

**Nr 9**

**Trafikutskottets betänkande i anledning av propositionen 1974: 1 i vad avser anslag för budgetåret 1974/75 till statligt stöd till icke lönsam busstrafik jämte motioner.**

**Propositionen**

I propositionen 1974: 1 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) har Kungl. Maj:t under punkten E 19 (s. 163—165) föreslagit riksdagen att till Statligt stöd till icke lönsam busstrafik för budgetåret 1974/75 anvisa ett reservationsanslag av 33 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

**Motionerna**

I motionen 1974: 486 av herrar Fälldin (c) och Helén (fp) hemställs att riksdagen 1. beslutar att krav på kostnadstäckning inte skall uppställas som villkor för att statsbidrag skall utgå för busstrafik, 2. beslutar att statsbidrag skall utgå med 50 procent av det verkliga underskottet, dock med 75 procent till kommun i inre stödområdet samt till Gotlands kommun, 3. hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till höst-riksdagen angående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder liknande dem som gäller för busstrafik samt 4. hos Kungl. Maj:t anhåller att referenstaxan utformas i samarbete med Svenska kommunförbundet på i motionen angivna grunder.

I motionen 1974: 1438 av herr Lothigius m. fl. (m) hemställs att riksdagen 1. beslutar a) att krav på viss kostnadstäckning inte skall uppställas som villkor för att statsbidrag skall utgå, b) att statsbidrag skall utgå med 50 procent av underskottet, dock med 75 procent inom inre stödområdet samt till Gotlands kommun, 2. hos Kungl. Maj:t hemställer om a) revidering av referenstaxan i enlighet med vad som anförts i motionen, b) förslag till stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna motsvarande det stöd som gäller för busstrafik.

I motionen 1974: 1446 av herr Sellgren m. fl. (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en översyn av reglerna för det statliga stödet till olönsam lokal landsbygdstrafik senast i samband med slutförandet av den regionala trafikplaneringen.

### Utskottet

Vid 1973 års riksdag (prop. 1973: 53, TU 1973: 13, rskr 1973: 203) beslöts ändrade regler för det statliga stödet till icke lönsam busstrafik. T. v. gäller de nya reglerna endast lokal landsbygdstrafik.

Framställning om bidrag till lokal trafikservice enligt dessa regler görs av kommunen och inlämnas till vederbörande länsstyrelse. En förutsättning för att bidrag skall utgå är att trafikens omfattning och inriktning framgår av en av kommunen upprättad lokal trafikförsörjningsplan. Bidraget utgår till högst två dagliga dubbelturer på en landsvägslinje med högst 50 procent av underskottet under förutsättning att lägst 60 procents kostnadstäckning uppnås i trafiken. Till lokal trafikservice i kommun inom det inre stödområdet kan bidrag utgå med högst 75 procent av underskottet vid minst 50 procents kostnadstäckning.

Efter en allmän bedömning av de lokala trafikförsörjningsplanerna och en granskning av kommunernas bidragsansökningar skall länsstyrelsen till bussbidragsnämnden insända sammanställning över bidragsanspråken med eget yttrande. På grundval av ansökningshandlingarna och länsstyrelsernas yttranden avger bussbidragsnämnden förslag till Kungl. Maj:t hur det anslag som av Kungl. Maj:t föreslagits i statsverkspropositionen bör fördelas mellan länen i form av medelsramar.

Länsstyrelsen fördelar senare statsbidragsbeloppen inom den medelsram för länet som fastställts av Kungl. Maj:t.

För icke lönsam trafik som ej är av lokal karaktär gäller alltså bidragsreglerna enligt 1965 års kungörelse med endast den ändringen att bidragsåret ändras till 1 augusti—31 juli med tillämpning fr. o. m. den 1 augusti 1974. Den hittillsvarande vagnmilersättningen höjs vidare fr. o. m. samma tidpunkt från 3 kr. till 3: 50 kr. för trafik inom inre stödområdet och till 3: 25 kr. för trafik i landet i övrigt. Avsikten är att efter slutförandet under år 1974 av den pågående regionala trafikplaneringen komplettera det nya bidragssystemet med en ordning även för bidragsgivning avseende regional trafik.

I motionerna 1974: 486 och 1974: 1438 har nu yrkats att riksdagen beslutar att krav på kostnadstäckning inte skall uppställas som villkor för statsbidraget samt att bidraget skall utgå med 50 procent av det verkliga underskottet, dock med 75 procent till kommun i inre stödområdet och till Gotlands kommun. Referenstaxan föreslås vidare skola utformas i samarbete med Svenska kommunförbundet på de i motionerna angivna grunderna. Vidare begärs förslag av Kungl. Maj:t angående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder liknande dem som gäller för busstrafik.

I motionen 1974: 1446 har — på liknande grunder — yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en översyn av reglerna för det statliga stödet till olönsam landsbygdstrafik senast i samband med slutförandet av den regionala trafikplaneringen.

