

Nr 209.

Ankom till riksdagens kansli den 10 juni 1919 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anvisande av anslag till täckande av statens järnvägars driftförlust.

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 27 maj 1919 avlåten, till statsutskottet för förberedande behandling hänvisad proposition, nr 407, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att under verkliga utgifter å 1919 års tilläggsstat såsom bidrag till täckande av statens järnvägars driftförlust anvisa ett förslagsanslag, högst, å 25,000,000 kronor samt att såsom tillfällig försträckning till statens järnvägar under utgifter för kapitalökning å 1919 års tilläggsstat anvisa ett förslagsanslag, högst, å 15,000,000 kronor att utgå av tillfälliga lånemedel.

Utredningen i ärendet återfinnes i det vid propositionen nr 406 med förslag angående inkomstberäkningar för 1919 års tilläggsstat och 1920 års riksstat m. m. fogade statsrådsprotokollet över finansärenden för den 27 maj 1919, sid. 5—9.

Utskottet vill till en början erinra därom, att å nästlidet och innevarande års tilläggsstater för täckande av driftförlust vid statsbanorna under år 1918 såsom tillfällig försträckning till statens järnvägar anvisats under utgifter för kapitalökning sammanlagt 60,300,000 kronor. Enligt ovanberörda statsrådsprotokoll över finansärenden beräknas, därest icke särskilda åtgärder vidtagas för nedbringande av driftförlusten, denna

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 6 saml. 98 häft. (Nr 209—213.) 1

komma att under innevarande år ökas med omkring 40,000,000 kronor. Beträffande sättet för avvecklandet av den uppkomna driftförlusten har chefen för finansdepartementet anfört bland annat följande:

»— — — — — Det bör under normala förhållanden icke råda någon tvekan därom, att driftkostnaderna för statens järnvägar böra bäras av trafikanterna men icke av de skattdragande. Taxorna böra därför så avvägas, att de, som draga nytta av trafikens upprätthållande, få betala kostnaderna härför. Bäst i överensstämmelse med denna tankegång står det nog, att ett tillfälligt uppkommande driftunderskott sedermera avbetalas av medel från själva järnvägsdriften, ej av skattemedel, och att härför erforderliga taxeförhöjningar verkställas.

Vid anmälan av inkomsterna i årets statsverksproposition tillät jag mig emellertid antyda, att genomförandet av taxeförhöjningar icke ovillkorligen finge ske alldeles utan hänsyn till andra verkningar därav. Den utomordentliga storlek, som driftförlusten under de abnorma kristidsförhållandena tydligen kommer att få, framkallar allvarliga betänkligheter mot ett genomförande fullt ut av det ovan berörda programmet. En amortering av hela driftförlusten genom trafikmedel skulle för en kanske mycket avsevärd tid uppskjuta den nedsättning av järnvägs-tarifferna och återgång till mera normala förhållanden på detta område, som för hela näringslivet vore i hög grad önskvärd. Eller ock nödgas man, för att möjliggöra en avskrivning av skuldbördan i raskare tempo, tillgripa ytterligare taxeförhöjningar med ännu mera betänkliga verkningar under den i allt fall bekymmersamma avvecklingsperiod, som nu förestår. Jag finner mig med hänsyn härtill böra förorda, att statsverket ingriper för att möjliggöra en snabb avskrivning av skuldbördan. Härför ser jag icke någon annan utväg än att ett betydande tillskott nu göres av skattemedel. Det synes mig vara i sin ordning, att detta sker, medan ännu inkomster från krigskonjunkturen kunna upp-bära skattebördan.

Tidpunkten synes mig däremot icke vara inne att bestämma, huru mycket statsverket skall övertaga av den ifrågavarande skuldbördan. Det torde vara lämpligt att dessförinnan avvakta det finansiella resultatet av innevarande års järnvägsdrift. Då det resultatet föreligger, torde man kunna säkrare bedöma både i vad mån statsjärnvägarna kunna av egna trafikmedel bidra till förlustens avskrivning och hur stora utgifter för ändamålet det statsfinansiella läget tillåter.

Men då det redan nu synes mig vara klart, att staten måste bära

en avsevärd del av driftförlusten och det dessutom kan sägas föreligga särskilda skäl att icke belasta statsjärnvägarna med den extra förlust, som föranletts av urtima riksdagens beslut år 1918 beträffande dyrtidstilläggen och dess konsekvenser i innevarande riksdags beslut, vartill hänsyn icke tagits vid fastställandet av taxorna, anser jag mig böra föreslå, att inalles 50 miljoner kronor nu tagas i anspråk dels såsom anslag till statens järnvägar och dels såsom återbetalning genom statsverkets egen försorg av tillfälliga lånemedel, anskaffade för järnvägarnas räkning, däri inberäknat de 10 miljoner kronor, som redan äro uppförda å 1920 års riksstat såsom återbetalning av tillfälliga lånemedel. Detta sistnämnda belopp skulle alltså komma att återbetalas oberoende av hur stort överskott av trafikmedel, statens järnvägar kunna under år 1920 inleverera. I avseende å själva detta överskott synas mig tillräckliga skäl icke föreligga att sänka det belopp, järnvägsstyrelsen ansett möjligt att påräkna, ehuru beloppet givetvis är tämligen ovisst.

