

Nr 11.

Ankom till riksdagens kansli den 10 maj 1918 kl. $\frac{1}{3}$ 3 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 11 i anledning av herr Johanssons i Sollefteå m. fl. motion, nr 299, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående hänskjutande till riksdagens prövning av taxor för statens järnvägar samt telegraf- och telefonväsende.

Närvarande: Herrar Andersson i Fiskebäckskil, Eriksson i Stockholm, Hagman i Domnarvet, Elisson, Winkler, Aarnseth, Pehrsson i Bramstorp, Hedin*, Björklund, Jensen.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Uti en inom andra kammaren av herr Johansson i Sollefteå m. fl. väckt motion, nr 299, som för förberedande behandling hänvisats till utskottet, hava motionärerna hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville vidtaga sådana åtgärder, att fastställandet av taxor för statens järnvägar samt telegraf- och telefonväsendet alltid underställdes riksdagens prövning.

Beträffande motiveringen för denna hemställan hänvisar utskottet till motionen.

Över motionen har utskottet i vederbörlig ordning införskaffat utlåtande från Kungl. järnvägsstyrelsen och Kungl. telegrafstyrelsen, och äro dessa utlåtanden härvid fogade såsom bilagor.

Vid 1916 års riksdag har av andra kammarens tredje tillfälliga utskott rörande viss del av det uti förevarande motion avhandlade spörsmål, nämligen frågan om sättet för telefontaxornas fastställande, gjorts ett uttalande, varom utskottet vill i detta sammanhang erinra.

Utskottet.

Bihang till riksdagens protokoll 1918. 13 saml. 3 avd. 11 häft. (Nr 11.) 1

Sedan Kungl. Maj:t den 29 november 1915 fastställt ett telefonreglemente, som såväl beträffande taxor som andra telefonväsendet rörande förhållanden innefattade väsentliga avvikelser från förut tillämpade bestämmelser i ämnet, gävo de anmärkningar, som från olika håll framställdes emot ett flertal punkter i det nya reglementet och i samband därmed stående önskemål anledning till åtskilliga genom motioner framförda förslag om ändringar i reglementet.

Uti en av dessa motioner anfördes, av herr Söderberg i Hobborn, bl. a., att det syntes honom lämpligt och riktigt, att, innan en kungörelse med så genomgripande förändringar av Kungl. Maj:t utfärdades, densamma underställdes riksdagens prövning. Motionären hemställde, att, såväl för den händelse att de av honom påstådda felaktigheterna uti det nya telefonreglementet skulle giva anledning till utfärdande av ett helt nytt reglemente, som om Kungl. Maj:t på grund av en eventuell riksdagsskrivelse kunde föranlätas till allenast partiella förändringar, frågan måtte bliva underställd riksdagens prövning.

Utskottet avgav över motionerna gemensamt utlåtande (nr 8), och yttrade utskottet däri bl. a. följande:

»Utskottet delar den uppfattning, som kommit till uttryck i anförda delar av herr Söderbergs motion.

Då riksdagens andra kammare år 1912 fattade sitt ovan omfördälda beslut i anledning av herr Juhlins motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående ändrade bestämmelser rörande abonnemangs- och samtalsavgifter vid telegrafverkets telefonväsen, så skedde det med godkännande av vederbörande utskotts motivering, uti vilken framhållits önskvärdheten av, att den ifrågasatta genomgripande regleringen av telefonabonnemangsförhållandena icke måtte äga rum, utan att allmänheten bleve satt i tillfälle att giva tillkänna sina berättigade önskemål och krav på det ifrågavarande området. Men andra kammaren stannade ej härvid. Kammarens beslut innebar en hemställan, att frågan rörande ändrade telefonabonnents- och samtalsavgifter efter en dylik under allmänhetens medverkan företagen utredning borde vinna sin lösning genom medverkan från riksdagens sida.

Första kammaren biföll visserligen icke detta skrivelseförslag, men dess utskott framhöll som skäl för sitt avslagsyrkande den omständigheten, att det förvissat sig om, att sakkunniges förslag till nytt telefonreglemente skulle bli föremål för granskning av en större kommission, varigenom enligt utskottets förmenande allmänhetens intressen skulle bli tillgodosedda.

