

Nr 13

Trafikutskottets betänkande i anledning av propositionen 1973: 53 angående bidrag till viss busstrafik, m. m. jämte motioner.

Propositionen

Sedan Kungl. Maj:t i propositionen 1973: 1 bilaga 8 under punkten F 2 (s. 172—173) beräknat medel för nedannämnda ändamål har Kungl. Maj:t i propositionen 1973: 53 (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1) godkänna de i propositionen redovisade riktlinjerna för ett reviderat bussbidragssystem,

2) godkänna att en bussbidragsnämnd med de uppgifter som angetts i propositionen inrättas den 1 juli 1973,

3) till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1973/74 anvisa ett reservationsanslag av 17 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

4) till Bussbidragsnämnden för budgetåret 1973/74 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 360 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I propositionen föreslås ändrade bestämmelser för bidrag till olönsam linjetrafik med buss m. m. på landsbygden. Innebörden av förslaget är att bidragsgivningen i fortsättningen skall avse sådan linjetrafik som ingår i en i fråga om trafikens omfattning och inriktning preciserad lokal eller regional trafikförsörjningsplan. Med hänsyn till den pågående regionala trafikplaneringen avses den ändrade ordningen genomföras i två etapper, varav den första avser stödet till lokal trafikservice och den andra etappen stödet till regional trafikservice.

I fråga om bidragsgivningen avseende den lokala trafikservice — som närmare behandlas i förevarande proposition — föreslås att inom ramen för anvisade medel bidrag utgår till högst två dagliga dubbelturer på en landsbygdslinje med högst 35 procent av underskottet under förutsättning att lägst 60 procent kostnadstäckning uppnås i trafiken.

Till lokal trafikservice i kommuner inom det inre stödområdet föreslås ett i förhållande till landet i övrigt förstärkt stöd innebärande att kravet på kostnadstäckning sänks till lägst 50 procent och att bidrag kan utgå med högst 50 procent av underskottet.

Där synnerliga skäl föreligger kan härutöver bidrag utgå inom ramen för anvisade medel.

Framställningar om bidrag till lokal trafikservice skall inlämnas till vederbörande länsstyrelser. Dessa har också att besluta om bidrag, därvid utrymmet för bidragsgivning följer av de regionala medelsramar som Kungl. Maj:t — med anlitande av ifrågavarande riksstatsanslag — ställer till resp. länsstyrelserns förfogande.

För erforderlig samordning, rådgivning och uppföljning av bidragssystemet, för handläggning av anslagsfrågor m. m. föreslås inrättandet av en central nämnd, bussbidragsnämnden.

De ändrade bestämmelserna för bidrag till lokal trafikservice föreslås gälla fr. o. m. trafikåret 1974—1975. Denna tidpunkt för ikraftträdandet har valts med hänsyn till de från kommunalt håll uttalade önskemålen om tillräcklig förberedelsestid för arbetet med upprättandet av lokala trafikförsörjningsplaner.

Fram till angivna trafikår gäller nuvarande bidragsordning i sin helhet. Fr. o. m. angivna trafikår — då alltså de nya bidragsbestämmelserna tillämpas för den lokala trafikservicen — begränsas bidragsgivningen enligt nuvarande ordning till den trafik som ej omfattas av de lokala trafikplanerna. I anslutning till särskild proposition avseende det statliga stödet till regional trafikservice bedöms herefter nuvarande bidragssystem i sin helhet kunna avvecklas.

Medelsbehovet för bidragsgivningen under trafikåret 1974—1975 beräknas till 28 milj. kr., varav 21 milj. kr. avser bidrag till lokal trafikservice samt 7 milj. kr. bidrag enligt i huvudsak nuvarande bidragsordning till övrig trafikservice. I senare fallet förutsätts härvid viss höjning av den i bidragsförfattningen angivna vagnmilersättningen.

Motionerna

I motionen 1973: 1747 av herr Wååg m. fl. (s) hemställs att riksdagen i anslutning till sin behandling av propositionen uttalar, att utvecklingsregion utgörande primärt centrum, om de ingående kommunerna så önskar, får i sin helhet, oberoende av bidragsbestämmelserna, planeras som lokalt trafikområde.

I motionen 1973: 1781 av herrar Fälldin (c) och Helén (fp) hemställs att riksdagen vid sin behandling av propositionen 1. beslutar att bidragsmöjlighet skall föreligga om busslinje till mer än halva sin längd är belägen utanför stadsplanelagt område, 2. beslutar att krav på viss kostnadstäckning inte skall uppställas som villkor för att statsbidrag skall utgå för busstrafik, 3. beslutar att statsbidrag skall utgå med 50 procent av det verkliga underskottet, dock med 75 procent till kommunblock/kommun i inre stödområdet samt till Gotlands kommun, 4. hos Kungl. Maj:t anhåller att referenstaxan utformas i samarbete med Svenska kommunförbundet på i motionen angivna grunder, 5. hos Kungl.

