

Nr 13

Utlåtande i anledning av motioner om reserabatter för folkpensionärer, förtidspensionärer, studerande och värnpliktiga, om reserabatter å busslinjer som ersatt nedlagda järnvägslinjer samt om fria resor för värnpliktiga till hemorten.

Till allmänna beredningsutskottet har hänvisats följande motioner:

1) de likalydande motionerna I: 464 av herr *Ebbe Ohlsson m. fl.* och II: 588 av herr *Magnusson* i Tumhult *m. fl.*, vari hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning av frågan om införande av rabatter å busslinjer för studerande och värnpliktiga;

2) de likalydande motionerna I: 122 av herr *Karl-Erik Eriksson* och herr *Wirtén* samt II: 156 av herr *Andersson* i Örebro *m. fl.*, vari hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte ge till känna önskvärdheten av att de rabatter som värnpliktig personal nu åtnjuter på statens järnvägars järnvägslinjer skall utsträckas att gälla även vid färd med statens järnvägars busslinjer;

3) motion II: 469 av herrar *Ngström* och *Trana*, vari hemställes, under hänvisning till att studerande ungdom och folkpensionärer förlorar förmånen av nedsatta resekostnader i de fall där persontrafik på järnvägar har ersatts med busslinjer, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer, att det å de nedlagda järnvägslinjerna tidigare gällande rabattsystemet för ifrågavarande grupper överföres att gälla vid resa med de insatta busslinjerna;

4) de likalydande motionerna I: 123 av herr *Svanström m. fl.* och II: 157 av herrar *Johansson* i Växjö och *Elmstedt*, vari föreslås, att riksdagen måtte besluta medge att med tillämpning från den 1 juli 1967 all värnpliktig personal genom generellt gällande frikort skall erhålla fria resor mellan förläggningssorten och hemorten under den tid militär tjänstgöring pågår i enlighet med vad i motionerna anförts;

5) de likalydande motionerna I: 374 av herr *Hübinette* och fru *Hultell* samt II: 472 av fröken *Wetterström m. fl.*, vari hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att Kungl. Maj:t måtte anmoda SJ att utreda dels möjligheten att låta SJ:s 67-kortsförmåner omfatta förtidspensionärer som ej uppnått 67-årsåldern, dels möjligheten att låta 67-kortets förmåner gälla även vid resa med SJ:s bussar;

6) motion II: 834 av herr *Gustafsson* i Borås, vari hemställes, att även förtidspensionärer utan hinder av att de ännu icke uppnått 67 års ålder kommer i åtnjutande av samma rabatt på statens kommunikationsnät som folkpensionärerna nu åtnjuter;

7) de likalydande motionerna I: 36 av herrar *Sundin* och *Erik Filip Petersson* samt II: 49 av herrar *Jonsson* och *Gustavsson* i Alvesta, vari föreslås, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära skyndsam prövning av folkpensionärsrabatterna på av staten ägda trafikmedel så att rabatterna utvidgas fr. o. m. den 1 juli 1967 i enlighet med i motionerna framförda riktlinjer; samt

8) motion II: 320 av herr *Öhvall*, vari hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära skyndsam prövning av folkpensionärsrabatterna på statens järnvägar så att rabatterna utvidgas att gälla även vid resa i 1:a klass.

Utskottet har upptagit motionerna till samtidig behandling.

I motionerna I: 464 och II: 588 framhålles, att den alltmer intensifierade nedläggningen av icke lönsamma järnvägar leder till att allt fler resenärer hänvisas till SJ:s busslinjer.

Studering vid offentliga läroanstalter och värnpliktiga erhåller stor rabatt vid resor å statens järnvägar. I den mån de är hänvisade till busslinjer har de emellertid icke någon möjlighet till speciella rabatter. Resorna förökas avsevärt om de sker med buss i stället för med järnväg. Det vore önskvärt att likartade bestämmelser kunde råda oavsett färd sätt.

Även i motionerna I: 122 och II: 156 framhålles, att statens järnvägar har nedlagt många av sina järnvägslinjer och ersatt dessa med busslinjer. Det har därför blivit svårare för värnpliktiga och civilförsvarspersonal att utnyttja sin rabatt, då denna icke gäller på SJ:s busslinjer. Motionärerna erinrar om att riksdagens revisorer i berättelse till 1965 års riksdag ifrågasatt om tillräckliga skäl förelåg att behålla nu gällande bestämmelser om begränsning av de värnpliktigas rätt till fria resor och föreslagit att hithörande frågor skulle allsidigt utredas. I sitt utlåtande nr 20/1965 förutsatte allmänna beredningsutskottet, att riksdagen framdeles skulle få taga ställning till dessa problem.