En sådan kommission blev emellertid ej av Kungl. Maj:t tillsatt,

utan allmänheten uppmanades genom annons i vissa tidningar att giva sina önsknings tillkänna. I likhet med Konungens befallningshavande i Örebro län, till vilken jämte övriga Konungens befallningshavande förslaget remitterats för yttrande, befarar utskottet, att denna uppmaning icke i avsedd utsträckning uppmärksammats av de av frågan berörda.

Sedan ärendet på så sätt förberetts, blev reglementet av Kungl. Maj:t fastställt, utan att någon hänsyn togs till andra kammarens uttalade önskan att riksdagen före avgörandet skulle bli hörd.

Utskottet anser sig ej böra närmare ingå på den gällande konstitutionella oformligheten, att statsinkomster av den betydelse som telegrafverkets avkastning kunna fastställas utan riksdagens medverkan. Denna fråga har åtskilliga gånger dragits under riksdagens prövning genom förslag till ändringar av regeringsformens § 60 i sådan riktning, att antingen järnvägstrafikmedlen samt telegraf- och telefonmedlen i likhet med postmedlen skola hänföras till bevillningar eller att i nämnda § skola införas bestämmelser varigenom riksdagens rätt att i större eller mindre utsträckning bestämma avgifter för begagnande av statens allmänna inrättningar fastställdes. Denna fråga, som under de senaste tjugo åren, under vilka statens inkomster av de affärsdrivande verken mångdubblats, ej varit föremål för riksdagsbehandling, kan näppeligen mycket längre undgå att tilldraga sig riksdagens uppmärksamhet.

Däremot vill utskottet framhålla den naturliga och berättigade önskan, som riksdagen måste hysa, att bli i tillfälle att ge sin mening tillkänna vid fastställande av de principer, enligt vilka en den svenska allmänheten dagligen och stundligen så intimt berörande angelägenhet, som telefonväsendets organisation utgör, ordnas. Det är väl bekant, att mycket olika synpunkter kunna bliva bestämmande för ett telefonsystems organisation t. ex. i fråga om stora eller små frisantalsområden i förening med stora eller små abonnemangsavgifter, grunderna för abonnemangsavgifternas och frisantalsområdenas fastställande, rikssamtalstaxans utformande m. m. Att icke riksdagen vid fastställandet av dessa grunder ovillkorligen skall medverka, måste betraktas som en oformlighet, och att Kungl. Maj:t denna gång, sedan andra kammaren uttryckligen begärt att före ärendets avgörande riksdagen skulle bli hörd, underlåtit att förelägga förslaget för riksdagen, kan utskottet icke annat än beklaga.»

I förevarande motion har nu framställts det yrkandet, att fastställande av taxorna för såväl statens järnvägar som telegraf och telefonväsendet *alltid* skall vara beroende av riksdagens prövning.

Motiveringen för detta yrkande synes emellertid, såsom också av järnvägsstyrelsen framhållits, giva vid handen, att motionärerna icke själva avsett en så långt gående bestämmanderätt för riksdagen utan allenast åsyftat att, med hänsyn därtill, att taxefrågor kunde vara av sådan beskaffenhet, att de ägde nära beröring med riksdagens beskattningsrätt, förbehålla åt riksdagen åtminstone rätten att deltaga i bestämmandet av *grunderna* för taxebestämmelserna.

I den mån motionen kunde anses syfta till en vidsträcktare medverkan från riksdagens sida beträffande ifrågavarande taxors fastställande anser utskottet det böra fastslås, att den av staten bedrivna verksamheten med avseende å såväl järnvägsdrift som telegraf- och telefonväsende till sin natur är sådan, att den betingar verksamhetens utövande under i görligaste mån affärsmässiga former. Om denna uppfattning synas meningarna hittills icke hava varit delade, och det torde väl även kunna vitsordas, att erfarenheten givit stöd åt riktigheten av samma uppfattning. Icke heller lärer kunna bestridas, att kravet å rörelsefrihet vid verksamhetens bedrivande framträder med större skärpa i fråga om järnvägsdriften samt telegraf- och telefonverksamheten än beträffande statens postala verksamhet.