Maj:t anholder att utvärdering av det nya systemet kommer till stånd och att resultatet härav förelägges riksdagen, 6. hos Kungl. Maj:t anholder om förslag till höstriksdagen angående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder liknande dem som kommer att gälla för busstrafiken, 7. a) uttalar att maximigränsen för bidrag till icke lönsam busstrafik må höjas till 3: 50 kr. per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete, b) till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1973/74 anvisar ett reservationsanslag av 18 600 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I motionen 1973: 1782 av herr Lothigius m. fl. (m) hemställs att riksdagen beslutar 1. att krav på viss kostnadstäckning inte skall uppställas som villkor för att statsbidrag skall utgå, 2. att statsbidrag skall utgå med 50 procent av underskottet, dock med 75 procent inom inre stödområdet samt till Gotlands kommun, 3. anholder hos Kungl. Maj:t att den s. k. referenstaxan utformas efter förhandlingar med Svenska kommunförbundet i enlighet med vad i motionen anförts, 4. anholder hos Kungl. Maj:t om att riksdagen föreläggs en sammanställning av erfarenheterna av det nya systemet, 5. uttala att den s. k. vagnmilsersättningen bör utgå med högst 3: 50 kr. mil, 6. anvisa 18 600 000 kr. till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1973/74, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I motionen 1973: 1783 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen med anledning av propositionen måtte besluta 1. att avslå propositionens förslag angående krav om viss kostnadstäckning som förutsättning för statsbidrag, 2. att riksdagen måtte uttala att bidraget bör uppgå till 50 procent av underskottet, i inre stödområdet 75 procent, 3. att hos regeringen hemställa att frågan om referenstaxans storlek tas upp till förnyat övervägande i enlighet med i motionen framförda synpunkter.

I motionen 1973: 1784 av herrar Taube (fp) och Henmark (fp) hemställs att riksdagen vid behandlingen av propositionen måtte uttala, att primärt centrum, omfattande två eller flera kommuner, får trafikplaneras som lokalt trafikområde utan att detta inverkar på bestämmelserna om bidrag.

Utskottet

Departementschefen erinrar inledningsvis om tillkomsten av det nuvarande bidragssystemet och det stöd åt trafikföretagen på landsbygden som bidragsgivningen under de gångna åren inneburit. Utglesningen

av den kollektiva trafiken har därmed motverkats och trafikservicen för den del av allmänheten som alltjämt är beroende av de kollektiva trafikmedlen har kunnat vidmakthållas på ett sätt som eljest inte varit möjligt. Samtidigt som detta konstateras framhålles dock att systemet på en rad närmare angivna punkter är behäftat med brister som det är angeläget att komma till rätta med.

Utskottet, som delar departementschefens uppfattning härvidlag, har tidigare i skilda sammanhang understrukt vikten av att en tillfredsställande kollektiv trafikförsörjning upprätthålls i våra landsbygds- och glesbygdsområden. Att så sker har också bedömts vara en viktig förutsättning för att de av riksdagen uppställda regionalpolitiska målsättningarna skall kunna uppnås. I anledning bl. a. härav har under senare år inom den s. k. bussbidragsutredningen ett utredningsarbete bedrivits i syfte att — genom ett ändrat bidragssystem — få till stånd en rationellare trafik och en förstärkning av stödet till den kollektiva trafikförsörjningen på landsbygden. Sedan utredningen numera slutförts har på grundval av dess betänkande i frågan (Ds K 1972: 7) och efter vederbörlig remissbehandling i förevarande proposition lagts fram förslag till en revidering och förstärkning av bidragssystemet.

Beträffande de sålunda framlagda förslagen samt de i anslutning till propositionen väckta motionerna får utskottet anföra följande.

Den grundläggande principen bör som departementschefen framhållit även i fortsättningen vara att linjetrafik på landsbygden primärt skall erbjudas i den omfattning som är möjlig från företagsmässiga utgångspunkter och som alltså kan drivas utan underskott och då givetvis i rationella former och med en väl avvägd taxa. I de fall där det inte är möjligt att vidmakthålla en rimlig trafikförsörjning med tillgodoseende av kravet på kostnadstäckning bör bidrag kunna utgå av allmänna medel. Liksom hittills bör vidare bidrag kunna utgå till såväl lokalt som regionalt betonad landsbygdstrafik. Det är emellertid angeläget att skapa ett system som ger tillräckliga garantier för att bidragen kommer sådan trafik till godo som grundas på en genomtänkt planering. Med den utveckling som skett av planeringsinstrumenten under de senaste åren har också förutsättningarna väsentligt förbättrats för en planeringsanknuten bidragsgivning. I fråga om den regionalt betonade trafiken pågår sålunda vid landets länsstyrelser en regional trafikplanering, som till den 1 oktober 1974 avses resultera i utarbetade förslag till trafikplaner. I fråga om den lokalt betonade trafiken — för vilken kommunerna har ett primärt ansvar — gäller att dessa i ökad utsträckning vidtagit åtgärder för att åstadkomma en tillfredsställande trafikförsörjning. Det kan i sammanhanget erinras om att Svenska kommunförbundet i en cirkulärskrivelse till kommunerna betonat vikten av att trafikförsörjningsplaner upprättas som underlag för bedömning av kommunala ekonomiska engagemang i den kollektiva trafiken.

