

Nr 481

av herr Carlshamre m. fl.

om utsträckt giltighet av det s. k. 67-kortet vid SJ.

Under en följd av år har vi i motioner till riksdagen påpekat det oriktiga i att SJ:s 67-kortsrabatt inte gäller vid resa i första klass tågbiljett. Vi har därvid stött oss på i huvudsak två motiv. Det ena motivet är vanlig anständighet. Vi hävdade i en motion till förra årets riksdag (1973:307) att Sverige har ett internationellt rykte om sig att vara en av världens främsta välfärdsnationer och att man från politiskt ansvarigt håll är angelägen att konsolidera detta rykte. Det ger den sociala kostnadsutvecklingen belägg för. De sociala ambitionerna – påpekade vi vidare – tycks emellertid inte omfattas av SJ, som, då det skall vara och naturligtvis också vill framstå som ett allmännyttigt företag, gärna kallar sig "Hela folkets järnväg".

Det andra motivet är den eljest som självklar ansedda strävan till internordisk harmonisering av olika bestämmelser. En jämförelse med i de andra nordiska länderna mot 67-kortets svarande rabattförmåner ter sig närmast genant för Sveriges vidkommande. I Danmark får alla som fyllt 65 år resa tur och retur på enkel biljett i såväl första som andra klass. I Norge får alla som fyllt 70 år inklusive make eller maka åka för halv avgift i såväl första som andra klass. I Finland gäller att alla som fyllt 65 år får åka för halva priset. Där måste man, liksom i Sverige, betala för förmånsbeviset, som gäller för sex biljetter. Men priset är symboliskt: 3 finska mark, dvs. 4 svenska kronor.

I Sverige får man endast åka i andra klass tågbiljett för halva priset och måste därtill betala hela 25 kronor extra för att under högst fem resor få åtnjuta denna förmån. Därefter måste man köpa nytt 67-kort osv.

Under de senare åren har trafikutskottet instämt i våra synpunkter om det otillfredsställande i att man från svensk sida i jämförelse med övriga nordiska länder har sämre 67-kortsförmåner. Det gäller främst inskränkningen i det fria valet av typ av biljett. Således framhöll utskottet i 1972 års betänkande nr 1 s. 31 i anledning av de motionsledes gjorda framstötarna att SJ:s prövning av den aktualiserade frågan borde påskyndas och redovisas i 1973 års statsverksproposition. Tråkigt nog underlät SJ att efterkomma detta av riksdagen sedermera in pleno uttalade önskemål och med anledning därav väckte vi den inledningsvis nämnda motionen. Trafikutskottet ansåg sig, naturligt nog, föranlåtet att vid fjolårets behandling av detta ärende erinra om sitt tidigare uttalade önskemål och tillade:

"De nya bestämmelserna beträffande 67-kortet bör enligt utskottets uppfattning medge att kortet får användas även vid resor i första klass. Dessutom bör man pröva ytterligare utvidgning av förmånerna – framför allt på områden

där detta skulle medföra en ökad harmonisering med bestämmelserna i övriga nordiska länder.

Utskottet anser att förutsättningar bör finnas att genom en aktiv försäljningsverksamhet stimulera till en sådan ökning av pensionärernas resor med tåg att ett nytt företagsekonomiskt utrymme kan skapas för en utvidgning av förmånerna. Vad utskottet i denna fråga anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna." (Betänkande 1973:1, s. 29)

Trafikutskottets liksom riksdagens beslut in pleno var enhälligt i detta ärendet.

Men ingenting har hänt sedan dess. Jo, en sak, SJ har höjt priset för 67-kortet till 25 kronor! I 1974 års statsverksproposition nämns över huvud taget inte riksdagens propåer med ett enda ord, ännu mindre vilka åtgärder SJ har vidtagit i anledning av dem. I det läget är man frestad att påstå att riksdagens uttalanden nonchalerats, och det vore inte obefogat att riksdagen med skärpa hos Kungl. Maj:t erinrar om vad som förevarit i denna fråga.

SJ skall enligt givna riktlinjer drivas som ett affärsföretag, men uppbär i praktiken närmare en halv miljard kronor i statligt stöd, huvudsakligen för drift av icke lönsamma järnvägslinjer. Den eventuella kostnaden för införande av rätt för den som använder 67-kortet att utnyttja förmånen vid resa i första klass tågbakupé skulle enligt tidigare av SJ gjorda beräkningar endast komma att motsvara några enstaka promille i förhållande till redan utgående stöd, kanske 1 à 2 miljoner kronor. Visserligen är det svårt att föreställa sig att någon extra nettokostnad i anledning av den här föreslagna utvidgningen av 67-kortsrabatten rimligen kan uppstå. Tvärtom torde platsutnyttjandet bli bättre. Men skulle SJ finna att det oundgängligen skulle uppstå en nettoförlust budgetåret 1974/75 på grund av den utvidgade rabatten, bör med anledning därav höjt statsanslag föreslås på tilläggsstat.

Snarast efter riksdagsbeslut till förmån för utvidgad 67-kortsrabatt enligt vad ovan förordats, vilket beslut bör bli aktuellt under senare delen av mars månad i år, och fram till budgetårsskiftet, bör SJ acceptera erläggande av mellanskillnadspris av dem som har 67-kort och önskar resa i första klass tågbakupé.

Med stöd av vad ovan anförts hemställas

att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att SJ anmodas att

1. utvidga 67-kortsförmånen till att omfatta resa även i första klass tågbakupé fr. o. m. den 1 juli 1974,

2. snarast efter riksdagsbeslut fram till den 1 juli 1974 tillåta 67-kortsinnehavare resa i första klass tågbkupé mot erläggande av normalt mellanskillnadspris mellan första- och andraklassbiljett.

Stockholm den 23 januari 1974

NILS CARLSHAMRE (m)

PER-ERIC RINGABY (m)

KARL LEUCHOVIVS (m)

PER-ERIK C. NISSER (m)

L. ARNE ANDERSSON (m)

i Ljung

ALLAN ÅKERLIND (m)

INGEGERD TROEDSSON (m)

FILIP W. FRIDOLFSSON (m)

KNUT WACHTMEISTER (m)

i Staffanstop