Det bör vid nu nämnda förhållanden enligt utskottets mening icke kunna betvivlas, att en väsentlig inskränkning i den möjlighet, som nu förefinnes, att relativt snabbt åstadkomma den reglering av taxor o. d. vartill föreliggande ekonomiska förhållanden giva anledning, skulle komma att medföra svårigheter för verksamhetens rationella bedrivande. Utskottet förmenar, att järnvägsstyrelsen uti sitt i ärendet avgivna utlåtande lämnat synnerligen belysande exempel å dylika svårigheter för järnvägarnas vidkommande. Men utskottet finner det uppenbart, att svårigheter av enahande art förekomma ifråga om telegraf- och telefonväsendet.

Ställt åter inför spörsmålet i vad mån riksdagen bör medverka vid fastställandet av *grunderna* för ifrågavarande taxor, vill utskottet hava uttalat, att utskottet finner det av andra kammarens tredje tillfälliga utskott år 1916 härutinnan gjorda uttalande äga giltighet och detta icke endast ifråga om telefonväsendet utan jämväl beträffande järnvägs- och telegraftaxorna. En granskning av spörsmålet i hela dess vidd giver vid handen, att genomförandet av ett visst taxesystem ofta nog förutsätter avgörandet av frågor, beträffande vilka det ur flera synpunkter må anses vara av vikt, att representationen bliver satt i tillfälle att giva sin mening tillkänna. Som exempel kan nämnas frågan om zontariffens införande vid statens järnvägar.

Utskottet vill emellertid betona, att det föreliggande spørsmålet är av synnerligen invecklad natur och att det givetvis erbjuder så gott som oöverstigliga svårigheter för utskottet att närmare uppdraga gränserna för de fall, då enligt vad ovan anförts riksdagens medverkan borde anses erforderlig vid meddelande av bestämmelser rörande taxor och därmed sammanhängande förhållanden.

Genom en till innevarande års riksdag avlåten proposition (nr 77) har Kungl. Maj:t inhämtat riksdagens yttrande i anledning av upprättade förslag till kungörelse om ändringar i vissa delar av telefon- och telegrafreglementena. Dessa ändringar avse en höjning av telefon- och telegramavgifterna, som befunnits nödig med hänsyn till de alltjämt stegrade kostnaderna för telefon- och telegraflinjens anläggande, underhåll och betjänande. Vid ärendets föredragning i statsrådet har vederbörande departementschef såsom skäl för riksdagens hörande framhållit, att de uppgjorda förslagen till ändringar i de inländska telefon- och telegraftaxorna vore av avsevärd ekonomisk betydelse för allmänheten.

Enligt utskottet meddelad upplysning kommer den nu församlade riksdagen att genom Kungl. proposition jämväl bliva satt i tillfälle att yttra sig över föreslagna ändringar i järnvägstaxorna.

Vid nu nämnda förhållanden har utskottet ej funnit skäl föreligga för någon riksdagens framställning i ämnet.

Då det enligt utskottets uppfattning, lär kunna förväntas att Kungl. Maj:t även framdeles låter sig angeläget vara, att vid förslag till större ändringar i gällande järnvägs- telefon- och telegraftaxor inhämta riksdagens yttrande, tror sig utskottet därutinnan se den bästa garantin för att utvecklingen å ifrågavarande område skall ledas i sådan riktning, att de av utskottet härovan framhållna synpunkterna så långt möjligt vinna beaktande.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att herr Johanssons i Sollefteå m. fl. motion, nr 299, icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föränsleda.

Stockholm den 10 maj 1918.

På utskottets vägnar:

K. A. ANDERSSON.

Till riksdagens andra kammares tredje tillfälliga utskott.

Sedan Kungl. Maj:t den 19 februari 1918 anbefallt Kungl. Telegrafstyrelsen att till riksdagens andra kammares tredje tillfälliga utskott överlämna yttrande över en inom nämnda kammare väckt motion, nr 299, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående hänskjutande till riksdagens prövning av taxor för statens järnvägar samt telegraf- och telefonväsendet, får Kungl. Styrelsen beträffande taxorna för telegraf- och telefonväsendet anföra följande.