Bidragsgivningen bör som departementschefen föreslagit i fortsättningen avse sådan linjetrafik som ingår i en i fråga om trafikens omfattning och inriktning preciserad *lokal eller regional trafikförsörjningsplan*. Utskottet tillstyrker också — med hänsyn till tidsprogrammet för den regionala trafikplaneringen — att den reviderade bidragsgivningen genomförs i två etapper, varav den första avser stödet till den lokala och den andra etappen stödet till den regionala trafiken.

Den föreslagna *avgränsningen* av den lokala resp. den regionala trafiken motsvarar enligt propositionen den avgränsning vilken lagts till grund för den regionala trafikplaneringen. Det innebär i korthet att till lokal trafik hänförs trafik inom ett och samma kommunblock eller — efter kommunsammanläggning — inom en och samma kommun. Till lokal trafik hänförs också sådan trafik mellan angränsande kommunblock/kommuner, som inte är att hänföra till regional trafik. Som exempel nämns närtrafik över kommunblocksgrensarna. Som regional trafik avses i sin tur närmast trafik mellan olika kommunblocks-/kommuncentra inom i första hand ett och samma län. Med sådana centra jämföras persontrafikterminaler i olika kommunblock/kommuner, vilka för särskilda trafikslag kan utgöra betydelsefulla knutpunkter. I vad mån modifikationer i den ena eller andra riktningen senare kan bli aktuella i den i och för sig naturliga gränsdragningen anges bl. a. bli beroende av de erfarenheter som successivt erhålls av såväl den regionala som den lokala trafikplaneringen och det inbördes samspel som denna bygger på.

Utskottet kan för sin del godta att man t. v. utgår från den sålunda föreslagna avgränsningen. Såsom i motionen 1973: 1781 framhållits bör dock frågan om hur lokaltrafiken bör avgränsas från den regionala trafiken ytterligare övervägas. Med hänsyn till den storlek som vissa kommuner får kan det nämligen ifrågasättas om det är rimligt att beteckna all trafik inom en kommun som lokal. Den föreslagna översynen bör lämpligen företas i anslutning till prövningen av frågan om stödet till den regionala trafiken.

I motionerna 1973: 1747 och 1973: 1784 har uttalats farhågor för att den i propositionen föreslagna avgränsningen kan förorsaka problem för de bidragsberättigade kommunerna och det samarbete dem emellan som kan erfordras för trafikuppgifternas lösning. Motionärerna begär därför ett särskilt uttalande från riksdagens sida att två eller flera kommuner bör få trafikplaneras som lokalt trafikområde utan att detta inverkar på bidragsbestämmelserna. Något sådant uttalande finner utskottet emellertid inte motiverat. Såvitt utskottet kan finna medger nämligen det föreslagna bidragssystemet i och för sig att närliggande kommuner gemensamt svarar för upprätthållande av sådan bidragsberättigad trafik varom i propositionen är fråga men var för sig uppbär dem tillkommande andelar av utgående statsbidrag. En förutsättning härför torde dock vara att i dylika fall — liksom eljest — vederbörande länsstyrelser prövat frågan om trafikens planering m. m.

Under hänvisning till det anförda avstyrks motionerna i fråga.

Viktiga drag hos det reviderade bidragssystemet är att bidrag skall kunna utgå oberoende av trafikföretagens ägareförhållanden och oberoende av fordonsstorlek — olika slag av större eller mindre bussar samt personbilar — förutsatt att det är fråga om personbefordran eller kombinerad person- och godsbeordran i linjetrafik eller kompletteringstrafik. Väsentligt är också att bidraget till lokal trafikservice tillhandahålls kommunerna, som har möjlighet att i anslutning till planeringen på ett samordnat sätt upphandla de ifrågavarande transporttjänsterna.

I fråga om vad som skall vara att hänföra till *landsbygdslinjetrafik* har — som redovisats i bussbidragsutredningens betänkande — vissa olägenheter följt med det nuvarande sättet att i bidragssammanhang avgränsa sådan trafik. Det gäller kravet att inte bara fyra femtedelar av en landsbygdslinje skall ligga utanför stadsplanlagt område för att få bidrag utan även fyra femtedelar av det ifrågavarande trafikföretagets hela linjelängd. Det kan exempelvis inträffa att ett större trafikföretag med sin trafikrörelse i huvudsak knuten till stadsplanlagt område är berett att överta kringliggande landsbygdslinjer. Vid ett övertagande kan emellertid — som framhållits — inträffa att tidigare utgående statsbidrag upphör beroende på att grundkravet på den totala trafikrörelsens landsbygdsanknytning inte längre är uppfyllt. Med hänsyn härtill har departementschefen i propositionen föreslagit att bidragsmöjlighet i fortsättningen skall föreligga, om en busslinje till mer än två tredjedelar av sin linjelängd är belägen utanför stadsplanlagt område och om transportarbetet på linjen — räknat i personkm — till större delen avser resor som utgår från och/eller avslutas vid hållplatser på landsbygdsdelen av linjen.

