avgift om 7 kr. Rabatteringen visade sig icke ha någon inverkan på frekvensen. De värnpliktiga föredrar uppenbarligen antingen samåkning i privatbilar eller liftning. Styrelsen kommer dock att tills vidare fortsätta försöken.

Överbefälhavaren framhåller, att alla värnpliktiga borde ha samma förmåner och att rabattresorna således icke borde vara begränsade till järnvägsresor. Särskilt de värnpliktiga som är bosatta eller tjänstgör på Gotland eller i övre Norrland är försatta i ett sämre läge än andra värnpliktiga. I utredning, verkställd genom försvarets civilförvaltning, har konstaterats, att berörda trafikföretag är benägna medge rabatter endast om full kompensation erhålles av statsmakterna. Utredningen är under remissbehandling.

Järnvägsstyrelsens strävan att föra en strikt affärsmässig taxepolitik är förståelig, men redan nu är det vanligt, att värnpliktiga abonnerar bussar bl. a. från SJ för färd från garnisonsorten till avstignings- eller uppsamlingsplatser inom hemorten. Det borde därför vara möjligt att ordna reguljära »etappurer» på motsvarande sträckor. Resandeunderlaget torde dessutom kunna förväntas öka om sådana bussturer ordnades. Eventuellt kunde jämväl studerande å garnisonsorten erbjudas medfölja dessa turer. Befarade svårigheter med marginalkapaciteten torde då väsentligt reduceras. En försöksverksamhet synes därför böra övervägas och prövas. Eftersom SJ torde äga tillräckliga resurser, synes enskilda företag icke behöva beröras av försöksverksamheten.

I fråga om flygresor anför *överbefälhavaren*, att nuvarande bestämmelser icke erbjuder ett godtagbart resealternativ. Endast en 50-procentig nedsättning med fast platsreservation kan anses utgöra en acceptabel lösning. Förutsättning torde finnas för en överenskommelse med SAS/LIN om rabatter efter dessa linjer genom utvidgning av »Air-Bus»-systemet.

Överbefälhavaren slutar med att framhålla, att enhetliga och likvärdiga rabattförmåner vid resor med olika slag av statliga, kommunala och enskilda kommunikationsmedel bör åstadkommas.

AB Linjeflyg anför:

I samband med militära permissionsresor har Linjeflyg för närvarande en generell rabatt av 50 % på ordinarie enkelpriset. Förhandsreservation av plats kan dock ej ske.

Utöver denna generella rabatt har värnpliktiga i uniform kunnat använda den militära tågrekvisitionen som dellikvid vid inköp av flygbiljett på samtliga LIN/SAS linjer. För perioden gällande rabatter har härvid kunnat utnyttjas genom t. ex. airbus (tur & retur för enkelpriset).

För värnpliktiga stationerade på Gotland har Linjeflyg dessutom beviljat en extra rabatt av ca 15 %.

Linjeflyg är berett att med berörda myndigheter diskutera även andra möjligheter för att tillgodose de värnpliktigas berättigade krav på snabba transporter.

Svenska omnibusägareförbundet anför följande:

Motionen behandlar dels frågan om ett begränsat antal fria resor mellan hem- och förlägningsort, dels frågan om allmänna rabattförmåner för värnpliktiga vid resor med vissa transportmedel.

Vad den första frågan beträffar vill förbundet endast hänvisa till den möjlighet, som redan nu finnes, att mot av militär myndighet utfärdad bil-tettrekvisition erhålla färdbiljett för resa med allmänna transportmedel. Denna möjlighet synes vara tillämpbar jämväl för de syften som avses i motionen.

I frågan om särskilda värnpliktsrabatter för bussresor företogs genom försvarets civilförvaltning år 1963 en särskild utredning. Därvid riktades till Svenska Omnibusägareförbundet en förfrågan om förbundets inställning i saken. I svar till försvarets civilförvaltning den 5 oktober 1963 framhöll förbundet bl. a. följande:

'Frågan om särskilda rabatter för olika kategorier av trafikanter vid resa med allmänna kommunikationsmedel har varit aktuell vid upprepade tillfällen. Det är härvid framför allt pensionärer, värnpliktig personal och studerande vid högre läroanstalter, som stått i centrum för intresset. Vid skilda tillfällen har också möjlighet erbjudits sådana grupper att under vissa förutsättningar komma i åtnjutande av nedsatt biljettpris. Någon allmänt vedertagen princip har det emellertid inte varit frågan om, utan förmånerna har varit av temporär natur och begränsade till vissa transportmedel och vissa trafikföretag.

