

Nr 850

Av herr **Sörenson m. fl.**, *angående statens järnvägars lönsamhet.*

(Lika lydande med motion nr 716 i Första kammaren)

Enligt målsättningen för 1963 års riksdagsbeslut angående landets trafikpolitik skall bl. a. skilda trafikföretag och trafikgrenar konkurrera så långt möjligt på lika villkor. Härigenom förutsattes att den för samhället bästa trafikekonomin erhålles. Effekterna av 1963 års beslut måste således bedömas från total samhällsekonomisk synpunkt.

Dokumenterad kostnadsansvarighet kan i stort anses föreligga beträffande driften av statens järnvägar. Detta är ej fallet för landsvägsbunden trafik. Främst gäller detta för tunga transporter på landsväg, vars relativa andel i förslitningen av vägarna inte tillnärmelsevis kan anses betald genom nu gällande fordons- och drivmedelsbeskattning. Viss omfördelning av fordonsbeskattningen mellan lättare och tyngre lastfordon är aktuell. Detta innebär dock endast att omfördelning sker i n o m lastbilssektorn och ej m e l l a n järnvägs- och landsvägstrafik.

Nu arbetande väggkostnadsutredning sysselsätter sig med hithörande problematik och väntas framlägga sitt utredningsresultat tidigast år 1972. Detta material skall sedan utvärderas innan beslut kan fattas, vilket kommer fördröja frågans lösning ytterligare några år.

I avvaktan på väggkostnadsutredningen och andra utredningars resultat tvingas statens järnvägar in i en konkurrenssituation där det långt ifrån råder likartade villkor. Där tvingas också SJ att begränsa sitt handlande till snävt företagsekonomiska aspekter. Eftersom det ej råder någon kostnadsansvarighet för landsvägstrafiken, som i praktiken är kraftigt samhällligt subventionerad, hamnar SJ i en mycket ogynnsam konkurrenssituation. Resultatet av detta snävt företagsekonomiska agerande blir att enskilda åkeriföretag i sin drift kan tillgodogöra sig markanta subventioner i relation till utkrävda kostnader. Statens järnvägar å andra sidan avkräves fullt kostnadsansvar för sin drift.

I syfte att skapa ett för SJ rättvisare konkurrensläge måste företaget ges möjlighet att föra en mer dynamisk och samhällstillvänd prispolitik. I dagsläget bindes SJ:s prispolitik bl. a. av skyldigheten att till statsverket inleverera ränta på i företaget nedlagt driftkapital. Detta leder till ökad press för SJ att vara lönsamt från företagsekonomisk synpunkt, men ej från samhällsekonomisk. Härigenom har SJ tvingats till vissa avgiftshöj-

ningar på både person- och godstransportsidan, vilket bland andra faktorer lett till att SJ ej kunnat hålla sin relativa andel i det ökade transportarbetet.

Endast i begränsad utsträckning har SJ hittills kunnat experimentera med en annan prispolitik. Ett exempel på detta är det s. k. "Mälardalsprojektet", i vilket man inom en bestämd region och i vissa tågrelationer arbetat med rabatterade priser. Resultatet av detta har utfallit positivt. Således redovisas under exempelvis första kvartalet 1969 följande utveckling:

Antalet sålda biljetter för de berörda orterna har stegrats med 32 procent och intäkterna med 6,6 procent. De berörda orterna är Enköping, Västerås, Köping och Eskilstuna. En positiv följdverkan är dessutom att trängseln på landsvägarna minskat.

Det anförda visar att man ej kan bedöma statens järnvägars lönsamhet från snävt företagsekonomiska synpunkter.

Med hänvisning till ovanstående hemställer vi därför,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om översyn och förslag i syfte att på sätt som ovan anförts skyndsamt skapa ett rimligare konkurrensläge för SJ och därigenom en för samhället bättre trafikekonomi i avvaktan på av vägkostnadsutredningen föranledda beslut.

Stockholm den 28 januari 1970

Lars-Ingvar Sörenson (s)

Åke Gustavsson (s)

Jan Bergqvist (s)

Sven Mellqvist (s)

i Nässjö

V. Wikner (s)

Bernt Nilsson (s)

Oscar Franzén (s)

i Kalmar

i Motala