

## Nr 189.

Ankom till riksdagens kansli den 3 juni 1921 kl. 7 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättning åt statens järnvägar för genom taxenedsättning förorsakad inkomstminskning.*

(4:e avd.)

I en till riksdagen avlåten, den 30 april 1921 dagtecknad proposition (nr 358) har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av protokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen, att till beredande av ersättning åt statens järnvägar för genom taxenedsättning förorsakad inkomstminskning under verkliga utgifter på tilläggsstat för år 1921 bevilja ett förslagsanslag, högst, 10,000,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Till stöd för det i propositionen framlagda förslaget har departementschefen anfört bland annat, följande:

»Som skäl mot en allmän taxesänkning framhåller järnvägsstyrelsen, att, om en dylik åtgärd vidtoges nu, då enligt styrelsens förmenande de ekonomiska förutsättningarna härför icke förefunnes, detta skulle innebära ett avsteg från de grundsatser för statens järnvägars ekonomiska skötsel, vilka under gjorda allvarliga erfarenheter utbildat sig och ännu äro i kraft. Styrelsen erinrar härvid, hurusom 1918 års lagtima riksdag i fråga om statens järnvägars taxepolitik uttalat, att förräntning borde erhållas å det i statsbanorna nedlagda kapitalet och att även under rådande extraordinära förhållanden förlust å statsbanerörelsen om möjligt borde undvikas.

*Bihang till riksdagens protokoll 1921. 6 saml. 78 häft. (Nr 189.)*

Härvid vill jag till en början framhålla, att den nu ifrågasatta taxesänkningen givetvis endast är att betrakta som en tillfällig extraordinär åtgärd, vidtagen under den förhoppningen, att trafiken snart nog skall så att säga växa in i de nya taxorna. Det i sig berättigade kravet på att järnvägsdriften skall förränta sig skulle alltså endast tillfälligtvis undanskjutas för att åter komma i tillämpning så fort näringslivet återtagit den stadga, det nu saknar. Icke heller får en allmän taxesänkning för godstrafiken, på sätt järnvägsstyrelsen befarar, i och för sig prejudicera till sänkning av persontaxorna. En sådan sänkning torde icke böra ifrågakomma förr, än de ekonomiska förutsättningarna härför föreligga.

Enligt järnvägsstyrelsens beräkningar synes icke uteslutet utan snarast sannolikt, att — därest ej den nuvarande krisen skulle under år 1922 ytterligare förvärras — statsbanornas driftkostnader då skola så sjunka, att även ur järnvägsekonomisk synpunkt förutsättningar inträda för den nu ett halvt år tidigare föreslagna nedsättningen.

Vidare vill jag som min uppfattning uttala, att då en taxenedsättning för närvarande ej synes förenlig med rent järnvägsekonomiska synpunkter, utan är betingad av näringslivets och det allmännas intressen, förhållandena synas böra så anordnas, att åt statens järnvägar genom särskilt anslag beredes en inkomst, motsvarande den beräknade försämringen i driftresultatet genom sänkningen av taxenivån. Genom ett dylikt förfarande kommer formellt sett kravet på en affärsmässig skötsel av statsbanverörelsen som sådan att upprätthållas.

Efter noggrant övervägande av de skäl, som tala för och emot en nedsättning av statens järnvägars godstariffer, har jag därför kommit till den uppfattningen, att en dylik nedsättning i enlighet med de grunder, som av mig nu angivits, måste vara att föredraga framför ett fortsatt bibehållande tillsvidare av de nuvarande höga taxorna.

Beträffande storleken av den taxenedsättning, som jag sålunda anser mig böra förorda, har jag redan förut yttrat mig. Även om det ur åtskilliga synpunkter varit önskvärt, om man kunnat gå än längre, har jag sålunda ansett mig böra stanna vid att nedsättningen, vilken synes böra avse alla slag av godstrafik, för närvarande begränsas till omkring 20 % å nu gällande fraktsatser. Förutom härför tidigare anförda skäl vill jag i detta avseende framhålla önskvärdheten av att i möjligaste mån bibehålla relationen mellan statens och de enskilda järnvägarnas taxor, till vilken fråga jag i det följande återkommer.