Från trafikföretagens synpunkt måste rabatter av här ifrågavarande slag i första hand bedömas mot bakgrunden av möjligheterna att uppnå bättre utnyttjande av tillgänglig kapacitet och därvid även förbättra driftsresultatet. Förbundet har också i tidigare sammanhang principiellt uttalat sig för att kategorirabatter, i den mån de förekommer, bör vara kommersiellt motiverade. Någon grund för ett annat ställningstagande i frågan om rabatter för värnpliktiga finns inte.

Därest man emellertid från försvarsmyndigheternas sida är beredd att lämna ekonomiskt bidrag för att förbilliga de värnpliktigas resor, är förbundet självfallet villigt att med försvarets civilförvaltning diskutera formerna för ett allmänt praktiskt genomförande av ett sådant system inom den sektor av trafiken, som förbundet företräder.'

Förbundet hyser alltså den uppfattningen att värnpliktsrabatter liksom även andra former av kategorirabatter, som lämnas av trafikföretagen, bör vara kommersiellt motiverade.

Utskottet

Utskottet har vid ett stort antal tillfällen under de senaste tio åren haft att behandla frågor om ändringar i rabattbestämmelserna i fråga om resor för folkpensionärer, studerande och militärer, senast vid förra årets riksdag (utskottets utlåtanden nr 25, 26, 27 och 28). Utskottet föreslog härvid att

en fråga om viss utvidgning av rätten till reserabatt för studerande skulle överlämnas till studiesociala utredningen samt att riksdagen skulle ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört med anledning av motioner om utsträckning av rabatt å järnväg att gälla även för resor å busslinjer men föreslog i övrigt inga åtgärder i anledning av motionerna. Riksdagen följde utskottets förslag. Tidigare väckta motioner i dessa frågor har genomgående avslagits av riksdagen.

Studiesociala utredningen har numera avgivit förslag om direkta stöd-åtgärder för de studerande. Spörsmålen om indirekt stöd av olika slag, till vilket reserabatterna är att hänföra, skall enligt vad utskottet erfarit prövas av en särskild arbetsgrupp inom ecklesiastikdepartementet eller eventuellt av en särskild utredning.

Beträffande möjligheterna att göra järnvägens reserabatter gällande jämväl å busslinjerna har utskottet tidigare uttalat att det för många trafikanter, särskilt dem som är bosatta i områden som drabbats av järnvägsnedläggelse, måste uppfattas som en orättvisa att de icke får åtnjuta samma taxenedsättningar som järnvägstrafikanterna. Som utskottet förutsatte senast i sitt yttrande förra året måste emellertid frågan prövas enligt gällande principer för taxe- och trafikpolitiken.

Det kan i övrigt sammanfattningsvis sägas att utskottet som motiv för sina avslagsyrkanden i dessa frågor hänvisat dels till att SJ enligt statsmakternas beslut icke kan åläggas vidtaga åtgärder som icke är trafikekonomiskt motiverade, dels att målsättningen för folkpensioneringen vore att bereda folkpensionärerna en tillfredsställande standard, vilken skulle medgiva dem bl. a. att i rimlig omfattning företaga resor.

Statsmakternas principiella inställning i fråga om SJ:s ekonomiska drift har senast konfirmerats och i viss mån ytterligare skärpts genom att höstrikdagen år 1963 antagit det av Kungl. Maj:t i proposition nr 191 framlagda förslaget till riktlinjer för trafikpolitiken. Det har härigenom ytterligare en gång fastslagits att SJ skall drivas enligt affärsekonomiska principer och icke åtaga sig transporter på ett sätt som strider mot dessa principer. Där-est det i särskilda fall anses lämpligt att icke lönsam trafik likväl bedrivs skall den beställas och betalas av statsmakterna («kollektivbiljett»). Någon skillnad mellan SJ å ena sidan och posten m. fl. trafikföretag å andra sidan kan icke anses föreligga i detta hänseende.