Särskilt med hänsyn till införande av kravet på transportarbetets fördelning synes emellertid kravet på linjelängdens belägenhet till två tredjedelar utanför stadsplanlagt område vara alltför långtgående. Rimligare synes vara att, såsom i motionen 1973: 1781 yrkats, begränsa kravet i denna del till att gälla halva linjelängdens belägenhet utanför stadsplanlagt område. Utskottet tillstyrker därför nämnda motion i denna del.

I propositionen har departementschefen — liksom bussbidragsutredningen — framhållit vikten av att visst *krav på kostnadstäckning* uppställs, detta för att man skall nå en rimlig avvägning mellan trafikbehov och trafikresurser och för att man genom bidragsgivningen skall tillgodose de särskilt angelägna behoven. Mot ett kostnadstäckningskrav har flertalet remissinstanser inte haft något att erinra. Med ledning av det av bussbidragsutredningen redovisade faktamaterialet — som tyder på att kostnadstäckningsgraden i bidragsgrundande trafik under de senaste åren i genomsnitt för landet i dess helhet legat kring 70 procent med

regionala avvikelser kring detta genomsnittstal — har departementschefen förordat, att kostnadstäckningsgraden bestäms till lägst 60 procent. I fråga om det inre stödområdet — för vilket departementschefen föreslagit ett förstärkt stöd till den lokala trafikservicen — har förutsatts en kostnadstäckningsgrad om minst 50 procent.

I motionerna 1973: 1781, 1973: 1782 och 1973: 1783 har i anledning härav yrkats att kravet på viss kostnadstäckning som förutsättning för statsbidrag skall utgå.

Utskottet anser emellertid för sin del övervägande skäl tala för att som grundregel tillämpa ett kostnadstäckningskrav. Därigenom åstadkommes en planeringsmässig avvägning mellan trafikunderlag och trafikresurser på ett sätt som främjar en rationellt utformad trafik. Det torde också med fog kunna hävdas att det i de allra flesta fall inte föreligger några svårigheter att i stort uppnå de uppställda kostnadstäckningskraven. Det gäller särskilt om möjligheterna verkligen tillvaratas att samordna den allmänna resandetrafiken med särskilda transportupdrag, exempelvis skolskjutsningarna. Viktigt är också att valet av transportmedel — större eller mindre bussar, eventuellt personbilar — bestäms utifrån föreliggande trafikunderlag.

Utskottet tillstyrker därför förslaget om kostnadstäckningskrav med minst de angivna procenttalen och avstyrker följaktligen motionerna i berörda delar. Samtidigt finner utskottet det dock inte vara uteslutet att det i speciella fall — och det torde då gälla kommuner av mera utpräglad glesbygdstyp — kan tänkas föreligga svårigheter att även med en rationell utformning av trafiken uppnå kostnadstäckningsgraden utan att det får icke önskvärda återverkningar på trafikförsörjningen. I sådana fall bör det enligt utskottet finnas en möjlighet att efter särskild prövning medge avvikelse från de angivna kostnadstäckningsnivåerna.

Utskottet delar departementschefens uppfattning att bidrag skall kunna utgå till högst *två dagliga dubbelturer* på en landsbygdslinje.

I fråga om det statliga bidragets *storlek* har departementschefen föreslagit, att bidrag normalt skall kunna utgå med högst 35 procent av underskottet. För lokal trafikservice inom det inre stödområdet har förordats ett förstärkt stöd med normalt högst 50 procent av underskottet.

I motionerna 1973: 1781, 1973: 1782 och 1973: 1783 har yrkats att bidrag skall utgå med 50 resp. 75 procent.

Utskottet har vid sina överväganden i denna fråga beaktat de återverkningar som de av departementschefen föreslagna statliga bidragsandelarna skulle få för kommunerna i kostnadshänseende och då även med hänsyn till den möjlighet som departementschefen förutsatt att — då synnerliga skäl föreligger — medge avvikelser. Med hänsyn härtill har utskottet ansett sig böra biträda motionsyrkandena så till vida att

statsbidrag — inom ramen för anvisade medel — skall kunna utgå med högst 50 procent och för lokal trafikservice i det inre stödområdet med högst 75 procent. Detta ligger i princip också i linje med vad bussbidragsutredningen föreslagit.

Det i motionerna 1973: 1781 och 1973: 1782 framförda yrkandet att det högre bidraget skall utgå även för *trafikservice inom Gotlands kommun* har utskottet med hänsyn till de faktorer som ansetts böra bestämma det förstärkta stödet — inte funnit sig kunna tillstyrka.

I fråga om beräkningen av *resultatet* i trafikrörelse gäller enligt nuvarande bidragssystem att man som trafikintäkt godtar vad trafikföretaget redovisar med tillämpning av sina resp. taxor. Det innebär enligt bussbidragsutredningen att bidragsgivningen påverkas av olika företags större eller mindre benägenhet att genom taxeåtgärder täcka inträffade kostnadshöjningar. Vidare kan den påverkas av olika kommuners skiftande benägenhet att subventionera busstaxorna.