De vid fjolårets riksdag beslutade reglerna om krav på *kostnads-täckning* innebär att kommunerna får svara för större delen av underskottet i kollektivtrafiken. Detta kan enligt utskottets uppfattning och såsom i motionerna framhållits inte vara rimligt. Kostnadstäckningskravet bör därför slopas. Även trafik som ger lägre kostnadstäckning än 60 procent är ofta nödvändig för trafikförsörjningen. Kostnadstäckningskravet blir särskilt kännbart för kommuner med svag ekonomi. Det innebär också att staten på ett otillfredsställande sätt påverkar uppläggnings- och driftkostnaderna för 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 motionerna i nu berörd del.

Det är vidare 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 nu är fallet. *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. Gotlands kommun bör med hänsyn till dess speciella problem få bidrag med 75 procent.

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. Tillräcklig kontroll av trafikens intäktssida erhålls enligt utskottets uppfattning genom att någon form av referenstaxa kommer till användning. Gällande utformning av denna 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.

Vad utskottet i nu berörda frågor anfört och som innebär ett tillstyrkande av motionärernas yrkanden bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Det statliga stödet till busstrafiken omfattar — som i motionerna 1974: 486 och 1974: 1438 framhållits — inte de speciella förhållanden som råder i *skärgårdarna*. Båttrafiken faller sålunda utanför systemet. Härigenom kommer skärgårdskommunerna i ett sämre läge än övriga kommuner. Situationen för dessa kommuner har dessutom försämrats

genom att möjligheterna att erhålla extra skatteutjämningsbidrag på grund av kostnader för lokal trafikservice har bortfallit. Detta kan enligt utskottets mening inte accepteras. Statligt stöd måste utgå även till båttrafik.

Utskottet framhöll också i sitt av riksdagen godkända betänkande 1973: 15 att det är angeläget att den principiellt viktiga frågan om upprätthållande av trafikförbindelserna mellan öar eller ömråden och fastlandet samt kostnadstäckningen härför får en snar och tillfredsställande lösning. Det borde därför kunna övervägas att införa stöd till båttrafiken enligt principer liknande dem som enligt statsmakternas tidigare beslut kommer att gälla för busstrafiken.

Det ansågs mot bakgrund av det anförda lämpligt att berörda frågor prövas i samband med det omfattande utredningsarbete som f. n. pågår på det trafikpolitiska området. Utskottet förutsatte också att så sker.

Vidare utgick utskottet från att frågor om ö- och skärgårdsförbindelsernas ordnande i åtskilliga fall kommer att aktualiseras redan under det arbete med den regionala trafikplaneringen som uppdragits åt länsstyrelserna att verkställa samt att som följd härav — och i avvaktan på mera generella lösningar — en prövning av eventuella bidragsfrågor kommer till stånd.

Med understrykande av det anförda förordar utskottet nu att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag i dessa frågor redan till höstrikdagen. Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet vill slutligen erinra om att — såsom i årets statsverksproposition framhållits — avsikten är att, efter slutförandet under år 1974 av den pågående regionala trafikplaneringen, komplettera det nya bidragssystemet med en ordning även för bidragsgivningen avseende regional trafik. Under hänvisning härtill samt till vad i det föregående anförts synes någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av yrkandet i motionen 1974: 1446 i återstående delar ej påkallad.

Den av Kungl. Maj:t för nästa budgetår förordade medelsanvisningen tillstyrks av utskottet. Därest till följd av utskottets ställningstaganden ytterligare medelsbehov skulle uppstå förutsätter utskottet att Kungl. Maj:t i sedvanlig ordning å tilläggsstat äskar medel härför.

Utskottet hemställer  
att riksdagen

1. till *Statligt stöd till icke lönsam busstrafik* för budgetåret 1974/75 anvisar ett reservationsanslag av 33 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. med bifall till motionerna 1974: 486, yrkandena 1, 2 och 4,

- 1974: 1438, yrkandena 1 a och b samt 2 a, och 1974: 1446, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande upphävande av kravet på kostnadstäckning samt om bidragets storlek och referenstaxans utformning,
3. med bifall till motionerna 1974: 486, yrkandet 3, och 1974: 1438, yrkandet 2 b, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande förslag till höstriksdagen angående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder liknande dem som gäller för busstrafiken,
4. avslår motionen 1974: 1446 i de delar den ej behandlats under punkten 2 ovan.

Stockholm den 21 mars 1974

På trafikutskottets vägnar  
SVEN MELLQVIST

*Närvarande:* herrar Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Hjorth (s), Hugosson (s), Håkansson i Rönneberga (c), Rosqvist (s), Clarkson (m), Östrand (s), Stjernström (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Sellgren (fp), Johansson i Ämål (s) och Ångström (fp).

