

Nr 241

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

(Lika lydande med motion nr 755 i Andra kammaren)

Enligt de av Kungl. Maj:t och riksdagen år 1963 antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken gäller bl. a. att denna politik skall syfta till att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning. I den av riksdagen antagna propositionen (1963 nr 191) uttalades att »i den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice i fråga om landtransporter, som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning utgå av allmänna medel. En dylik ersättning är icke att betrakta såsom en subvention åt trafikföretaget utan såsom ett köp från det allmännas sida av vissa transporttjänster, som företaget självt från företagsekonomiska synpunkter ej har anledning utföra» (s. 59).

I linje med det anförda utgår sedan flera år tillbaka ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer.

Sagda ersättningar regleras enligt föreskrifterna i Kungl. Maj:ts kungörelse den 7 maj 1965 (nr 201) om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden. Föreskrifterna innebär i princip att ersättningsbeloppen begränsas till vad som svarar mot två kronor per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete, varvid med sådant trafikarbete menas det som motsvarar en daglig dubbeltur på varje i icke ekonomiskt bärkraftig landsbygdslinje ingående vägsträcka. Begränsningen till två kronor per vagnmil har kvarstått oförändrad sedan statsbidrag i dessa former första gången blev tillgängliga under budgetåret 1961/62. Författningen föreskriver emellertid att bidraget, om *synnerliga skäl* föreligger, må överstiga vad som svarar mot två kronor per vagnmil.

I statsverkspropositionen bilaga 8 framhåller departementschefen att han delar statens biltrafiknämnds uppfattning att en höjning av den generella maximigränsen för statsbidrag är berättigad. Statens biltrafiknämnd har i skrivelse den 14 september 1967 framhållit önskvärdheten av en generell höjning av begränsningsregeln från 2 till 3 kronor per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete. Biltrafiknämnden har i sina bedömanden beräknat att med hittillsvarande regler erfordras ett anslag av 8 560 000 kronor. Därest bidraget ökas från 2 till 3 kronor skulle erfordras 12 000 000

kronor. I enlighet med statskontorets yttrande föreslår departementschefen att anslaget skall utgå med 9 000 000 kronor och att formerna för bidragsgivningen skall utredas. I avvaktan på denna utredning föreslås vidare att maximigränsen enligt nuvarande regler höjs från 2 kronor till 2:50 kronor.

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

Den av departementschefen nu föreslagna uppräknigen av anslaget synes oss snävt tilltagen. Från 1 januari i år sätter verkningarna av den höjda fordonsskatten in. Ökade omkostnader i övrigt torde innebära att ett större antal företag kommer att begära förhöjt bidrag av synnerliga skäl.

Situationen för linjetrafiken på landsbygden är svår. Särskilt gäller detta glesbygdsområdena, där risken för ytterligare inskränkningar i linjetrafiken är stor. Det totala underskottet uppgår redan till omkring 30 miljoner kronor årligen. I ett sådant läge bör anslaget åtminstone uppräknas så, att en generösare tillämpning av föreskrifternas synnerliga skäl kan ske.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1968/69 måtte anvisa ett reservationsanslag av 10 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 24 januari 1968

Bertil Strandberg (h)

Lars Schött (h)