Såsom i propositionen framhållits måste det emellertid vara i hög grad angeläget att bidragsgivningen tillämpas på ett för olika områden likartat och rättvist sätt. Detta förutsätter i sin tur gemensamma normer för bestämning av intäkterna i trafikrörelsen. Sådan enhetlighet kan nås genom anknytning till lämplig *referenstaxa*. De remissinstanser som yttrat sig över utredningens betänkande har i allmänhet hyst uppfattningen att en sådan behövs, och liknande synpunkter har framförts i motionerna 1973: 1781, 1973: 1782 och 1973: 1783. Olika uppfattningar har dock kommit till uttryck i fråga om referenstaxans utformning, i första hand med hänsyn till den lämpliga taxenivån.

Allmänt förhåller det sig så att taxesättningen varierar hos olika trafikföretag, vilket sammanhänger med en varierande kostnadsstruktur. Samtidigt gäller — som också framhålls i propositionen — att skillnaderna i kostnadsstrukturen hos trafikföretag, som har någon omfattning på sin trafikrörelse och som i sin kalkylering och taxesättning arbetar med en mera långsiktig målsättning, är förhållandevis begränsade. Det anses också kunna förutses att skillnaderna på sikt — med hänsyn till en alltmer likartad löne- och kostnadsutveckling — blir än mindre. Det är här fråga om företag som svarar för huvuddelen av trafikarbetet inom busslinjetrafiken på landsbygden.

Med hänsyn till att de ifrågavarande trafikföretagen i stort ligger inom en förhållandevis snäv latitud, där den övre gränsen i huvudsak motsvarar de taxor som f. n. tillämpas av SJ och vissa andra trafikföretag och den undre gränsen ligger på en ca 10 procent lägre nivå, förordar utskottet som allmän riktpunkt att man vid den konkreta utformningen av referenstaxan åtminstone t. v. anknyter denna till den lägre nivån. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse härmed meddela närmare bestämmelser i detta hänseende.

Samtidigt vill utskottet understryka vikten av att Kungl. Maj:t följer upp referensfrågan så att Kungl. Maj:t — efter något års erfarenhet — kan bedöma behovet av viss anpassning av referenstaxan. En sådan skulle närmast då motiveras av lämpligheten att inom referensnivån inrymma eventuella seriösa trafikföretag med någon omfattning på sin rörelse, som till äventyrs skulle visa sig ha en något lägre nivå trots att de i likhet med nyssnämnda företag arbetar med en mera långsiktig målsättning och med ett socialt ansvar för de anställda. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att besluta om sådan anpassning.

Med de angivna riktlinjerna för utformningen av referenstaxan anser utskottet syftet med de angivna motionerna såvitt nu är i fråga i väsentlig mån beaktat. Motionerna synes därför i denna del inte påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I fråga om *kostnaderna* skall i bidragssammanhang en utgångspunkt vara de verkliga kostnaderna. Härvidlag får det ankomma på det i det följande omnämnda centrala organet att utfärda anvisningar. Dessa bör exempelvis ge vägledning i fråga om kostnadernas beräkning och fördelning vid ett samordnat utnyttjande av transportresurser för flera transportuppgifter.

Vad i propositionen föreslagits i fråga om bidragssystemets *utformning* med sikte på att främja en samordning av den allmänna resandetrafiken med andra transporttjänster, exempelvis skolskjutsning, kan utskottet tillstyrka.

Utskottet kan också biträda förslagen i propositionen om anknytning av bidragsgivningen till ett *trafikår* som sträcker sig från augusti det ena året till augusti påföljande år. Med en sådan utgångspunkt och för att ge kommunerna erforderlig förberedelse tid framstår det som rimligt att tillämpa en tidtabell, som innebär att bidragen till den lokala trafikservicen första gången utgår fr. o. m. trafikåret augusti 1974—augusti 1975. Därigenom får kommunerna den tid som begärts vid remissbehandlingen för att utarbeta de lokala trafikplaner till vilka bidragsgivningen skall anknyta. Härmed följer vidare att fram till angivna trafikår nuvarande bidragsordning i sin helhet gäller. Fr. o. m. angivna trafikår, då de nya bidragsbestämmelserna tillämpas för den lokala trafikservicen, begränsas bidragsgivningen enligt nuvarande ordning till den trafik som ej omfattas av de lokala trafikförsörjningsplanerna. I propositionen förutsätts att arbetet med den regionala trafikplaneringen i de skilda länen under år 1974 hunnit så långt att propositionen då kan föreläggas riksdagen om förutsättningarna för bidrag till regional busstrafik. Efter lämplig förberedelse tid kan sedan denna andra etapp genomföras, varvid samtidigt nuvarande bidragssystem i sin helhet kan avvecklas. Utskottet förutsätter att denna andra etapp genomförs utan onödigt dröjsmål.

