

Nr 196

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statlig långivning för anskaffning av högertrafikbussar.

(4:e avd.)

I propositionen nr 199 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 29 oktober 1964, föreslagit riksdagen att dels godkänna i förenämnda statsrådsprotokoll föreslagna riktlinjer för långivning i samband med tidigarelagd anskaffning av högertrafikbussar, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse härmed utfärda närmare föreskrifter för långivningen.

Statens högertrafikkommission har i skrivelse den 13 augusti 1964 framlagt förslag till statlig lånefinansiering i viss omfattning för att underlätta trafikföretagens kapitalanskaffning i samband med övergången till högertrafik. I anslutning härtill har kommissionen redovisat yttranden av statskontoret, riksrevisionsverket, Svenska lokaltrafikföreningen och Svenska omnibusägareförbundet över en inom kommissionen upprättad promemoria av i huvudsak samma innehåll som framställningen.

Beträffande den närmare innebörden av framställningen och de avgivna yttrandena torde få hänvisas till propositionen (s. 3—6).

Departementschefen erinrar inledningsvis om att han i propositionen angående övergång till högertrafik förklarar sig icke vara beredd att tillstyrka inrättandet av en statlig lånefond, avsedd att underlätta för bussföretagen att finansiera sina kostnader i samband med omläggningen. Samtidigt framhölls emellertid, att det kunde uppkomma fall, där det för omläggningens genomförande framstod såsom absolut nödvändigt, att finansieringsfrågan underlättades. Tredje lagutskottet anförde i sitt utlåtande över propositionen (L³U 1963: 23) bl. a., att all möjlig hänsyn borde tagas för att underlätta de likviditetsproblem, som kunde uppstå för bussföretagen på grund av trafikreformen. Med hänsyn till departementschefens uttalande i frågan tog utskottet för givet, att olika vägar att lösa problemen skulle undersökas och erforderliga åtgärder bli vidtagna.

Departementschefen anför vidare följande.

Sedan frågan aktualiserats om medverkan från statens sida vid trafik-
Bihang till riksdagens protokoll 1964. 6 saml. Nr 196

företagens finansiering av omställningen av fordonsparken har statens högertrafikkommission framlagt förslag till statligt finansieringsstöd. Under ärendets handläggning har vissa kompletterande uppgifter inhämtats från kommissionen. Kommissionens förslag innebär, att möjligheter öppnas att lämna lån åt trafikföretag i sådana fall då fordonsanskaffning kommer att ske tidigare än normalt till följd av beslut av kommissionen. Därvid har kommissionen utgått från att tidigareläggning kan komma i fråga endast då ersättningen för tidigareläggningen är lägre än ombyggnadskostnaden för fordonet. Vidare har kommissionen ansett, att fordonsanskaffningen skall tidigareläggas så snart kostnaden för tidigareläggningen är lägre än ombyggnadskostnaden. Slutligen har kommissionen uppgivit, att ersättning för tidigarelagd fordonsanskaffning bör beräknas som om det nya fordonet levereras vid tidpunkten för trafikomläggningen samt att tidigarelagd nyanskaffning bör ske i så nära anslutning som möjligt till nämnda tidpunkt.