På tilläggsstaten har som förut är nämnt besparats över 30 miljoner kronor. Under sådana förhållanden synes det mig möjligt att på 1919 års tilläggsstat uppföra ett anslag av 25 miljoner kronor såsom bidrag till täckande av innevarande års driftförlust. Detta belopp bör då uppföras ej som kapitalökningsutgift utan under verkliga utgifter. Förslag härom torde senare i dag komma att framställas av chefen för civildepartementet. För att nödiga medel skola stå till järnvägsstyrelsens förfogande innevarande år är det emellertid därtill erforderligt att anskaffa ytterligare 15 miljoner kronor. Innan det träffats ett slutligt avgörande om finansieringen i det hela av järnvägarnas driftförlust, anser jag det riktigast, att detta belopp liksom tidigare skett uppföres som tillfällig försträckning åt järnvägarna och anskaffas lånevägen.

Den av statens järnvägars driftförlust förorsakade kristidsskulden skulle då vid slutet av innevarande år utgöra cirka 75 miljoner kronor. Härav skulle 25 miljoner kronor ytterligare avföras från statsjärnvägarnas kapitalkonto och av statsverket betalas genom att 1920 års riksstat upptager såsom kapitalökningsutgift återbetalning av tillfälliga lånemedel till nyssnämnda belopp. För att bereda tillgång härtill utöver de 10 miljoner kronor, som i statförslaget upptagits, erfordras en höjning av skattemedlen med 15 miljoner kronor.»

I merberörda proposition, nr 406, har Kungl. Maj:t i anslutning till chefens för finansdepartementet sålunda gjorda uttalande å 1920 års riksstat för återbetalning av tillfälliga lånemedel äskat ett anslag av

25,225,000 kronor, varav 25,000,000 kronor avse ersättande av de utav statens järnvägar erhållna tillfälliga försträckningar för täckande av driftförlust. I samband med nämnda anslagsäskande har Kungl. Maj:t föreslagit, att sistberörda belopp måtte avföras från statens järnvägars kapitalkonto.

*Utskottets
yttrande.*

Även utskottet anser det vara nödvändigt, att en avskrivning av statens järnvägars skuld för driftförlust snarast kommer till stånd. Utskottet har fördens skull funnit sig böra biträda förslaget om anvisande under verkliga utgifter av ett anslag å 25,000,000 kronor å tilläggsstaten för år 1919, såsom bidrag till täckande av förlusten.

Ej heller har utskottet haft något att erinra mot, att det för uppehållande av driften under innevarande år i övrigt erforderliga beloppet, enligt beräkning 15,000,000 kronor, anvisas såsom tillfällig försträckning under utgifter för kapitalökning.

Utskottet vill emellertid i detta sammanhang hava uttalat den förhoppningen, att bristen för år 1919 ej skall komma att uppgå till det ovan angivna beloppet av 40,000,000 kronor. Härvid har utskottet ock velat erinra om den av utskottet i utlåtande nr 197 förordade utredningen angående åtgärder för erhållande för framtiden av ett tillfredsställande resultat av driften vid statens järnvägar, vid vilken utredning enligt utskottets uppfattning bland annat bör till prövning upptagas frågan om statens järnvägars taxepolitik.

Skulle bristen för år 1919 komma att understiga 40,000,000 kronor, bör enligt utskottets uppfattning besparingen i första hand ske å det under utgifter för kapitalökning tillstyrkta anslaget och alltså den tillfälliga upplåningen i motsvarande mån minskas.

Under åberopande av vad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

att riksdagen må

a) under verkliga utgifter å 1919 års tilläggsstat såsom bidrag till täckande av statens järnvägars driftförlust anvisa ett förslagsanslag, högst, 25,000,000 kronor;

b) såsom tillfällig försträckning till statens järnvägar under utgifter för kapitalökning å 1919 års tilläggsstat anvisa ett förslagsanslag, högst, 15,000,000 kronor.

Beträffande sättet för anskaffande av de under b) omförmälda anslagsmedel kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.

Stockholm den 10 juni 1919.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *C. J. G. Swartz*, *A. C. Lindblad*,
C. G. Ekman och *J. L. Widell* samt
från andra kammaren: herrar *J. B. Eriksson* i Grängesberg, *A. Anderson* i Råstock,
P. A. Hansson i Stockholm, *K. A. Tengdahl*, *S. E. J. Lübeck* och *K. E. W. Söderhielm*.