Utskottet tillstyrker vidare departementschefens förslag att en central nämnd — lämpligen benämnd *bussbidragsnämnden* — inrättas med i huvudsak de uppgifter, den sammansättning och de resurser som angetts i propositionen. Nämnden skall bl. a. verka för en över hela landet enhetlig tillämpning av bidragssystemet, meddela tillämpningsföreskrifter och anvisningar till vägledning för kommunernas och länsstyrelsernas beredning och handläggning av bidragsfrågorna samt i övrigt stå till förfogande för rådgivning avseende tillämpning av bidragsbestämmelserna. Nämnden skall också handlägga de med bidragsverksamheten förenade anslagsfrågorna samt förelägga Kungl. Maj:t förslag om hur beviljade medel bör fördelas mellan de olika länen, m. m. Så länge bidragsgivning enligt nuvarande bestämmelser sker skall också härmed sammanhängande frågor handläggas av bussbidragsnämnden. Med inrättandet av denna upphör transportnämndens hittillsvarande befattning med bussbidragsfrågorna.

Den i propositionen skisserade *tidtabellen* och handläggningsordning- en avseende bidragsfrågorna föranleder — utöver vad tidigare anförts — inga synpunkter från utskottets sida.

Såsom i motionerna 1973: 1781 och 1973: 1782 framhållits torde det f. n. inte vara möjligt att till alla delar förutse *verkningarna* av det nya bidragssystemet. Detta bör därför successivt följas upp. När tillräckliga erfarenheter av systemet anses föreligga bör vidare en utvärdering av detsamma göras och resultatet härav redovisas för riksdagen.

Däremot har utskottet i förevarande sammanhang inte funnit sig berett tillstyrka yrkandet i motionen 1973: 1781 att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag till höstriksdagen angående stöd till *kollektivtrafiken i skärgårdarna* enligt grunder liknande dem som kommer att gälla för busstrafiken. Utskottet avstyrker därför motionen i denna del.

Arskostnaderna för en bidragsgivning, som innefattar dels det föreslagna stödet till lokal trafikservice med den av utskottet förordade utformningen, dels stödet till övrig trafik enligt nuvarande bidragsordning, kan med ledning av bussbidragsutredningens beräkningar uppskattas till ca 28 milj. kr. Härav avser uppskattningsvis ca 21 milj. kr. den lokala och ca 7 milj. kr. den övriga trafikservicen. Detta innebär en ökning i förhållande till innevarande budgetårs anslag med ca 11 milj. kr.

I fråga om annan trafikservice än den lokala — vilken alltså övergångsvis skall få bidrag enligt i huvudsak nuvarande bidragsordning — föreslås en höjning av den i bidragsförfattningen angivna *vagnmilserättningen* från f. n. 3 kr. till 3: 50 kr. för trafik inom det inre stödområdet och till 3: 25 kr. för trafik i landet i övrigt.

För tiden fram till det trafikåret, som börjar i augusti 1974, bör även

enligt utskottets uppfattning vagnmilisersättningen kunna bibehållas vid nuvarande 3 kr. För budgetåret 1973/74 bör anslag för bidragsändamål således beräknas med hänsyn till att nuvarande bidragsordning i sin helhet allttjämt består. Såsom i propositionen föreslagits bör härför ett oförändrat reservationsanslag om 17 milj. kr. anvisas. Av utskottets ställningstagande härvidlag följer att utskottet avstyrker motionerna 1973: 1781 och 1973: 1782 såvitt gäller däri framförda yrkanden om höjd vagnmilisersättning och häremot svarande höjning av driftanslaget.

Då det reviderade bidragssystemet avses träda i funktion fr. o. m. trafikåret 1974/75 blir det i nästa års statsverksproposition aktuellt att begära erforderligt *anslag* för ändamålet. Kungl. Maj:t bör därvid göra en bedömning i vad mån de av utskottet förordade ändringarna i förhållande till förslaget i propositionen föranleder en anpassning av det tidigare angivna årskostnadsbeloppet. Utskottet vill i anslutning härtill understryka att anslaget — som i propositionen förutsatts få beteckningen reservationsanslag — beräknas så att kommunerna kan erhålla de bidragsmedel som uppfyllandet av föreskrivna villkor eljest skulle medge.