Vid samma frågas behandling vid 1966 års riksdag hänvisade utskottet i sitt utlåtande nr 6 till att Kungl. Maj:t uppdragit åt 1965 års försvarsutredning att till särskild prövning upptaga frågan om de värnpliktigas ekonomiska och sociala förmåner, varvid även frågan om rabatter till värnpliktiga för bussresor m. m. skulle tagas i beaktande.

I den debatt som förts angående de värnpliktigas reseförmåner har det förutskickats att riksdagen inom kort kommer att få taga ställning till förslag härom. Det har emellertid nyligen meddelats att frågan om de värnpliktigas fria resor får anstå. Frågan om värnpliktigas reserabatter bör därför tagas upp till förnyad prövning.

I motionen II: 469 framhålles likaså — i fråga om studerande ungdom och folkpensionärer — att förmånen av nedsatta resekostnader på tåg inte gäller vid färd med de bussar som ersätter personbefordran med tåg. De ekonomiska konsekvenserna härav kan inte anses rimliga.

I motionerna I: 123 och II: 157 anföres, att utfärdande av fribiljetter och rekvisition av färdbiljetter till nedsatt pris för värnpliktig personal medför tidsåtgång och kostnader både för de militära myndigheterna och för trafikorganen.

Av ekonomiska skäl använder sig många värnpliktiga av liftning vid färd till hemorten under permissionerna. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är detta mycket otillfredsställande.

Ett generellt frikort, gällande erforderliga trafikförbindelser mellan förlägningsorten och hemorten skulle praktiskt och bekvämt lösa frågan om de värnpliktigas resor.

Kostnadsreglering mellan försvaret och vederbörande trafikorgan kunde ske centralt.

Frågor om pensionärsrabatter i olika former behandlas i de likalydande motionerna I: 374 och II: 472, motionen II: 834, de likalydande motionerna I: 36 och II: 49 samt motionen II: 320. Som ovan framgått berör även motionen II: 469 bl. a. sådan fråga.

I det förstnämnda motionsparet anföres att det s. k. 67-kortets förmåner även borde gälla för förtidspensionärer som ej uppnått 67-årsåldern. Dessa, i regel handikappade människor, torde leva under samma ekonomiska betingelser som ålderspensionärerna och bör i detta avseende bedömas som sådana.

Motionärerna anför vidare, att det också torde vara synnerligen befogat att låta utsträcka 67-kortets förmåner till att gälla även vid resa med SJ:s bussar. Man kan förvänta sig att särskilt de pensionärer som måste fara långa sträckor med SJ:s bussar i samband med tågresor skulle resa oftare än nu är fallet.

Många järnvägslinjer läggs ner och ersätts av SJ:s busslinjer. Orsaken brukar i regel vara för låg resandefrekvens. Om pensionärerna ej får resa till nedsatt pris på SJ:s busslinjer, finns det risk för att antalet resande ytterligare reduceras och kanske i sådan omfattning att det ekonomiska resultatet för linjen i fråga försämras än mer.

I motionen II: 834 framhålles att pensionärer, som genom oförvållad sjukdom för sin försörjnings skull måste förtidspensioneras men ännu icke uppnått 67 år och icke kan komma i åtnjutande av 67-korten, därigenom ofta hindras av ekonomiska skäl att företaga resor vilka i många fall skulle vara av behovet påkallade särskilt i rekreationssyfte.

I motionerna I: 36 och II: 49 erinras om i riksdagen tidigare framförda reformkrav avseende längre giltighetstid för 67-kortet, rabatt också för 1* — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 11 saml. Nr 13*

förtidspensionärer, pensionärer med hustrutillägg, blinda och handikappade samt rabatter även på SJ:s och postverkets busslinjer.

Motionärerna anför att den pågående nedläggningen av persontrafiken på SJ:s järnvägslinjer förstärker motiveringen för bussrabatterna. Sedan 67-kortet infördes 1962 har järnvägslinjer nedlagts varje år, och nedläggningstakten synes öka. Därmed minskas för varje år användningsmöjligheten för denna rabattform. Pensionärerna hänvisas till SJ:s busslinjer och får därmed betydligt ökade reseutgifter. Därtill kommer pensionärer i trakter som inte haft några järnvägar.