Vad först angår taxor för telegram till och från utlandet, bestämmas desamma i regel genom internationella överenskommelser mellan representanter för samtliga i telegrafunionen deltagande länder, vilka överenskommelser sedermera underställas ländernas respektive regeringar för godkännande. Specialöverenskommelser rörande avgifter för telegram mellan angränsande länder träffas mellan vederbörande telegrafstyrelser och fastställas likaledes av vederbörande regeringar. I sistnämnda ordning fastställas jämväl avgifter för telefonsamtal mellan länderna. Det lärer icke böra ifrågasättas att de nu avsedda överenskommelserna rörande de internationella telegraf- och telefontaxorna skola dragas under riksdagens prövning.

Avgifterna för inländska telegram samt för telefonabonnemang och inländska telefonsamtal äro för närvarande fastställda genom av Kungl. Maj:t utfärdade telegraf- och telefonreglementen, dock med undantag för Stockholm och 70-kilometersområdet däromkring, inom vilket område Telegrafstyrelsen tills vidare äger fastställa avgifter. Enligt Telegrafstyrelsens förmenande är det, med bortseende av frågans konstitutionella sida, intet hinder för att, såsom genom Kungl. Maj:ts proposition nr 77 till 1918 års riksdag redan skett, riksdagen lämnas tillfälle att yttra sig i frågor om ändring av avgifter för inländska telegram samt för den inländska telefonrörelsen. Härvid bör dock enligt Styrelsens åsikt göras den reservation, att *dels* Kungl. Maj:t, därest av särskild anledning riksdagens yttrande icke hinner inhämtas, skall vara oförhindrad att fatta beslut om taxeändringar under villkor att desamma anmälas för den näst därefter sammanträdande riksdagen, *dels ock* att allenast huvudgrunderna för taxorna böra bli föremål för framställning till riksdagen. Det torde således icke vara nödigt eller lämpligt att, vidkommande telegraftaxan, inhämta riksdagens yttrande om annat än själva grundavgiften för vanliga telegram, vilken sedan enligt internationellt gällande regler är bestämmande i fråga om avgifter för övriga slag av telegram. I fråga om avgifter inom den inländska telefonrörelsen torde endast avgifter för fortlöpande abonnemang å huvudapparat samt för rikssamtal böra bli föremål för framställning till riksdagen, men däremot icke övriga taxefrågor såsom om avgifter för andra slag av abonnemang — för tillfälliga abonnemang, för anknytningar, för abonnemang å telefon ombord å fartyg m. m. — eller om avgifter för anläggning eller förhyrande av ledningar, vilka avgifter i likhet med avgifter för flyttning av telefon och andra arbeten bestämmas efter prisen å arbets- och materialmarknaden, och ej heller frågor rörande taxeområdenas omfattning, vilken är avgörande för de avgiftsfria samtalens utsträckning. Särskilt sistnämnda spörsmål äro av den invecklade natur, att det icke skulle ur någon synpunkt vara lämpligt, att desamma komme inför riksdagen, enär det icke kan undgås att i dylika frågor de lokala intressena då skulle, till men för en enhetlig ordning av hela landets telefonväsende, göra sig allt för mycket gällande.

Såsom sammanfattning av vad ovan anförts får Telegrafstyrelsen uttala, att det

icke lärar böra möta hinder, att huvudgrunderna för framtida ändringar i de inländska telegraf- och telefontaxorna underställas riksdagens prövning, innan desamma av Kungl. Maj:t fastställas, Kungl. Maj:t dock obetaget att, där särskild anledning därtill föreligger, vidtaga ändringar i dessa huvudgrunder jämväl utan riksdagens hörande under förutsättning att anmälan i ämnet göres till den näst därefter sammanträdande riksdagen. Stockholm den 22 februari 1918.

HERMAN RYDIN.

A. HAMILTON.

O. Guställ.

Bil. 2.

Till riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Genom motion i andra kammaren, nr 299, har herr Johansson i Sollefteå med flera på anförda grunder hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om hänskjutande till riksdagens prövning av taxor för statens järnvägar samt telegraf- och telefonväsende.

Genom remiss den 19 februari 1918 anbefalld att avgiva och till Eder överlämna yttrande över nämnda motion, får Järnvägsstyrelsen härigenom anförda följande, varvid Styrelsen förutsätter, att Styrelsens yttrande endast skall avse taxan för statens järnvägar.

