

## Nr 360

Av herrar Ringaby och Andersson i Örebro, *angående ändrade grunder för beräkning av statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 266 i Första kammaren)

Översikten av kommunikationsdepartementets verksamhetsområde i bilaga 8 till årets statsverksproposition behandlar bl. a. transportförsörjningsproblemen i områden med svagt trafikunderlag. Det framhålls att särskilda insatser för att upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning i sådana områden är en betydelsefull del av den nya trafikpolitiken.

Under år 1968 utförde en arbetsgrupp med representanter för bl. a. Svenska kommunförbundet en undersökning av möjligheten att komplettera och omstrukturera den befintliga kollektiva trafiken i glesbygdsområden för att åstadkomma en tillfredsställande trafikförsörjning. Resultatet av undersökningen redovisades i ett betänkande »LOKAL TRAFIKSERVICE. Modellplanering i Vilhelmina» (SOU 1968:33). Arbetsgruppen anvisar där vägar för kommunala initiativ och insatser för trafikservice inom kommuner. Kommunernas kostnader för sådan trafikservice kommer, enligt uttalande i statsverkspropositionen, att beaktas vid prövning av framställningar om extra skatteutjämningsbidrag.

De sålunda föreslagna åtgärderna är inriktade på att ge de mest isolerade av de perifert boende befolkningsgrupperna — ålders- och sjukpensionärer, handikappade och andra, som saknar tillgång till egna transportmöjligheter — tillfälle att komma i förbindelse med närmaste serviceort. Systemet förutsätts i första hand vara en komplettering till den redan befintliga kollektivtrafiken men skall även, genom att kunna överta vissa olönsamma och tidskrävande uppgifter, såsom nu förekommande avvikelser från genomgående linjer fram till bebyggelse relativt långt från huvudvägen, kunna bidra till en omstrukturering och standardförbättring av denna trafik.

Flera kommuner i landet har redan tagit initiativ för att sätta vilhelminastudiens förslag i praktisk tillämpning. Men de åtgärder det här kan bli fråga om löser endast en begränsad om än vital del av transportförsörjningsproblematiken. Kvar står frågan om hur man för framtiden skall lösa problemen beträffande upprätthållande av ett regionalt kollektivtrafiksy-

stem i områden, där underlaget även för sådan trafik är otillräckligt för att ge självbärighet åt driften. Ett sådant trafiksystem har en mer allmän serviceuppgift att fylla än vad som kan anses falla inom primärkommunernas eller kommunblockens direkta ansvar. Både för resor över längre sträckor och för regionaldistribution av post, tidningar och andra förnödenheter är det ett angeläget riksintresse, att landet kan bibehålla ett väl utbyggt kollektivt trafiksystem.

Också detta är uppmärksammat i den nya trafikpolitiken, som anvisar möjligheten att samhället griper in och köper transporttjänster av trafikföretagen i områden, där tillfredsställande förbindelser eljest inte skulle vara företagsekonomiskt motiverade.

Anslagen under kommunikationshuvudtiteln för ersättning dels till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m., dels till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer har båda denna karaktär av köp av transporttjänster. Insatserna för järnvägs- och busslinjetrafiken skiljer sig emellertid så till vida att de i förra fallet avser att ge full underskottstäckning medan de i det senare endast ger täckning för en mindre del av de redovisade underskotten.

Den fortlöpande redovisningen från den bidragsbeviljande myndigheten av den ekonomiska utvecklingen inom den bidragsberättigade busslinjetrafiken visar en kontinuerlig försämring av driftresultaten ända från år 1961, när denna form av ersättning första gången utgick. Transportnämnden, som från och med 1968 handhar prövningen av bidragsansökningarna, har senast i PM 24.6.1968 redogjort för anslagsanvändningen under budgetåret 1967/68. Därav framgår bl. a. att de sammanlagda bidrag, som utbetalades under detta budgetår, endast täckt 20 % av de totalt redovisade underskotten på de bidragsberättigade linjerna. I reella belopp betyder detta, att det kvarstår drygt 28 milj. kr. i underskott, som icke täcks genom anslaget. En väsentlig utarmning av trafikens driftekonomiska resurser föreligger alltså, vilket inger stora farhågor för en drastisk försämring av transportapparaten inom några få år. Snara åtgärder måste alltså till för att motverka detta.