För att bussbidragsnämnden skall kunna inleda sin verksamhet den 1 juli 1973 bör i enlighet med departementschefens förslag medel beräknas för nämndens verksamhet. Härför erfordras — med den i propositionen föreslagna kansliorganisationen — 360 000 kr., vilket bör anvisas under ett förslagsanslag benämnt Bussbidragsnämnden.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet

1. att riksdagen avslår motionerna 1973: 1747 och 1973: 1784,
2. att riksdagen med bifall till motionen 1973: 1781, yrkandet 1, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anför om att bidragsmöjlighet skall föreligga för busslinje, som till mer än halva sin längd är belägen utanför stadsplanelagt område,
3. att riksdagen avslår motionerna 1973: 1781, yrkandet 2, och 1973: 1782, yrkandet 1, samt 1973: 1783, yrkandet 1,
4. att riksdagen i anledning av motionerna 1973: 1781, yrkandet 3 såvitt nu är i fråga, och 1973: 1782, yrkandet 2 såvitt nu är i fråga, samt 1973: 1783, yrkandet 2, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anför om att statsbidrag skall kunna utgå med högst 50 procent av underskottet å buss-trafiken, dock med högst 75 procent inom inre stödområdet,
5. att riksdagen avslår motionerna 1973: 1781, yrkandet 3, och 1973: 1782, yrkandet 2, i vad nämnda yrkanden avser bidrag med 75 procent till Gotlands kommun,
6. att riksdagen i anledning av motionerna 1973: 1781, yrkandet 4, och 1973: 1782, yrkandet 3, samt 1973: 1783, yrkandet 3,

som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande referenstaxans utformning,

7. att riksdagen med bifall till motionerna 1973: 1781, yrkandet 5, och 1973: 1782, yrkandet 4, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande utvärdering av det nya bidragssystemet m. m.,
8. att riksdagen avslår motionen 1973: 1781, yrkandet 6,
9. att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag på motionerna 1973: 1781, yrkandet 7, och 1973: 1782, yrkandena 5 och 6, till *Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer* för budgetåret 1973/74 under sjätte huvudtiteln anvisar ett reservationsanslag av 17 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
10. att riksdagen godkänner de av departementschefen i propositionen 1973: 53 i övrigt redovisade riktlinjerna för ett reviderat bussbidragssystem,
11. att riksdagen godkänner att en bussbidragsnämnd med de uppgifter departementschefen i propositionen angett inrättas den 1 juli 1973,
12. att riksdagen till *Bussbidragsnämnden* för budgetåret 1973/74 under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 360 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 3 maj 1973

På trafikutskottets vägnar
SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Hjorth (s), Lothigius (m), Hugosson (s), Rosqvist (s), Sellgren (fp), Lindberg (s), Håkansson (c), Östrand (s), Clarkson (m), Karlsson i Malung (s), Torwald (c) och Sundgren (s).

Reservationer

1. beträffande *krav på kostnadstäckning* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som anser

dels att det avsnitt i utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "angivna kostnadstäckningsnivåerna" bort ha följande lydelse:

Departementschefens förslag i denna del innebär att kommunerna får svara för större delen av underskottet i kollektivtrafiken. Detta kan enligt utskottets uppfattning och såsom i motionerna 1973: 1781, 1973: 1782 och 1973: 1783 framhållits inte vara rimligt. Kommuner med svag ekonomisk ställning drabbas särskilt hårt av ett krav på kostnadstäckning av den art som föreslås i propositionen. Kostnadstäckningskravet innebär också att staten på ett otillfredsställande sätt påverkar uppläggningsen av den lokala kollektivtrafiken. Eftersom kommunerna måste sträva efter så låga kostnader som möjligt — bl. a. med hänsyn till att de själva skall täcka en betydande del av underskottet — synes kravet på en viss kostnadstäckning ej heller vara behövligt för att motverka höga trafik kostnader. Administrationen av systemet kommer f. ö. att förenklas om kravet på viss kostnadstäckningsgrad inte föreligger. Utskottet, som f. ö. utgår från att alla kommuner skall ha möjligheter att erhålla bidrag om eljest föreskrivna villkor uppfylls, tillstyrker under hänvisning härtill de nämnda motionerna i nu berörda delar.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. att riksdagen med bifall till motionerna 1973: 1781, yrkandet 2, och 1973: 1782, yrkandet 1, samt 1973: 1783, yrkandet 1, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om att kravet på viss kostnadstäckning inte skall uppställas som villkor för att statsbidrag skall utgå för viss busstrafik,

2. beträffande det statliga stödets *storlek* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet har" och på s. 8 slutar med "bussbidragsutredningen föreslagit" bort ha följande lydelse:

Departementschefens förslag härvidlag synes inte kunna läggas till grund för beslut i frågan. Det är nämligen enligt utskottets bestämda uppfattning och med hänsyn inte minst till regional- och trafikpolitiska synpunkter motiverat att staten svarar för en större del av underskottet i berörda trafik än som angivits i propositionen. Statsbidrag bör sålunda i stället utgå med 50 procent resp. 75 procent av det verkliga underskottet. Detta ligger också helt i linje med vad bussbidragsutredningen föreslagit. Om synnerliga skäl föreligger bör ytterligare bidrag kunna komma i fråga.