Frågan om riksdagens allena- eller medbestämmanderätt över statsbanetaxorna har vid flerfalliga tillfällen varit föremål för behandling i riksdagen, sålunda exempelvis åren 1867, 1869, 1884—86 (motioner av J. G. Jansson, avstyrkta av konstitutionsutskottet), 1887 (interpellation av G. Siljeström) 1892 och 1897 (motioner av E. Thermanius respektive O. Walter, avstyrkta av förutnämnda utskott) samt 1906 (vid debatten i andra kammaren angående en motion av S. Palme med flera).

Något beslut från riksdagens sida, åsyftande att för riksdagens räkning förvärva dylik rätt, har vid intet av dessa tillfällen blivit fattat. De motiv, som anförts för en förändring, gå, såvitt Styrelsen kan finna, nästan uteslutande ut på att järnvägsinkomsterna borde hänföras till bevillningarna och taxan således, i likhet med posttaxan, som även av motionärerna beröres, falla under riksdagens beslutanderätt.

Det huvudsakliga skälet mot en förändring har varit, att ett riksdagens ingripande på järnvägstaxeväsendets område lätt skulle medföra konflikter mellan stridiga intressen och på icke önskvärdt sätt inverka på järnvägarnas ekonomi.

Till en början torde böra framhållas, att, trots den återopade analogien med postavgifterna, mycket väsentliga skillnader bestå mellan järnvägs- och posttaxorna. Posttaxan omfattar endast ett fåtal sats, vilkas förhållande till varandra icke är mera invecklat, än att man utan större svårighet kan överskåda, huru en ändring av en sats inverkar dels på inkomsten av den trafik, som därav beröres, dels på övriga sats. Järnvägstaxan bildar däremot ett mycket omfattande system, bestående av olika avgifter för många olika trafikslag och för olika avstånd, varvid särskilt bör erinras, vad godstrafiken beträffar, om olikheten i avgifter för en mängd olika varuslag. Om exempelvis ett förslag framkommer om ändring av frakterna för valsat järn inom en viss avståndsgrupp, där någon större trafik förekommer, så är detta icke en fråga, som

kan avgöras uteslutande med hänsyn till möjligheten för järnvägen att utan förlust göra en nedsättning eller dess utsikter att genom en sådan nedsättning kunna göra en vinst. Det är till en början nödvändigt, att den ses i sammanhang med frakterna för valsat järn på övriga avstånd, och att man således klargör för sig den inverkan, som en förändring på ett håll kan hava på industriens produktions- och avsättningsförhållanden i övrigt och även på konsumtionen. Men därutöver måste man även taga i betraktande, vilka följder förändringen kan tänkas medföra med avseende på frakterna för råmaterialier, såsom träkol, kalk, tackjärn, skrot med mera, och för förädlade varor, såsom järnmanufaktur eller maskiner. Och slutligen kan man icke, ifall det rör sig om någon mera omfattande förändring, lämna åsido konsekvenserna för andra varugrupper och de krav, som för dessas vidkommande kunna tänkas uppstå. Givetvis behöver saken icke tagas så vidlyftigt, om det är fråga om en mindre omfattande förändring; men det är ju icke med fraktnedsättningar i detalj, som riksdagen kan tänkas önska sysselsätta sig, utan blott med de mera omfattande frågorna, och för dylika kräves det, på sätt Styrelsen anført, omfattande kunskaper å vidlyftiga och svåröverskådliga områden och samtidigt detaljundersökningar av stor omfattning.

Med större rätt än analogien med posttaxan kunde såsom motiv för järnvägstaxans behandling genom riksdagen åberopas dess analogi med tulltaxan, som ju även omfattar ett stort antal satser för en mängd olika varuslag. Vad järnvägstaxan beträffar, kompliceras dock saken ytterligare genom fraktsatsernas nyssnämnda beroende av transportavstånden. En skillnad ligger också däri, att medan det vid tullfrågor mera gäller landets intressen såsom en enhet gent emot utlandet, fraktfrågorna i stor utsträckning gälla den ena landsdelen gent emot den andra, något som lätt kan medföra strider mellan olika intressen inom riksdagen. Härtill kommer såsom en synnerligen viktig omständighet, att vid järnvägstariffernas uppgörande måste tagas i betraktande icke endast trafikens krav utan även järnvägarnas driftkostnader, vilka ställa sig väsentligt olika för olika trafikslag och olika avstånd, liksom ock de olika möjligheterna för olika trafikslag att bidra till förräntning av järnvägarnas anläggningskostnad.