Vi är väl medvetna om att saken är uppmärksammat inom kommunikationsdepartementet. En särskild sakkunnig har under 1968 tillkallats med uppgift att se över de gällande bidragsreglerna.

1968 års riksdag beslutade också om höjning av anslagsbeloppet med 2 milj. kr. till 9 milj. kr. Höjningen sammanhängde med en ökning av den generella bidragsgränsen från kr. 2:— per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete till kr. 2:50. Framställningar hade emellertid dessförinnan gjorts om att gränsen borde sättas vid kr. 3:— och transportnämnden har i årets petita återkommit till detta och samtidigt föreslagit att anslaget skulle uppräknas till 12,1 milj. kr.

Vid kontakt med transportnämnden har dessutom inhämtats, att inne-

varande budgetårs anslag på 9 milj. kr., varav 8 923 500 stått till förfogande för bidragsgivningen, endast kunnat utnyttjas genom en generös tillämpning av möjligheten att meddela förhöjt bidrag, när synnerliga skäl föreligger. Den gällande generella bidragsgränsen på 2:50 kr./vagnmil stryker alltså medelsbehovet, trots att det för den bidragsberättigade trafiken redovisats underskott på sammanlagt 38,1 milj. kr. Ett kvarhållande vid denna begränsningsregel skulle med den föreslagna anslagshöjningen på 935 000 kr. lämna ytterligare betydande belopp över, som inte kan utnyttjas för att generellt bidra till underskottstäckningen. Vi anser detta olyckligt och vill föreslå, att man i avvaktan på resultatet av pågående utredning provisoriskt höjer såväl anslagsbelopp som bidragsgräns till vad transportnämnden föreslagit. Alternativt kunde en begränsad höjning av bidragsgränsen till 2:75 kr./vagnmil i kombination med kvarhållande av det föreslagna anslaget vara motiverad. Det skulle då falla på transportnämnden att inom ramen för disponibla medel och i övrigt gällande bidragsregler vidta de dispositioner, som bedömningen av bidragsbehoven ger anledning till.

De ifrågasatta åtgärderna ter sig så mycket mer angelägna som årets bidragsansökningar bl. a. kommer att återspegla den kostnadsökning, som är resultatet av 1968 års höjda fordonsskatter. För de trafikföretag, som förra året erhöll bidrag för olönsam linjetrafik, kan denna kostnadsökning beräknas till sammanlagt mer än 6 milj. kr. Med hänsyn till trafikens karaktär och betydelse kan det anses motiverat att hänsyn tas till denna kostnadsökning vid anslagstilldelningen.

I detta sammanhang vill vi slutligen även fästa uppmärksamhet vid betydelsen av att restitutionsreglerna i samband med bilskatten blir reviderade. Icke minst inom de berörda trafikföretagen förekommer betydande säsongvariationer i resursutnyttjandet. Främst är det skolskjutsverksamheten, som föranleder behov av särskilda fordonsinsatser under delar av året. Under sommarlov och även andra längre ledigheter kan man inte finna ekonomisk sysselsättning för vissa fordon. Det skulle då betyda en kostnadsbesparing om man kunde avregistrera dessa för kortare tid och andra perioder än kalendermånad, som är den nu gällande grundvalen för skatterestitution. Med de nya skattesatserna från år 1968 uppgår den genomsnittliga skattekostnaden för buss av normal storlek till mellan 12 och 15 kr. per dag. En säsongmässig avregistrering av en buss under skolornas sommarlov (från 10 juni till 25 augusti) skulle med dagsskatteberäkning därmed kunna innebära en kostnadsbesparing med upp emot kr. 1 000:— mot mindre än hälften därav med gällande bestämmelser om kalendermånad. Vi förutsätter alltså att denna fråga blir föremål för särskilda överväganden och förslag inom den pågående bilskatteutredningen.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs,

att riksdagen måtte besluta

I. att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring av K. K. den 7 maj 1965 (nr 201) om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden, att bidrag fr. o. m. kalenderåret 1969 generellt medgives med upp till tre kronor per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete, samt

II. att till *Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer* för budgetåret 1968/69 anvisa ett reservationsanslag av 12 100 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 27 januari 1969

*Per-Eric Ringaby (m)*

*Sven G. Andersson (fp)*

i Örebro

---