Givetvis bör det tillkomma Kungl. Maj:t att vid fastställande av de särskilda taxebeloppen vidtaga de jämkningar beträffande den angivna huvudregeln för taxereduktionen, som kunna finnas påkallade. Den ifråga-

satta nedsättningen torde, då riksdagens beslut i ärendet måste avvaktas och omfattande förberedande åtgärder krävas för förslaget genomförande, ej kunna träda i tillämpning före den tidigare angivna tidpunkten eller den 1 juli 1921.

Om vad jag sålunda föreslagit vinner bifall, erfordras, enligt vad tidigare berörts, att särskilt anslag beviljas som ersättning åt statens järnvägar för genom taxenedsättningen förorsakad inkomstminskning, och torde detta anslag i enlighet med förut angivna beräkningsgrunder böra bestämmas till 10 miljoner kronor att utgå av andra statsinkomster än lånemedel. Då, som jag förut nämnt, åt statens järnvägar bör beredas den inkomst, som svarar mot förlusten av taxesänkningen, och det i sådant avseende ifrågasatta beloppet, 10 miljoner kronor, får anses som lågt beräknat, bör järnvägsstyrelsen äga att oberoende av driftresultatet för år 1921 lyfta hela förenämnda anslag med förslagsvis en sjättedel under vardera av årets sex sista månader.»

Enligt propositionen skulle ifrågavarande anslag endast komma statens järnvägar och icke landets enskilda banor till del. Såsom skäl härför återoppar departementschefen följande.

»Om en nedsättning av godstaxorna å statens järnvägar äger rum, vore det tydligen synnerligen önskvärt, att motsvarande nedsättning kunde ske i de enskilda järnvägarnas tariffer. För transporter i samtrafik skulle för övrigt en sådan sänkning, om compensation ej på annat sätt beredes, komma att ske rent automatiskt. Beträffande de enskilda järnvägarna torde det emellertid ej böra ifrågasättas, att, om förlust skulle uppstå å rörelsen, denna förlust täckes av statsmedel, utan äro dessa järnvägar helt beroende av sina inkomster och den kredit, som kan erhållas. Av de yttranden, som styrelsen för svenska järnvägsföreningen och järnvägsstyrelsen avgivit, framgår även, att för ett flertal enskilda järnvägar en nedsättning av tarifferna skulle kunna helt äventyra deras ekonomiska ställning. Det lär därför ej kunna utan vidare fastslås, att en motsvarande nedsättning skall äga rum av taxorna för ifrågavarande järnvägar, utan synes frågan härom och om taxebeloppens storlek böra avgöras efter ytterligare utredning och prövning för varje särskilt fall. Att märka är därvid även, att verkningarna av samtrafiktaxans sänkning kunna, i den omfattning så skulle visa sig nödvändigt, kompenseras genom särskilda extra frakttillägg eller vidtagande av andra dylika anordningar, och förutsätter jag sålunda, att en utredning i nu ifrågavarande avseende omedelbart igångsättes.

Järnvägsstyrelsen har framhållit de olägenheter, som uppkomma för trafikanterna genom en olika tariffering vid statens och de enskilda

järnvägarna, varvid styrelsen betonat, hurusom den vid de enskilda järnvägarna bosatta befolkningen och verksamma industrien skulle försättas i ett ogynnsamt läge gent emot dem, som finge tillgodoräkna sig den genom statssubvention möjliggjorda fraktnedsättningen vid statens järnvägar. Härvid är emellertid att märka, att olika tariffering alltid, om än i mindre kännbar mån än vad som nu skulle bliva fallet, torde hava förelegat mellan icke blott de enskilda järnvägarna å ena sidan och statens järnvägar å den andra, utan jämväl de enskilda järnvägarna sins emellan. Härtill kommer, att den skillnad i tarifferingen, som nu skulle uppkomma, givetvis endast är avsedd såsom tillfällig. Efter hand som trafiken ökas, torde möjligheter skapas för ett utjämnande av taxorna. Det synes mig fullt riktigt, att statens järnvägar under nuvarande förhållanden härvid gå före, även om detta icke kan ske utan understöd från statens sida.»