Utskottet vill icke bestrida att i och för sig goda skäl kan anföras för flera av de i motionerna föreslagna förbättringarna av rabattvillkor m. m. Detta gäller icke minst förslaget att vidga pensionärsrabatterna till att omfatta jämväl de förtidspensionerade, vilka enligt utskottets mening bör så långt möjligt jämföras med övriga pensionärer. Utskottet förutsätter att trafikföretagen fortlöpande beaktar möjligheterna till åtgärder i sist angivna syfte. Utskottet vidhåller i övrigt vad utskottet anfört i sina tidigare utlåtanden i dessa ämnen och vill härutöver endast beträffande en först i år

upptagen fråga, nämligen den om ökade möjligheter för värnpliktiga på långt avstånd från hemorten att använda sig av flyg, anföras, att intet synes vara att erinra emot att frågan om åtgärder i sådant syfte upptages till övervägande. Utskottet vill vidare allmänt framhålla att det icke torde kunna ankomma på riksdagen att pröva, huruvida en viss åtgärd är förenlig med principen om trafikföretagens lönsamhet. En sådan prövning får ske genom trafikföretagen själva. Såvitt utskottet kunnat bedöma är de i motionerna upptagna spörsmålen mot bakgrunden av vad ovan och i remissyttrandena anförts att betrakta såsom anslagsfrågor. Förslagen om olika åtgärder bör således, i den mån de icke kan bedömas på av utskottet tidigare angivna grunder, tagas upp i samband med anslagsäskanden.

Utskottet får under hänvisning till det ovan anförda hemställa,

- att 1) de likalydande motionerna I: 30 och II: 37,
- 2) de likalydande motionerna I: 91 och II: 116,
- 3) de likalydande motionerna I: 637 och II: 782,
- 4) motionen II: 781,
- 5) de likalydande motionerna I: 635 och II: 762, samt
- 6) motionen II: 775

icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 17 mars 1964

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från f ö r s t a kammaren: herrar Schött*, Söderberg*, Eric Gustaf Petersson*, Tage Johansson, Svanström*, Wallmark och Hedlund;

från a n d r a kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herrar Jacobsson i Sala, Carlsson i Huskvarna, Dickson, fru Jäderberg, herrar Nilsson i Bästekille, Börjesson i Glömminge, Rask, fröken Anderson i Lerum, herrar Svanberg och Hyltander*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Svanström, Carlsson* i Huskvarna, *Börjesson* i Glömminge och *Hylltander*, vilka ansett att utskottet bort anföra och hemställa följande:

Utskottet etc. . . . (= utskottet i styckena 1, 2 och 3) . . . trafikpolitiken.

Genom beslut vid föregående års höstriksdag har de principiella riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken fastslagits. Dessa innebär att SJ:s trafik på affärsbanenätet skall bedrivas enligt företagsekonomiska principer samt att företaget skall erhålla ersättning av statsmedel för förluster på trafiksvaga bandelar. Vidare skall ersättning utgå för förlustbringande busslinjer på landsbygden oavsett av vilket företag trafiken i fråga bedrivs.

I anledning av skrivelse från förra årets riksdag har Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen uppdragit att efter undersökning inkomma med redogörelse för förutsättningarna att på kommersiella grunder i SJ:s busstrafik införa i huvudsak samma rabatter som gäller för resor på järnväg samt att, i den mån sådana förutsättningar ej föreligger, förebringa utredning om den ekonomiska belastning som ett införande av icke företagsekonomiskt motiverade rabatter skulle medföra för SJ. Genom denna undersökning torde en grund för bedömande av förevarande frågor erhållas såvitt gäller den av SJ bedrivna trafiken.

Enligt utskottets mening talar starka skäl för att de berörda rabattförmånerna utgår även vid anlitan av kollektiva färdmedel i annan ägo än SJ:s. Det vore av värde om undersökning av förutsättningarna härför kunde ske i samråd med berörda trafikföretag i likhet med vad som ovan nämnts beträffande SJ. Man torde därvid kunna utgå från att de åsyftade företagen i likhet med SJ är villiga att medge rabatter så långt dessa är företagsekonomiskt motiverade. I den mån härigenom tillräckliga, likvärdiga rabattförmåner icke kan erhållas, torde ersättning av statsmedel kunna komma i fråga i likhet med vad som sker beträffande övrig förlustbringande trafik.

Med hänsyn till det läge som sålunda inträtt genom principbeslutet rörande trafikpolitiken förordar utskottet att frågorna om reserabatter till studerande, värnpliktiga och pensionärer upptages till översyn i ett sammanhang. De synpunkter och önskemål som framförts i förevarande motioner bör därvid prövas närmare. I sammanhanget bör även prövas den angelägna frågan om rabattförmåner vid flygresor för värnpliktiga med tjänstgöring vid förband på stort avstånd från hemorten. Översynen bör bedrivas skyndsamt och förslag i ärendet föreläggas riksdagen snarast möjligt.

Aberopande det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 30 och II: 37, I: 91 och II: 116, I: 637 och II: 782, II: 781, I: 635 och II: 762 samt II: 775, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om översyn och förslag rörande reserabatter för studerande, värnpliktiga och pensionärer.