Av det anförda torde framgå, att analogierna mellan järnvägstaxan och andra taxor icke hava så stor räckvidd, som man möjligen utan närmare prövning kunde vara frestad att tro, och att ett deltagande i järnvägstaxearbetet skulle ställa riksdagen inför delvis nya uppgifter och betunga den med mycket arbete.

Framhållas bör även den synnerliga vikten av, att avvägandet mellan olika näringsgrenars och olika landsdelars krav sker med största objektivitet, och att motiven för träffade avgöranden kunna vid behov uttömmande klarläggas. Man måste nämligen alltid vara beredd på, att medgivna nedsättningar eller förmåner för en viss näringsgren åberopas såsom motiv för förmåner även åt andra näringsgrenar. Ett exempel kan nämnas. För kalk för jordbrukets behov tillämpades, innan den nuvarande ordningen med särskilt statsanslag kom till stånd, en nedsättning till mycket låga frakter, lägre än järnvägarnas direkta kostnader. På grund av denna nedsättning yrkades från en annan närings sida, att även dess råvaror skulle fraktas till lika låga, för järnvägarna alltså förlustbringande satser.

Slutligen bör i detta sammanhang framhållas den vittgående och svåröverskådliga inverkan, som statsbanefrakterna hava på de enskilda järnvägarnas frakter.

En undersökning av förhållandena i utlandet visar, att i allmänhet representatio- nernas makt över järnvägarnas taxor är mycket begränsad. I regel inskränker den sig till fastställandet av maximibelopp, oftast av sådan höjd, att de endast äro tillämpliga

för en mindre del av trafiken, under det att huvuddelen därav besörjes till nedsatta frakter, över vilka representationen icke har något att bestämma. Detta system tillämpas såväl i länder med övervägande eller uteslutande privatbanor, såsom England och Frankrike, som i länder med övervägande statsbanor, såsom Tyskland och Danmark. Vad Danmark beträffar, äro dock de fastställda maximisatserna jämförelsevis låga och tillämpas faktiskt för trafiken på kortare håll, medan vederbörande minister erhållit uppdrag att fastställa nedsättningar för längre avstånd. Endast i Norge har stortinget mera i detalj ingått på järnvägstaxornas fastställande, men under den senaste tiden har tendensen på grund av förhållandenas tryck gått i riktning mot större frihet för regeringen att handla på egen hand. I Förenta staterna har kongressen vid många tillfällen ingående sysselsatt sig med järnvägarnas taxor och även stiftat lagar, allt mera skärpta, reglerande de särskilda järnvägsbolagens rättigheter, men tillämpningen av dessa lagar och det direkta ingripandet mot järnvägsbolagen hava helt överlåtits åt en särskild statsmyndighet, Interstate Commerce Commission.

På grund av vad Styrelsen här anført, får Styrelsen såsom sin åsikt uttala, att det icke vore lyckligt, om, såsom motionärerna föreslagit, fastställandet av taxor för statens järnvägar alltid måste underställas riksdagens prövning.

Av motionärernas motivering att döma, torde emellertid vara möjligt, att de icke avsett en så långt gående bestämmanderätt, som Styrelsen i det föregående förutsatt. Huvudmotivet för motionärerna torde vara, vad de på sidan 2 i motionen anföra, nämligen att taxans fastställande i viss mån är en statsbudgets- och skattefråga, varvid motionärerna synas hava avsett dels den principiella synpunkten av riksdagens beskattningsrätt, dels järnvägstaxans faktiska inverkan på budgeten. De hava med hänsyn härtill velat förbehålla åt riksdagen åtminstone rätten att deltaga i bestämmandet av grunderna för taxebestämmelserna.