Under erinran om dessa frågor tidigare behandling uttalar motionärerna, att det synes nödvändigt att riksdagen i år gör ett direkt uttalande i frågan, som äntligen bör bringas till sin lösning. Denna lösning bör givetvis även omfatta postverkets busslinjer.

I motionen II: 320 anföres, att nu gällande bestämmelser inte medger pensionärsrabatt vid lösen av förstaklassbiljett. Om två makar skall besöka anhöriga och som nu är fallet måste resa 2:a klass för att erhålla rabatt, kan de inte få samma sovkupe. Eftersom många folkpensionärer inte kan reda sig utan hjälp med t. ex. påklädning uppstår olägenheter som kunde undanröjas om man finge välja resklass.

Beträffande motiveringarna i övrigt får utskottet hänvisa till motionerna II: 588, II: 156, II: 469, I: 123, II: 472, II: 834, II: 49 och II: 320.

Utskottet har inhämtat yttrande från järnvägsstyrelsen, poststyrelsen och överbefälhavaren.

Järnvägsstyrelsen anför bl. a.:

»Inom statens järnvägar pågår sedan våren 1966 en ingående översyn av SJ:s taxesystem för järnvägsresor och bussresor. Den väntas bli färdig under hösten 1967. Som en viktig del av detta arbete ingår omprövning av rabattformer, således även de rabatter som beröres i ovannämnda motioner. Vidare prövas möjligheterna att skapa bättre tekniska och prismässiga lösningar för kombinerade resor järnväg—buss.

Översynen omfattar alla rabattformer som statens järnvägar har befogenhet att medge, d. v. s. sådana som kan anses vara förenliga med statens järnvägars ekonomiska intresse (enligt bestämmelse i Kungl. brev den 9.12.1966). Rabatterna och deras verkningar måste alltså ge lönsamt resultat för statens järnvägar.

Statens järnvägar anser, att någon ändring i för närvarande gällande taxa ej bör vidtagas, förrän översynen slutförts. Skulle förändringar göras, t. ex. avseende rabatters giltighet på buss, måste dessa förändringar med tanke på den resande allmänheten, SJ:s försäljnings- och konduktörspersonal och bussförare utformas någorlunda enhetligt. Det går nämligen inte att på bussarna, som är enbemannade och där chauffören har flera arbetsuppgifter, ha alltför skiftande bestämmelser för olika grupper av resenärer.

Om förslaget att utvidga 67-kortet till att gälla även för förtidspensionärer — en fråga som vid flera tidigare tillfällen framförts i riksdagen — vill statens järnvägar framhålla att gränsdragningen vid 67 år för pensio-

närsresor är en gränsdragning med kommersiella och praktiska motiv. Den bygger enbart på förhållandevis lätt konstaterbar ålder och beror således inte på inkomst och levnadsstandard. Social värdering i fråga om förtidspensionärerna skulle ge andra grupper med särskilt låg inkomst möjlighet att med viss rätt ställa krav på motsvarande behandling. Rabatten skulle då delvis få karaktär av social åtgärd grundad på individuell inkomstprövning och ge betydande gränsdragnings- och kontrollproblem. Det kommersiella värdet för statens järnvägar av 67-rabatten är redan nu genom rabatens storlek begränsat. En utvidgning av rabatten att omfatta nya grupper måste innebära risker för försämrad lönsamhet.»

I fråga om de likalydande motionerna I: 123 och II: 157 om fria resor för värnpliktiga till hemorten åberopar styrelsen de synpunkter den framfört i skrivelse den 26 januari 1965 med utlåtande över uttalande av riksdagens revisorer rörande de värnpliktigas fria resor. Häri redogör styrelsen i korthet för rabatteringsförfarandet m. m. och anför vidare bl. a.:

»Om rätten till fria resor utvidgas till att omfatta även resor upp till 20 km, måste SJ räkna med en väsentlig ansvällning av de kortväga resorna. Dessa kommer till stor del att företas under toppbelastningstid, vilket medför betydande merkostnader. Kommersiella motiv finnes därför inte för rabatterning av priset för dessa resor.

De värnpliktiga använder f. n. privatbil för sina resor i viss utsträckning. Om fria resor i obegränsad utsträckning skulle medgivas kan även i fråga om de mera långväga resorna väntas dels en viss övergång från privatbil till tåg/buss, dels en ökning av sådana resor, som redan nu sker med tåg/buss. Eftersom de värnpliktigas tjänstgöringstider alltmer ansluts till vad som gäller i den civila sektorn beträffande fria lördagar och annan ledighet, kommer denna ansvällning av trafiken att sammanfalla tidsmässigt med de redan nu många gånger svärbemästrade trafiktopparna vid veckoskiftena fr. o. m. fredagskvällarna. Med hänsyn härtill är det ej möjligt att slopa alla formaliteter i samband med resorna.