I propositionen angående övergång till högertrafik har som allmän princip fastslagits, att alla för trafikomläggningens genomförande nödvändiga kostnader skall ersättas. Den som haft sådana kostnader bör sålunda, å ena sidan, hållas skadeslös men, å andra sidan, ej göra någon vinst genom ersättningen. Frågan om ombyggnad alternativt tidigarelagd nyanskaffning bör i princip bedömas efter vad som från företagsekonomiska och samhällsekonomiska synpunkter är lämpligt, dock att ersättning icke utgår med högre belopp än ombyggnadskostnaden. Givetvis innebär en tidigarelagd anskaffning en ekonomisk belastning för trafikföretaget. För vissa trafikföretag kan det också innebära ett visst risktagande att nyanskaffa bussar. Enligt min mening måste det stå i överensstämmelse med de allmänna principerna rörande ersättning för kostnad till följd av trafikreformen att ombyggnad i särskilda undantagsfall kan komma till stånd. Även om kostnaden för tidigareläggning av anskaffningen skulle vara lägre än kostnaderna för ombyggnad av fordonet bör den därför få läggas till grund för beräkningen av ersättningen bara i sådana fall då detta godtages av bussföretaget. Skulle det i sådant fall röra sig om en väsentlig skillnad mellan den av högertrafikkommissionen enligt de allmänna principerna beräknade ersättningen och den av bussföretaget uppskattade kostnaden, bör kommissionen underställa frågan Kungl. Maj:t för avgörande, vilket ersättningsalternativ som skall användas. De fall då ombyggnad kommer att ske trots att tidigarelagd nyanskaffning ställer sig billigare kan exempelvis avse trafikföretag, som icke har möjlighet fortsätta driften om de belastas med en nyanskaffning.

Vid bedömningen av behovet av finansieringsstöd vid tidigarelagd anskaffning av fordon för högertrafik utgår jag från att erforderligt kapital i flertalet fall kan erhållas genom att företagen utnyttjar sina normala finansieringsmöjligheter. Jag delar emellertid kommissionens uppfattning, att svårigheter i vissa fall kan uppstå. Det torde därför vara nödvändigt för att underlätta högertrafikreformens genomförande, att som komplement till utgående ersättning för kostnader för övergången till högertrafik möjligheter till statligt finansieringsstöd öppnas i sådana fall. En sådan anordning innebär även för kommissionen större möjligheter att rationellt planlägga arbetet med omställningen av bussparken inför reformen. Enligt min mening är det därför angeläget, att ett principbeslut rörande det statliga stödet nu fattas.

I likhet med kommissionen förordar jag, att direkta statliga lån skall kunna lämnas. Härvid bör i huvudsak samma regler gälla som för långivning i öppna marknaden.

Lån bör endast kunna ges åt trafikföretag. Som låntagare torde nästan undantagslöst komma att uppträda trafikföretag, som bedriver linjetrafik.

Lånebeloppet bör, som kommissionen föreslagit, i varje särskilt fall beräknas till högst skillnaden mellan anskaffningskostnaden för nytt fordon av ungefär samma storlek och standard som det gamla och beräknad ersättning för tidigareläggningen.

I fråga om lånetiden har kommissionen föreslagit, att denna i första hand begränsas till att omfatta tidigarelägningsperioden. I andra hand bör hänsyn tagas till den praxis som tillämpas inom bilhandeln vid försäljning av här avsedda fordon.

Enligt min mening synes det lämpligt att, på sätt kommissionen föreslagit, begränsa lånetiden till tidigarelägningsperioden. I vissa fall torde emellertid lånetiden härigenom bli för kort för att trafikföretagen skall kunna återbetala lånen. För att få en så nära anknytning som möjligt till den allmänna marknadens villkor bör därför lånetiden kunna bestämmas till högst fyra år med möjlighet för kommissionen att, därest synnerliga skäl anses föreligga för en längre lånetid, förlänga denna till högst fem år. Under lånetiden bör amortering ske enligt uppgjord amorteringsplan.

Kommissionen föreslår, att ränta skall utgå på lämnade lån men att denna bör avräknas mot den räntegottgörelse av samma storlek som låntagaren blir berättigad till enligt ersättningskungörelsen. I likhet med kommissionen anser jag, att ränta bör utgå på lämnade lån. Enligt vad jag inhämtat från kommissionen har denna nu fastställt regler för beräkning av ersättning för tidigarelagd anskaffning. Dessa regler är så utformade, att räntegottgörelse ingår i den sammanlagda ersättningen för tidigareläggningen. Under sådana förhållanden bör någon avräkning icke ske under tidigarelägningsperioden.