*Utskottets  
yttrande.*

Att, på sätt här föreslagits, genom anvisande av särskilda anslagsmedel möjliggöra genomförandet av lägre järnvägsgodstariffer än som ur trafikekonomisk synpunkt vore befogat, synes visserligen vara ägnat att ingiva vissa principiella betänkligheter. Med hänsyn till det sällsynt betryckta läge, vari det svenska näringslivet för närvarande befinner sig, vill utskottet dock icke motsätta sig en dylik tillfällig åtgärd, varigenom i många fall en välbehörlig lättnad i fråga om avsättningsmöjligheterna och de därav beroende möjligheterna att uppehålla driften skulle kunna beredas vissa företag, industriella och andra, och sålunda åtminstone de tillfälliga verkningarna av den för hela samhället allvarliga kris, vårt ekonomiska liv för närvarande är underkastad, komma att i viss mån förminsкас.

Av departementschefen har förutsatts, att ifrågasvarande genom särskilda statsmedel möjliggjorda taxenedsättning — avseende det senare halvåret 1921 — genomgående skulle sättas till omkring 20 %, vilken procentsats alltså skulle tillämpas på alla slag av godstrafik. Det synes utskottet kunna ifrågasättas om ett generellt bestämmande av taxenedsättningarna till en och samma procentsats kan anses vara det lämpligaste sättet för vinnande av det med anslaget avsedda syftet. Såsom av järnvägsstyrelsen i dess utlåtande framhållits, erfordras beträffande vissa näringsgrenar, att en större taxereduktion företages för att denna skall kunna bliva till någon verklig hjälp för desamma i deras ur samhällelig synpunkt betydelsefulla ansträngningar att uppehålla driften. Å andra sidan måste det hållas för sannolikt att en dylik generell taxereduktion skulle komma att medföra ett opåkallat statsingripande till

förmån för vissa företag, för vilkas fortsatta uppehållande ett sådant icke är av nöden. Enligt utskottets mening kan icke en dylik taxereduktion lämpligen genomföras efter en och samma beräkningsgrund och beträffande alla varuslag, utan anser utskottet, att olika normer härvid böra tillämpas, anpassade efter det föreliggande behovet och möjligheterna att på detta sätt åstadkomma ett verkligt stöd åt respektive näringsgrenar.

Om utskottet således utgått ifrån att de taxereduktioner, varom här är fråga, böra anpassas efter de skiftande förhållandena inom näringslivet, har emellertid utskottet icke ansett det böra ankomma på riksdagen att angiva de närmare grunder, efter vilka dessa tariffnedsättningar böra äga rum. I överensstämmelse med vad som gäller beträffande järnvägstariffärenden i allmänhet, torde det böra anförtros åt Kungl. Maj:st och vederbörande administrativa myndighet, järnvägsstyrelsen, att med iakttagande av de föreliggande behoven och möjligheterna i varje särskilt fall att bereda en effektiv hjälp åt näringslivet utforma de närmare bestämmelserna för användningen av ifrågakvarande anslag.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört, får utskottet hemställa,

att riksdagen må, till beredande av ersättning åt statens järnvägar för genom taxenedsättning förorsakad inkomstminskning, under verkliga utgifter på tilläggsstat för år 1921 bevilja ett förslagsanslag, högst, 10,000,000 kronor.

Stockholm den 3 juni 1921.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzélius, C. J. G. Swartz, Ollas A. Ericsson, N. A. Nilsson, H. F. Lamm, J. Nilsson* i Skottlandshus, *H. M. Bäckström, J. L. Widell, O. U. B. Olsson, C. G. Ekman, E. A. Hallin* och *C. I. Asplund* samt

från andra kammaren: herrar *O. H:son Waldén, P. Nilsson* i Bonarp, *C. R. Jansson* i Falun, *P. B. Nilsson* i Landeryd, *L. J. Carlsson-Frosterud, S. E. J. Lübeck, W. Bäckström, O. Osberg, K. E. W. Söderhielm, A. E. Ljungberg* och *J. E. Andersson* i Ovanmyra.

## Reservation

av herrar *S. H. Kvarnzelius*, *O. A. Ericsson*, *J. Nilsson* i Skottlandshus, *P. Nilsson* i Bonarp och *J. E. Andersson* i Ovanmyra, vilka ansett, att utskottet bort hemställa om avslag å Kungl. Maj:ts förevarande proposition.

---