För närvarande gäller att de värnpliktigas järnvägsresor skall förutannälas till SJ så att tåg förstärkningar m. m. skall kunna vidtagas.

Om de värnpliktigas rätt till fria resor befinnes böra utvidgas, är det fortfarande nödvändigt, att det upprätthålles en tillförlitlig form av förutannälan till olika berörda tåg och bussar, och att tillströmningen i anslutning därtill kan regleras till vissa tåg och bussar. De fria resorna för de värnpliktiga bör inte medföra risker för försämrad resestandard vare sig för de värnpliktiga eller för övriga resenärer.

Förslaget, att enbart identitetskort skall berättiga uniformsförsedda värnpliktiga att i obegränsad utsträckning kostnadsfritt anlita SJ, kan sålunda ej anses genomförbart utan att vara kombinerat med ett system av förutannämlningar och reglering av resandetillströmningen.

Styrelsen vill i detta sammanhang nämna att överläggningar sedan en tid pågår mellan Försvarets Civilförvaltning, Försvarsstaben och SJ centralförvaltning om förenkling inom den nu gällande värnpliktsavlöningskungörelsens ram av det administrativa arbetet med utfärdande av biljetter för militära ledighetsresor. Det är styrelsens förhoppning, att dessa överläggningar skall resultera i betydande förenklingar.»

I sitt nu avgivna yttrande anför styrelsen härutöver, att det från expeditionell och avräkningssynpunkt icke finns svårigheter för SJ att införa frikort för värnpliktiga. För att undvika försämrad resestandard för de värnpliktiga och övriga resenärer förutsätter statens järnvägar att resor vid veckoskiftet kommer att förutanmätas som för närvarande.

Poststyrelsen, som yttrat sig över de likalydande motionerna I: 36 och II: 49 samt I: 374 och II: 472, hänvisar till yttrande avgivet till allmänna beredningsutskottet den 1 mars 1965 över motionerna 1965 II: 17 och II: 22. Styrelsen har häri bl. a. uttalat följande:

»De inom postdiligenstrafiken medgivna rabatterna är helt kommersiellt betingade. Avsikten är att rabatterbjudandena skall ge vederbörande kategorier av resenärer impulser att företa resor utöver sådana, som har karaktär av nödvändighetsresor, samt att resorna skall förläggas till de tider på året, då fordonskapaciteten inte är fullt utnyttjad. Någon rabatterning av andra skäl än kommersiella är inte befogad under de pressade drifekonomiska förhållanden, som nu råder på busstrafikens område. Om vissa trafikantgrupper av sociala eller andra skäl anses böra beredas möjlighet att företa bussresor till nedsatt pris, kan det inte anses rimligt att busstrafikföretagen för den skull skall påtaga sig taxenedsättningar utan att gottgöras för intäktsbortfallet i annan ordning.

Under den tid på året, då läsning pågår i skolorna, utföres skolskjutsar i viss utsträckning i ordinarie linjeturer. Antalet skolbarn, som befordras endast viss delsträcka, kan därvid vara så stort, att i turen måste insättas en buss med större passagerarutrymme än som i övrigt skulle erfordras. Därigenom kan viss marginalkapacitet i fråga om passagerarbefordran uppkomma under dessa tidsperioder på de sträckor, där antalet skolbarn är mindre. Sommardid kan i regel vagnstorleken bättre anpassas efter trafikunderlaget och resandeantalel, som — bortsett från skolbarnen — då kraftigt ökar i det inte ringa antal postdiligensturer, som utföres på sträckor, där turisttrafik förekommer. Regelbunden marginalkapacitet kan därför för diligenströrelsen som helhet inte sägas förekomma under sommaren och i synnerhet ej under högsommarens allmänna semesterperioder. Poststyrelsen anser sig av denna anledning inte kunna överväga att utsträcka folkpensionärsrabatten att tillämpas även under den del av sommaren, som nu är undantagen (16.6—14.8).