Räntan bör anknyta till allmänna marknadens räntevillkor. Jag förordar därför, att en rörlig ränta utgår efter en räntefot som är två procentenheter högre än riksbankens vid varje tidpunkt gällande diskonto. Dröjsmålsräntan bör vara ännu två procent högre.

I likhet med kommissionen anser jag, att säkerhet bör krävas för lämnade lån. Säkerheten bör bedömas enligt bankmässiga grunder. Svårigheter kan emellertid uppstå för trafikföretag att prestera godtagbar säkerhet. Vid sådant förhållande bör kraven på säkerhet kunna eftersättas något och som lånevillkor även föreskrivas, att låntagarna skall hålla det med långivningens avsedda fordonet helförsäkrat samt ej överlåta detsamma utan långivarens medgivande. Som ytterligare villkor för lån bör kunna föreskrivas att för den händelse genom ny lagstiftning inteckning i trafikföretags rörelsetillgångar skulle tillskapas låntagaren skall medge sådan inteckning.

Frågor rörande långivningen bör lämpligen prövas i samband med att statens högertrafikkommission granskar trafikföretagens planer för omställning av fordonsparken. Jag biträder därför förslaget, att kommissionen bör vara lånebeviljande myndighet. Ansökningar om lån bör därför inges till kommissionen. Likaledes finner jag det lämpligt, att de kamerala och juridiska uppgifterna i samband med långivningen omhänderhas av statskontoret.

Det totala lånebehovet har av kommissionen på grundval av från trafikföretagen inhämtade uppgifter om önskade lånebelopp beräknats till mellan 75 och 125 milj. kr. Med hänsyn till att en viss allmän överskattning av lånebeloppet torde vidlåda en beräkning av denna art, bedömer jag, att det sammanlagda lånebehovet icke kommer att överstiga 75 milj. kr.

Kommissionen har föreslagit, att finansieringen av långivningen skall ske genom att medel anvisas under anslaget Kostnader för övergång till högertrafik. Då särskilda medel för långivningen icke torde erfordras under innevarande budgetår är jag icke nu beredd att ta ställning till frågan om den anslagstekniska redovisningen av långivningen. Jag avser att senare framlägga förslag härom.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer, jag i det föregående förordat, utfärda de närmare föreskrifter som erfordras för långivningen.

Utskottet. Kungl. Maj:ts förevarande förslag innebär att principbeslut nu bör fattas om statlig långivning — på vissa i propositionen närmare angivna villkor — för att underlätta anskaffningen av högertrafikbussar i sådana fall, då anskaffningen sker tidigare än normalt. Utskottet, som tillstyrker förslaget och icke heller funnit anledning till erinran mot vad departementschefen i sammanhanget i övrigt anfört och förordat, hemställer följaktligen,

att riksdagen må

a) godkänna i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 29 oktober 1964 föreslagna riktlinjer för långivning i samband med tidigare lagd anskaffning av högertrafikbussar;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen i förenämnda statsrådsprotokoll föreslagit utfärda närmare föreskrifter för långivningen.

Stockholm den 8 december 1964

På statsutskottets vägnar:

ERNST V. STAXÄNG

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, Boman, fröken Andersson, herrar Birger Andersson, Ivar Johansson, Virgin, Fritz Persson, Rikard Svensson, fru Wallentheim, herrar Per Jacobsson, Söderberg, Mårtensson, Källqvist och Sundin; samt

från andra kammaren: herrar Staxäng, Petterson i Degerfors, Gustafsson i Stockholm, Karlsson i Olofström, Svensson i Stenkyrka, fröken Elmén, herr Nilsson i Göingegården, fru Lewén-Eliasson, herrar Svensson i Ljungkile, Johansson i Norrköping, Gustafsson i Uddevalla, Andersson i Knäred, Fagerlund, Löfroth och Heidenberg.