

Nr 149.

Ankom till riksdagens kansli den 28 maj 1929 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen framställda förslag angående beräkningen av inkomsten av statens järnvägar jämte en i ämnet väckt motion.

(4:e avd.)

Uti den till riksdagen den 4 januari 1929 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov för budgetåret 1929/1930 har Kungl. Maj:t, under åberopande av det vid propositionen fogade utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för nämnda dag (Inkomsterna. Statens produktiva fonder), föreslagit riksdagen att å riksstaten för nämnda budgetår upptaga inkomstiteln »statens affärsverksamhet (överskott)», i vad angår statens järnvägar, på följande sätt:

Statens järnvägar 37,000,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till ovan åberopade statsrådsprotokoll sid. 33 ävensom »utgifter för kapitalökning» bil. 2 sid. 2—4.

I fråga om Kungl. Maj:ts förevarande förslag har i en inom första kammaren av herr *Ch. Lindley* väckt motion, nr 75, hemställts, det riksdagen måtte besluta att höja den i propositionen under rubrik »Inkomster av statens produktiva fonder» upptagna inkomstberäkningen för statens järnvägar, 37 miljoner kronor, till 40.5 miljoner kronor.

Beträffande de skäl, motionären anført till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen.

I riksdagens år 1928 församlade revisorers berättelse angående verkställd granskning av statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning för tiden 1 juli 1927—30 juni 1928 hava revisorerna under § 64, med hänsyn bland annat till de ringa avsättningsmöjligheterna för träkol med därav följande begränsade tillgång på skogsarbete i vissa trakter av Norrland, till behandling upptagit frågan om användande av ved i stället för stenkol som lokbränsle, vilket också vore av betydelse för skogarnas rationella skötsel.

Beträffande den i ärendet förebragta utredningen får utskottet hänvisa till revisorernas berättelse (del I sid. 188 och 189) samt de häröver avgivna förklaringarna (del III sid. 298—302).

Chefen för finansdepartementet har till åberopade statsrådsprotokollet (inkomsterna sid. 33) anfört följande:

»I riksstaten för löpande budgetår äro överskotten av *statens affärsverksamhet* upptagna med sammanlagt 90.7 miljoner kronor, därav från statens järnvägar 31.5 miljoner kronor.

Järnvägsstyrelsen har beräknat inkomsterna från statsbanedriften under budgetåret 1929/1930 till 37.0 miljoner kronor. Styrelsen har därvid förutsett, att med ingången av år 1930 en ny taxa för järnvägsfrakter skall träda i kraft, varigenom en minskning i inlevereringen till statsverket under budgetåret i fråga skulle inträda med omkring 3.5 miljoner kronor. Den av järnvägsstyrelsen verkställda beräkningen har ej föranlett någon invändning från riksräkenskapsverkets sida. Såsom framgår av finansplanen utgår jag ifrån att ifrågavarande taxelättnad kommer att genomföras. I anledning härav och då jag icke har någon erinran att göra mot verkens beräkning, torde inkomsten av statens järnvägar bära i budgetförslaget upptagas med 37.0 miljoner kronor.»

Genom beslut den 19 oktober 1928 har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att skyndsamt inkomma med *nytt förslag till taxa för transporter å statens järnvägar*, därvid styrelsen ägde avväga taxenivån på sådant sätt, att under förutsättning av viss antagen trafikomfattning en nettoinkomstminskning å tillhoppa omkring 8,500,000 kronor kunde beräknas uppkomma; och hade styrelsen att vid förslagens uppgörande ägna särskild uppmärksamhet åt att lättnad för näringslivet så långt möjligt bereddes, därvid dock erforderlig hänsyn borde tagas till de blivande taxesänkningarnas inverkan på de enskilda järnvägarnas ekonomi.

Chefen för kommunikationsdepartementet har till ovan åberopade statsrådsprotokoll (»utgifter för kapitalökning» bil. 2 sid. 4) erinrat, att föredragande departementschefen i föregående års statsverksproposition utgått från att ny taxa skulle kunna träda i kraft före utgången av innevarande budgetår. På grund av sambandet med vissa tvistiga samtrafiksfrågor och med hänsyn till taxearbetets tidskrävande beskaffenhet vore det icke möjligt att slutföra arbetet till sålunda avsedd tid. Det kunde emellertid förväntas, att ny godstaxa för statens järnvägar och nya bestämmelser rörande godssamtrafiken skulle kunna träda i tillämpning med ingången av år 1930.

Järnvägsstyrelsen har sedermera i utlåtande den 28 mars 1929 inkommit med det sålunda infortrade taxeförslaget.

*Utskottets
yttrande.*

Enligt vad utskottet inhämtat, synes numera ovisst, om den nya taxan för statens järnvägar kan träda i tillämpning vid den av departementschefen tidigare angivna tidpunkten den 1 januari 1930. Med hänsyn till betydelsen för näringslivet av att de i utsikt ställda taxelindringarna snarast må kunna genomföras, synes utskottet önskligt, att de i ärendet erforderliga utredningarna bedrivs med skyndsamhet, så att ytterligare dröjsmål med de nya

trafikavgifternas genomförande i möjligaste mån kan undvikas. I övrigt vill utskottet endast erinra om sitt i utlåtande denna dag, nr 148, avgivna förslag om viss nedskrivning av statens järnvägars lånekapital. Genom bifall härtill skulle, enligt vad järnvägsstyrelsen själv ställt i utsikt, öppnas möjlighet till de ifrågasatta taxenedsättningarnas genomförande utan efterläggande av skäliga förräntningskrav på denna statens affärsgren.