## Reservationer

1. beträffande kravet på *kostnadstäckning* samt beträffande storleken av utgående *statsbidrag* och *referenstaxans* utformning av herrar Mellqvist, Hjorth, Hugosson, Rosqvist, Östrand och Johansson i Ämål (samtliga s) samt Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att

*dels* det avsnitt i utskottets yttrande på s. 3 som börjar med "De vid" och slutar med "till känna" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill beträffande kravet på kostnadstäckning erinra om att utskottet vid sin tidigare prövning funnit övervägande skäl tala för att som grundregel tillämpa ett sådant krav, bl. a. för att därigenom åstadkomma en planmässig avvägning mellan trafikutveckling och trafikresurser på ett sätt som främjar en rationellt utformad trafik. Utskottet vill vidare erinra om de möjligheter som i anslutning till fjolårets riksdagsbehandling tillskapats att efter särskild prövning medge avvikelser från det eljest uppställda kravet på kostnadstäckning. Utskottet förutsätter också att — vid bedömning av kommunernas ansökningar om lokalt bussbidrag — all rimlig hänsyn tas till de ömmande fall som länsstyrelserna kan uppta i sina anmälningar om bidragsbehov.

I fråga om bidragets storlek föreslog departementschefen i förra årets proposition om lokalt bussbidrag att bidrag skulle utgå med högst 35 procent av underskottet. För lokal trafikservice inom det inre stödområdet förordades ett förstärkt stöd med högst 50 procent av underskottet. Med beaktande av de eventuella återverkningar som förslaget skulle kunna få för kommunerna i kostnadshänseende beslöt riksdagen att bidrag skulle — inom ramen för anvisade medel — utgå med högst 50 procent och för lokal trafikservice i det inre stödområdet med högst 75 procent. Denna väsentliga förbättring vid riksdagsbehandlingen låg f. ö. i linje med vad bussbidragsutredningen föreslagit.

Enligt av utskottet inhämtade uppgifter ger det belopp som föreslås i årets statsverksproposition till lokalt bussbidrag utrymme för att tillgodose de bidragsbehov som anmälts av kommuner med utgångspunkt i gällande bidragsbestämmelser. Därvid har också hänsyn tagits till de särskilda omständigheter som kan föranleda avvikelser i en del fall.

Utskottet vill i anslutning härtill understryka angelägenheten av att vid den årliga anslagsprövningen de statliga bidragsmedlen avvägs så att även fortsättningsvis anmälda anspråksbehov enligt bidragsbestämmelserna kan tillgodoses.

Beträffande referenstaxan framhöll utskottet i fjolårets betänkande (TU 1973: 13) att det allmänt förhåller sig så att taxesättningen varierar hos olika trafikföretag, vilket sammanhänger med en varierande kostnadsstruktur. Samtidigt gäller — som också framhölls i propositionen (prop. 1973: 53) — 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, förordade utskottet som allmän riktning att man vid den konkreta utformningen av referenstaxan åtminstone t. v. anknyter denna till den lägre nivån. Det förutsattes vidare få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse härmed meddela närmare bestämmelser i detta hänseende.

Samtidigt underströk utskottet 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 borde ankomma på Kungl. Maj:t att besluta om sådan anpassning.

I sitt betänkande (TU 1973: 13) framhöll utskottet slutligen att det då inte var möjligt att till alla delar förutse verkningarna av det nya bidragssystemet. Detta borde därför successivt följas upp. Utskottet framhöll vidare att när tillräckliga erfarenheter av systemet anses föreligga en utvärdering av detsamma bör göras och resultatet härav redovisas för riksdagen. Utskottet understryker ånyo behovet av att en sådan utvärdering kommer till stånd så snart möjligheter därtill föreligger, med hänsyn inte minst till angelägenheten av att en överblick av kommunernas ekonomiska åtaganden i detta sammanhang kan åstadkommas.

Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionärernas yrkanden i vad avser slopande av kravet på kostnadstäckning samt beträffande statsbidragets storlek och referenstaxans utformning.

*dels* utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. avslår motionerna 1974: 486, yrkandena 1, 2 och 4, samt 1974: 1438, yrkandena 1 a och b samt 2 a, och 1974: 1446 i vad den avser gällande bestämmelser rörande kostnadstäckning, bidragets storlek och referenstaxans utformning,

**2.** beträffande de trafikförhållanden som råder i *skärgårdarna* av herrar Mellqvist, Hjorth, Hugosson, Rosqvist, Östrand och Johansson i Åmål (samtliga s) samt Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att

*dels* det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 3 börjar med "Det statliga" och på s. 4 slutar med "till känna" bort ha följande lydelse:

Beträffande stöd till kollektivtrafik i *skärgårdarna* har frågan härom varit föremål för behandling så sent som vid 1973 års riksdag. Utskottet utgick därvid bl. a. ifrån att frågan om ö- och skärgårdsförbindelsernas ordnande i åtskilliga fall skulle komma att aktualiseras under arbetet med den regionala trafikplaneringen. Utskottet förutsätter att denna planering kommer att ge den närmare överblick beträffande behovet av stöd till kollektivtrafik i *skärgårdarna* som kan möjliggöra att förslag härom — på liknande villkor som gäller för busstrafiken — kan föreläggas riksdagen. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionärernas yrkande i denna del synes därför ej nu påkallad.

*dels* utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. avslår motionerna 1974: 486, yrkandet 3, och 1974: 1438, yrkandet 2 b,

