

**Nr 287**

Av herr **Svensson** i Stenkyrka **m. fl.**, *angående avslag å Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Driftbidrag till statens järnvägar.*

1958 års B-riksdag beslutade på förslag av Kungl. Maj:t att tilldela statens järnvägar ett driftbidrag på 100 milj. kronor för budgetåret 1958/1959. I årets statsverksproposition föreslås att sådant bidrag skall utgå även under budgetåret 1959/60 med samma belopp som för innevarande budgetår.

Detta driftbidrag utgör en subvention till statens järnvägar av skattemedel för att täcka de förluster SJ gör för upprätthållandet av järnvägstrafiken på trafiksvaga bandelar. När riksdagen förra året fattade beslut härom förutsattes att bidraget skulle bli av provisorisk karaktär och utgå tills vidare i avvaktan på slutliga förslag från 1953 års trafikutredning på det trafikpolitiska området. Chefen för kommunikationsdepartementet underströk också mycket kraftigt i den av honom framlagda propositionen i ärendet, att denna bidragsgivning borde betraktas som ett utpräglat provisorium och icke som en definitiv lösning. Han förutsatte att frågan om driftbidrag till statens järnvägar skulle omprövas av statsmakterna i samband med att ställning tas till trafikutredningens kommande förslag.

Initiativtagare till förslaget om driftbidrag var 1948 års järnvägstaxekommitté, som framhöll att eftersom stora delar av statens järnvägars linjer numera måste betraktas som underskottsbanor det icke längre vore möjligt att låta förlusterna på dessa linjer belasta SJ dvs. ytterst trafiken på andra bärkraftiga linjer. Först om SJ erhåller en skäligt avvägd ersättning för kostnaderna för trafiken på underskottsbanorna kunde företaget som sådant och särskilt dess taxepolitik skötas på ett rationellt sätt. Bland de remissmyndigheter, som yttrat sig över taxekommitténs förslag, var meningarna delade. Flera myndigheter ansåg ett driftbidrag motiverat, andra var tveksamma om statsbidrag borde lämnas men ansåg det dock skäligt att bidrag i någon form skulle utgå. Andra myndigheter återigen avvisade förslaget, huvudsakligen av principiella skäl. Som ett vägande skäl mot subventionering anförde dessa senare myndigheter, att den skulle komma att motverka intresset för rationaliseringar inom SJ, såväl i fråga om förbilligandet av bestående trafik som i fråga om nedläggning av förlustbringande bandelar. Statskontoret hyste den principiella uppfattningen, att statens järnvägar liksom affärsdrivande företag över huvud taget måste räkna med att med egna medel täcka förluster på vissa rörelsegrenar. Kommerskollegium ansåg, att SJ med hänsyn till dess ställning som ett monopolföretag bör vara berett att bära rimliga förluster inom områden, där trafiken med hänsyn

exempelvis till näringslivet och då framför allt dess lokalisering skäligen bör bedrivas.

Departementschefen uttalade i den nämnda propositionen att den gällande målsättningen för statens järnvägars verksamhet borde bibehållas, vilket bl. a. innebär, att avskrivningar i princip skall göras enligt nu-priser och att alltså det investerade statskapitalet skall förräntas; för närvarande efter en räntefot av 4 procent. Under nuvarande förhållanden förelåg det icke enligt departementschefens mening någon möjlighet att genom ytterligare höjning av taxorna erhålla de inkomster, som erfordras för att helt uppfylla denna ekonomiska målsättning. Med hänsyn härtill vore det motiverat, att statens järnvägar erhöi viss kompensation för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer, som statsbaneföretaget har att utföra. Denna kompensation borde anknytas till förlusterna till följd av upprätthållandet av trafiken på trafiksvaga järnvägslinjer.

I nuvarande allvarliga statsfinansiella läge med stora underskott på driftbudgeten är det enligt vår mening ofrånkomligt att statsutgifterna måste ytterligare skäras ned för att undvika en skärpning av den redan alltför tunga skattebördan. Då statsfinanserna är så hårt ansträngda kan det knappast vara försvarbart att med skattemedel subventionera driften vid ett affärsdrivande verk som statens järnvägar. Företagets verksamhet bör anpassas så, att subventionering blir överflödig.

Riksräkenskapsverket förklarade i sitt remissyttrande över taxekommitteéns förslag, att det icke vore uteslutet, att SJ redan genom en begränsning av avskrivningarna och en måttlig höjning av godstaxan skulle utan särskild ersättning av skattemedel för förlusten på trafiksvaga banor kunna åvaga-bringa balans mellan inkomster och utgifter utan även förränta sitt nettokapital, som på grund av den konsolidering av statens järnvägars ekonomi, som ägt rum, blivit starkt nedskrivet.

Med hänvisning till den bedömning av statens järnvägars ekonomi, som riksräkenskapsverket gjort, anser vi att SJ genom begränsning av sina avskrivningar skulle kunna åstadkomma balans mellan sina utgifter och inkomster och att således ett driftbidrag till företaget på driftbudgeten bör vara överflödigt.

Med hänvisning till vad sålunda anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag att under sjätte huvudtiteln i riksstaten för budgetåret 1959/60 till Driftbidrag till statens järnvägar anvisa ett anslag av 100 milj. kronor.

Stockholm den 27 januari 1959

*Per Svensson*  
i Stenkyrka

*Thorbjörn Fälldin*

*Henry Brandt*

*Erik Grebäck*