I ovanberörda av herr Lindley väckta motion har uttalats betänkligheter mot godstaxornas sänkning, under framhållande av den enligt motionärens mening olämpliga skärpning i konkurrensen med sjöfarten, som en dylik sänkning komme att medföra. Motionären har också erinrat om de betydande särskilda fraktnedsättningar, som på vissa med sjöfarten konkurrerande järnvägssträckor pläгат beviljas. Beträffande det av motionären i sistnämnda avseende anförda exemplet (frakten för mineralvatten Hälsingborg—Göteborg) må till rättelse meddelas, att fraktavgiften efter nedsättningen å nämnda sträcka utgör 160 öre och ej som motionären angivit 60 öre för 100 kilogram (mot normalt 200 öre). De i anslutning härtill gjorda erinringarna äga alltså icke sakligt underlag.

Enligt vad från järnvägsstyrelsen framhållits, prövas vid beviljande av nedsättningar i varje enskilt fall noggrant de ifrågasatta nedsättningarnas verkningar i olika avseenden. Till frågans belysning må ytterligare erinras, att, medan den inrikes sjöfarten alltsedan 1913 varit stadd i kraftig utveckling, det å statens järnvägar transporterade godset under motsvarande tid ej undergått någon ökning.

Såsom utskottet i ovannämnda utlåtande rörande inkomsten av statens aktier i Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag (nr 148) omförmålt, hava i väckta motioner I: 142 och II: 249 hemställts om anslags beviljande för täckning av de förluster, som kunna uppstå för statens järnvägar genom en ytterligare nedsättning av fraktsatserna från övre Norrland för träkol och andra för sydligare landsdelars industri nödvändiga råvaror, vilka eljest icke kunna finna ekonomisk användning.

Icke minst ur norrländsk skogsvårdssynpunkt måste det — såsom också statsrevisorerna antytt — vara av vikt, att avfallsvirket efter timmerdrivingarna och gallringsvirket från ungskogarna tillvaratagas. I samband därmed måste ock framstå som önskligt, att träkolsavsättningen från Norrland, enkannerligen dess övre delar, kan underlättas genom billiga järnvägsfrakter. Utan att kunna tillstyrka motionärens förslag om en särskild statssubvention för detta ändamål vill dock utskottet förutsätta, att de motionsvis anförda synpunkterna, vilka i första hand synas avse träkolsfrakterna, skola beaktas vid de nya transportavgifternas avvägning. Det torde ock få förväntas, att järnvägsstyrelsen allt framgent skall finna angeläget att därutöver i största möjliga utsträckning söka tillmötesgå de mera avlägsna produktionsorternas behov av särskilda fraktnedsättningar.

Beträffande till sist det inkomstbelopp, som bör från statens järnvägar upptagas i riksstaten för 1929/1930, skulle detta enligt tidigare beräkningar vid oförändrad taxa böra antagas uppgå till 40.5 miljoner kronor. Vid genomförande av taxesänkningarna vid tidigare angiven tidpunkt den 1 januari 1930 bör detta belopp, enligt vad i statsverkspropositionen angivits, minskas med 3.5 miljoner kronor till 37 miljoner kronor. Då emellertid ytterligare uppskov med den nya taxans ikraftträdande synes vara att förutse samt också med tagen hänsyn till att enligt inhämtade uppgifter statsbanornas trafikinkomster på sista tiden börjat visa någon tendens till ökning, har utskottet ansett ifrågavarande inkomstpost för nästkommande budgetår kunna upptagas till 40 miljoner kronor.

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

a) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag och herr Lindleys i ämnet väckta motion (I:75), må i riksstaten för budgetåret 1929/1930 under statens affärsverksamhet (överskott) upptaga inkomsten från statens järnvägar till ett belopp av 40,000,000 kronor; samt

b) att herrar Asplunds och Högströms samt Ericsons i Boxholm motioner I:142 och II:249, i vad desamma avse beviljande av anslag för vissa taxenedsättningar, må anses besvarade med vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 28 maj 1929.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 148.

Reservation

av herr *Asplund*, som ansett att utskottets yttrande och förslag, i vad detsamma avser väckta motioner om viss taxenedsättning, bort hava följande lydelse:

»Såsom utskottet — — — användning.

Icke minst — — — järnvägsfrakter. Utskottet förutsätter därför att de motionsvis — — — särskilda fraktnedsättningar.

Utskottet, som för sin del icke anser sig nu böra taga ståndpunkt till statsrevisorernas förslag om användande av utefter inlandsbanan befintlig brännved som lokbränsle, anser emellertid det av statsrevisorerna påpekade mycket stora behovet av ytterligare arbetstillfällen såväl för inflyttade kolonister som för befolkningen i övrigt uti i ifrågavarande trakter påkalla omedelbara åtgärder utan avvaktande av den nya järnvägstaxans införande. Då härför erforderliga fraktlindringar skulle kunna medföra en viss driftsförlust för statens järnvägar, vilket även måste bli fallet med den i år beslutade billinjen Övertorneå—Pajala och dess förläggning till Kiruna, och då dessa driftsförluster måste i någon mån inverka på de nya transportavgifternas avvägning, synes ersättning härför böra beredas statens järnvägar. Då det i herr *Asplunds* motion härför föreslagna anslaget, 1 miljon kronor, synes utskottet vara onödigt högt tilltaget, vill utskottet förorda att för nästkommande budgetår för ifrågavarande ändamål anvisas ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

Beträffande till sist — — — 40 miljoner kronor.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört, får utskottet hemställa, att riksdagen må

— — — — —
b) i anledning av det av riksdagens år 1928 församlade revisorer i deras berättelse under § 64 gjorda uttalande och de av herrar *Asplund* m. fl. samt *Ericson* i *Boxholm* och *Högström* väckta motionerna (I: 142 samt II: 249) till täckande av ovan angivna driftförluster för statens järnvägar för budgetåret 1929/1930 bevilja ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor.»