Med hänsyn till att biljettförsäljningen i postdiligenstrafiken huvudsakligen sker genom förarnas försorg, är det angeläget att biljett- och taxebestämmelserna förenklas så mycket som möjligt. Poststyrelsen har därför eftersträvat att tillämpningsbestämmelserna för medgivna kategorirabatter skall nära överensstämma, dels sinsemellan, dels i möjlig mån med motsvarande bestämmelser för rabatterade järnvägsresor. Postverket samarbetar därjämte i berörda hänseenden med de privata busstrafikutövarnas länsorganisationer inom diligenstrafikområdet. Det förhållandet att såväl studerande- som folkpensionärsrabatterna numera tillämpas under exakt samma tidsperioder får ur denna synpunkt anses värdefullt.»

Sammanfattningsvis har styrelsen i detta yttrande anført, att enbart kommersiella synpunkter bör läggas till grund för bedömning av rabatters be-

rättigande i busstrafik. Mot den bakgrunden finns för postdiligenstrafikens vidkommande för närvarande inte skäl för utvidgning av de kategorirabatter, som redan införts, och ej heller för införande av nya rabattformer.

Överbefälhavaren, som yttrat sig över de sinsemellan likalydande motionerna I: 122 och II: 156, I: 123 och II: 157 samt I: 464 och II: 588, tillstyrker i princip förbättringar av de värnpliktigas reseförhållanden. Med hänsyn till att frågan om de värnpliktigas ekonomiska och sociala förmåner behandlas av 1965 års försvarsutredning och till det förhållandet att kostnaderna för förbättringar av detta slag måste ses i samband med andra kostnader anser sig överbefälhavaren emellertid förhindrad att f. n. taga ställning till de i motionerna upptagna förslagen.

Utskottet

Utskottet vill först beröra de i motionerna nr I: 464 och II: 588, I: 122 och II: 156 samt I: 123 och II: 157 framställda yrkandena rörande rese-rabatter och fria resor för värnpliktiga. Vid behandling av motion nr II: 309 1966 angående statens järnvägars rabattresor för värnpliktiga hänvisade utskottet i sitt utlåtande nr 6/1966 till att 1965 års försvarsutredning fått i uppdrag att pröva frågan om de värnpliktigas ekonomiska och sociala förmåner och att även en genom försvarets civilförvaltning gjord undersökning angående rabatter till värnpliktiga för bussresor m. m. överlämnats till utredningen för att beaktas vid uppdragets fullgörande. Statsutskottet, som behandlat motioner (nr I: 52 och II: 88/1966) om vissa fria resor för värnpliktiga, hänvisade också i sitt utlåtande nr 4/1966 till försvarsutredningens uppdrag. I enlighet med utskottets förslag avslog riksdagen ifrågavarande motioner.

Då hithörande frågor fortfarande ligger under utredning finner beredningsutskottet, att de likalydande motionerna I: 464 och II: 588 — i vad avser rabatter för värnpliktiga — I: 122 och II: 156 samt I: 123 och II: 157 icke nu torde böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet har vid ett flertal tillfällen, senast åren 1964 (utskottets utlåtande nr 9), 1965 (utlåtandena nr 19 och 20) och 1966 (utlåtandena nr 4 och 5) haft att behandla frågor om SJ:s reserabatter för folkpensionärer m. fl.

Grundläggande för utskottets bedömning av hithörande frågor — liksom för riksdagens ställningstaganden — har varit de riktlinjer för trafikpolitiken, som höstriksdagen år 1963 antagit i enlighet med förslag i proposition 1963: 191 och som innebär att SJ skall drivas helt enligt affärsekonomiska principer. SJ har alltså att själv i enlighet med av riksdagen fastställda driftsekonomiska principer avgöra sådana frågor som hur och när rabatter bör lämnas. Där det i särskilda fall anses lämpligt att driva icke lönsam trafik skall kostnaderna ersättas av statsmedel (»kollektivbiljett»).

Motsvarande trafikpolitiska riktlinjer tillämpas också i fråga om postverkets diligenstrafik.

Som framgår av järnvägsstyrelsens yttrande pågår en omfattande översyn av SJ:s taxeshystem för järnvägsresor och bussresor, och som en viktig del av detta arbete ingår omprövning av alla rabattformer, som statens järnvägar har befogenhet att medge. Härvid torde frågor om rabattförmånernas utformning, om vilka trafikantkategorier, som bör få del av dessa förmåner, samt villkoren i övrigt komma att behandlas.

Spörsmålet om att utsträcka rabatteringen även till SJ:s bussar, som upptagits för olika kategorier av trafikanter i motionerna I: 464 och II: 588, II: 469, I: 374 och II: 472 samt i I: 36 och II: 49, har i samtliga motioner i särskild grad ansetts angeläget att lösa, då en järnväg nedlagts och ersatts med en busslinje. Utskottet anser sig kunna förutsätta, att särskild uppmärksamhet kommer att ägnas dessa problem.