Med verkligt underskott bör i sammanhanget avses skillnaden mellan de faktiska kostnaderna för resp. linje och intäkterna baserade på en referenstaxa av det slag som i motionerna föreslås.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. att riksdagen med bifall till motionerna 1973: 1781, yrkandet

3 såvitt nu är i fråga, och 1973: 1782, yrkandet 2 såvitt nu är i fråga, samt 1973: 1783, yrkandet 2, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om att statsbidrag skall utgå med 50 procent av underskottet å buss-
trafiken, dock med 75 procent inom inre stödområdet,

3. beträffande högre bidrag för *trafikservice inom Gotlands kommun* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Det i" och slutar med "kunna tillstyrka" bort ha följande lydelse:

Det i motionerna 1973: 1781 och 1973: 1782 framförda yrkandet att det högre bidraget skall kunna utgå även för *trafikservice inom Gotlands kommun* tillstyrks jämväl av utskottet.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. att riksdagen med bifall till motionerna 1973: 1781, yrkandet 3, och 1973: 1782, yrkandet 2, nämnda yrkanden såvitt nu är i fråga, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om att bidrag med 75 procent skall utgå till trafikservicen inom Gotlands kommun,

4. beträffande intäkternas anknytning till lämplig *referenstaxa* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som anser

dels att det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Allmänt förhåller" och på s. 9 slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Taxesättningen varierar givetvis hos olika trafikföretag vilket sammanhänger med en varierande kostnadsstruktur. Enligt departementschefen bör man ändock vid bestämmandet av referensnivån i huvudsak kunna utgå från den av SJ tillämpade busstaxan — dock att taxor på upp till tio procent under denna nivå föreslås få förekomma. Detta system innebär emellertid, som motionärerna framhållit, att kommunerna måste betala mellanskillnaden i de fall taxorna ligger lägre.

Även enligt utskottets uppfattning bör någon form av referenstaxa komma till användning för att tillräcklig kontroll av trafikens intäktssida skall erhållas. Den i propositionen föreslagna utformningen av taxan kan dock inte accepteras bl. a. därför att den verkar prishöjande. En närmare anknytning till de taxor som gäller inom flera olika företag bör i stället eftersträvas. Det bör därför ankomma på Kungl. Maj:t att i samråd med Svenska kommunförbundet fastställa en referenstaxa med hänsynstagande till de variationer som föreligger i nu tillämpade taxor.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. att riksdagen med bifall till motionerna 1973: 1781, yrkandet 4, och 1973: 1782, yrkandet 3, samt 1973: 1783, yrkandet 3, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anför om att referenstaxan skall utformas i samråd med Svenska kommunförbundet,

5. angående stöd till *kollektivtrafiken i skärgårdarna* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Däremot har" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Såsom i motionen 1973: 1781 framhållits omfattar förslaget inte de speciella trafikförhållanden som råder i skärgårdarna då ju båttrafiken faller utanför systemet. Skärgårdskommunerna torde därmed komma i ett sämre läge än övriga kommuner. Genom att möjligheterna att er-hålla extra skatteutjämningsbidrag — på grund av kostnader för lokal- trafikservice — dessutom föreslås upphöra blir situationen för skär- gårdskommunerna ännu mer ogynnsam. Utskottet kan inte finna det godtagbart att så sker. Stöd bör därför införas till båttrafik enligt prin- ciper liknande dem som kommer att gälla för busstrafiken.

I enlighet med motionärernas förslag bör riksdagen enligt utskottets uppfattning hos Kungl. Maj:t anhålla att förslag i denna riktning före- läggs årets höstriksdag.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. att riksdagen med bifall till motionen 1973: 1781, yrkandet 6, hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till höstriksdagen an- gående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder liknande dem som kommer att gälla för busstrafiken,

6. beträffande *höjning av vagnmilersättningen* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "För tiden" och på s. 11 slutar med "av driftanslaget" bort ha följande lydelse:

Med hänsyn till de ökade driftkostnaderna är det emellertid, såsom i motionerna 1973: 1781 och 1973: 1782 understrukits, angeläget att vagnmilersättningen höjs redan fr. o. m. budgetåret 1973/74. En höj- ning bör sålunda ske till högst 3: 50 kr., vilket kan beräknas medföra ökade kostnader för statsverkets del under nämnda budgetår om ca

1,6 milj. kr. Det av departementschefen föreslagna anslaget om 17 milj. kr. bör som följd härav höjas till 18,6 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna 1973: 1781, yrkandet 7, och 1973: 1782, yrkandena 5 och 6, till *Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer* för budgetåret 1973/74 under sjätte huvudtiteln anvisar ett reservationsanslag av 18 600 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

7. beträffande *utskottets motivering* i vad avser beräkning i nästa års statsverksproposition av erforderligt *anslag* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som anser att det stycke i utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Då det" och slutar med "skulle medge" bort ha följande lydelse:

Det reviderade bidragssystemet avses träda i funktion fr. o. m. trafikåret 1974/75, varför det i nästa års statsverksproposition blir aktuellt att begära erforderligt anslag för ändamålet. Hänsyn måste därvid tas till det ökade medelsbehov som torde bli följden av de av utskottet föreslagna ändringarna av bidragsprocenten m. m. Utskottet vill därför kraftigt understryka vikten av att anslaget — som lämpligen bör få beteckningen förslagsanslag — beräknas så att kommunerna i full utsträckning kan erhålla de bidragsmedel som uppfyllandet av föreskrivna villkor eljest skulle medge.