

Nr 603

Av herr Gustafsson i Skellefteå, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag för täckande av underskott å statens järnvägars fond.

Sedan budgetåret 1958/59 har statens järnvägar erhållit ett årligt driftbidrag över sjätte huvudtiteln som kompensation för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer, som företaget har att utföra. Bidragets syfte har varit att täcka kostnaden för upprätthållande av driften på bandelar som icke är ekonomiskt bärkraftiga. Bidraget utgick ursprungligen med 100 milj. kronor. Besparingsutredningen föreslog i sitt år 1959 utkomna betänkande en avveckling av bidraget med 20 milj. kronor. Det har senare sänkts fr. o. m. budgetåret 1960/61 till 80 milj. kronor men har därefter utgått med detta belopp. För nästa budgetår föreslår departementschefen oförändrat bidrag. En omprövning av bidraget har förutsatts komma att ske i samband med att ställning tas till trafikutredningens förslag.

Utöver driftbidraget har SJ beviljats ett särskilt bidrag till täckande av det underskott, som trots driftbidraget uppkommit. För underskottstäckning anvisades för budgetåret 1960/61 ett anslag av 70 milj. kronor. Underskottet begränsades emellertid till 20 milj. kronor. För budgetåret 1961/62 har till underskottstäckning anvisats 50 milj. kronor. Underskottet beräknas nu komma att uppgå till 38 milj. kronor.

För nästa budgetår beräknas ett underskott av 40 milj. kronor. Departementschefen föreslår emellertid anvisning av oförändrat 50 milj. kronor till underskottstäckning. Att svårigheter uppkommit sedan flera år för SJ att inom ramen för sin ekonomi vinna full kostnadstäckning sammanhänger huvudsakligen med strukturförändringar i det totala kommunikationsväsendet, där bilismens starka frammarsch medfört en allvarlig konkurrensfaktor och ett betydande inkomstbortfall för SJ. Strukturförändringen gäller också godstransporterna, där landsvägstrafiken ökat med vägväsendets och bilismens större kapacitet. Denna strukturförändring har SJ — naturligen — mött med ökade rationaliseringar och nedläggning av ekonomiskt icke bärkraftiga banor i syfte att pressa sina kostnader och stärka sitt konkurrensläge. Utan tvivel har betydande reduktioner av de annars uppkommande driftförlusterna uppnåtts härigenom. I viss mån visas detta av att driftförlusterna uppgått till lägre belopp än vad som anvisats i bidrag till underskottstäckning. Sammanlagt har sålunda hittills anvisats 120 milj. kronor, medan den sammanlagda storleken av underskotten för föregående och innevarande budgetår uppgår till 58 milj. kronor.

Självfallet kommer företaget att fortsätta sina kostnadsänkande rationa-

liseringssträvanden. Mot bakgrunden härav anser jag att det kan ifrågasättas om det är — ur statsbudgetens synvinkel — ändamålsenligt att som hittills i förväg anvisa ett anslag för underskottstäckning. Det är enligt min mening mera rationellt att i efterhand anvisa det anslag för täckande av underskott som visat sig uppkomma. Ett borttagande av anslaget på riksstaten för nästa budgetår torde sannolikt inte innebära en reell besparing med motsvarande belopp, eftersom ett visst underskott synes troligt även nästa år.

Ytterligare ett skäl för att nu icke i förväg anvisa ett anslag för underskottstäckning utgör den omständigheten att särskilda sakkunniga nyligen utsetts för översyn av affärsverkens taxe- och prispolitik. Det finnes anledning att utgå från att en taxemässig anpassning kommer att ske som ett resultat av denna översyn. Härigenom kommer subventionsbehovet att minska.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts hemställan i sjätte huvudtiteln för budgetåret 1962/63 om ett anslag för *Underskott å statens järnvägars fond* med 50 milj. kronor.

Stockholm den 26 januari 1962

Henning Gustafsson