Beträffande det i motionerna I: 36 och II: 49 upptagna kravet på att rabatter borde lämnas på postverkets busslinjer efter samma normer som vid SJ bör uppmärksammas, att postverkets och SJ:s taxeshystem utarbetas i samråd mellan verken och att de allmänna riktlinjerna för taxepolitiken är tillämpliga även för postverkets del.

I motionerna nr I: 374 och II: 472, II: 834, I: 36 och II: 49 har ånyo väckts förslag att låta 67-kortet gälla även för förtidspensionärer, hustrutilläggs-tagare, blinda och andra handikappade, och vidare i motionerna I: 36 och II: 49 förslag om en utsträckt giltighetstid för 67-kortet. Slutligen har i motion II: 320 föreslagits att folkpensionsrabatten även borde gälla för resa i 1:a klass. Riksdagen har tidigare beslutat lämna dessa och liknande motionsyrkanden utan någon åtgärd. Med hänsyn till de av riksdagen antagna principerna för driften av statens järnvägar och till pågående taxeshöversyn finner utskottet, att motionerna II: 834 och II: 320 liksom även i nu behandlade delar motionerna I: 374 och II: 472 samt I: 36 och II: 49 icke torde böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet får därför hemställa,

att följande motioner, nämligen

- a) I: 464 och II: 588;
- b) I: 122 och II: 156;
- c) II: 469;
- d) I: 123 och II: 157;
- e) I: 374 och II: 472;
- f) II: 834;
- g) I: 36 och II: 49; samt
- h) II: 320,

i den mån de icke kan anses besvarade med vad ovan anförts, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 30 mars 1967

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Möller, Hellebladh, Wallmark, Eric Gustaf Peterson, Oscar Carlsson*, Axel Kristiansson, fru Hultell, fru Elvy Olsson, herr Helge Karlsson, fru Hamrin-Thorell, herr Torsten Hansson och fru Landberg*;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, fru Jäderberg, herrar Hamrin i Kalmar*, Svensson i Kungälv, Lundmark, Nordgren, Andersson i Örebro, Johansson i Växjö, Nilsson i Agnäs, Hansson i Piteå, Hugosson och Josefson i Arrie.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Särskilt yttrande

av herrar Wallmark, Eric Gustaf Peterson, Axel Kristiansson, fru Hultell, fru Elvy Olsson, fru Hamrin-Thorell, herrar Hamrin i Kalmar, Nordgren, Andersson i Örebro, Johansson i Växjö, Nilsson i Agnäs och Josefson i Arrie.

Under en följd av år har väckts motioner med förslag om utredningar eller andra åtgärder i frågor om reserabatter för folkpensionärer, förtidspensionärer och jämställda grupper. Dessa återkommande meningsyttringar och den bakomliggande opinion de givit uttryck för torde ha varit en pådrivande kraft t. ex. vid införandet fr. o. m. 1962 av 67-kortet. Det har visat sig att denna rabattering icke endast varit väl förenlig med den för de statliga trafikföretagen gällande lönsamhetsprincipen utan att den även lämnat god vinst.

I samband med pågående översyn inom SJ av taxesytemet avses även olika rabattformer komma att övervägas. Det kan därvid visa sig att utvidgade rabattförmåner skulle ställa sig ekonomiskt fördelaktiga för SJ. Sådana faktorer som medverkat till att 67-kortet kommit till omfattande användning — t. ex. att pensionärer ofta disponerar sin tid fritt samt att de i många fall kan leva under relativt knappa förhållanden och genom en ekonomisk förmån få impuls till resor — gäller bl. a. också för många förtidspensionärer. Även med utgångspunkt från ett strikt lönsamhetsresonemang finns det därför anledning att söka vinna ökad trafikantvolym genom en mer vidsträckt rabattering. En reform som innebär att rabattförmånerna för pensionärer utvidgas bedömer vi som synnerligen önskvärd även om det skulle visa sig att den inte är företagsekonomiskt motiverad. Då det emellertid inte är SJ:s sak att ge socialt betingade rabattförmåner får i sådant fall särskild ersättning till SJ anvisas över statsbudgeten. För den händelse den inom SJ pågående översynen av taxesytemet inte kommer att medföra utökade rabattförmåner i enlighet med vad vi bedömer som önskvärt återkommer vi med förslag härom.