Det synes Styrelsen emellertid, som om riksdagen redan under nuvarande förhållanden har tillfälle att göra och också gjort sin mening gällande ifråga om grunderna för statens järnvägars taxa, nämligen vid fastställandet av de årliga statsregleringarna. I den årliga statsverkspropositionen upptages ju bland annat det belopp, som Kungl. Maj:t ansett sig kunna beräkna som nettoinkomst av driften å statens järnvägar, varjämte de grunder, som varit bestämmande för beräkningen av nettobehållningen, brukas angivas. Vid behandlingen av denna del av statsverkspropositionen är ju riksdagen i tillfälle att angiva, huruvida den önskar någon förändring av detta belopp och därmed också, huruvida den anser, att de grunder, varpå beräkningen vilar, böra ändras, vare sig en sådan ändring och därav följande ändring av statsbanetaxan motiveras av hänsyn till det i statsbanan nedlagda kapitalets förräntning, till näringarnas behov av lättnader eller till taxans betydelse ur beskattningssynpunkt.

Genom att pröva och fastställa den ungefärliga nettobehållning, som statens järnvägar böra lämna, har riksdagen tillfälle att giva Kungl. Maj:t de direktiv, som från riksdagens sida kunna anses nödvändiga såväl ur statsbudgets- som skattesynpunkt. Det lär väl icke behöva befaras, att Kungl. Maj:t skulle, med åsidosättande av riksdagens vid statsbudgetens fastställande framförda synpunkter och skäl, höja eller sänka taxan eller väsentliga delar därav på sådant sätt, att nettobehållningen därigenom skulle avsikligt i väsentlig mån förminskas eller förstöras i förhållande till den av riksdagen godkända. Å andra sidan bör det ligga i regeringens hand att, därest den beräknade nettobehållningen på grund av en betydande ändring i konjunkturerna skulle äventyras genom ett bibehållande av gällande befodringsavgifter i oförändrat skick, kunna ingripa för att om möjligt säkerställa den en gång beräknade behållningen. De senare

årens erfarenhet synes ha givit övertygande exempel på nödvändigheten av en sådan anordning. Med de våldsamma prisförändringar å alla slags materialier med mera och de stora växlingar i trafikförhållandena, som uppstått under de senaste åren, har det varit av ofantlig betydelse för statens järnvägars och statsverkets ekonomi, att av Järnvägsstyrelsens framlagda förslag om taxeändringar kunnat vinna ett snabbt avgörande. Därest dessa förslag skulle hava framlagts för riksdagen, hade otvivelaktigt en avsevärd och dyrbar tid blivit föspilld.

Vad slutligen beträffar det av motionärerna anförda skälet, att riksdagen under stundom kan vilja anlägga sociala och andra synpunkter vid taxans fastställande, får Styrelsen framhålla, att sådana synpunkter i icke ringa utsträckning blivit tillgodosedda vid de av Kungl. Maj:t vid olika tillfällen fastställda befodringsavgifterna, icke minst vid de taxeförhöjningar, som under de senaste åren genomförts. Styrelsen håller emellertid före, och utvecklingen har för övrigt i detta hänseende allt mer lätt därhän, att sådana särskilda synpunkter bäst tillgodoses genom särskilda anslag. Sådana hava av riksdagens lämnats för nedsättning av frakt för jordbrukskalk och för biljettavgifterna för folkskolebarn under vissa omständigheter. Genom ett sådant system blir det påtagligt, att en nedsättning beviljats i särskilt syfte; man undviker alltså eljest ofrånkomliga krav på liknande nedsättnings beviljande även i andra fall (jfr. vad förut yttrats beträffande nedsättningen för kalktransporter), eller på höjningar av andra befodringsavgifter för att kompensera den genom eftergifterna åstadkomna sänkningen av järnvägarnas nettobehållning, och riksdagen får dessutom i sin hand att besluta, huru stora utgifter statsverket bör vidkännas för det med vederbörande nedsättning avsedda ändamålet. Det vore enligt Styrelsens åsikt lyckligt, om den sålunda inslagna vägen fullföljdes, varigenom samtidigt särskilda önskemål kunde tillgodoses och dock statsbanorna skötas såsom en affär, mera frigjord från de sociala synpunkterna och behoven. Styrelsen får i detta sammanhang framhålla, att taxorna för de enskilda järnvägarna, jämförda med statens järnvägars taxa, utvisa stora olikheter, vilka skulle bli ännu större, därest statens järnvägars taxa skulle i avsevärd grad bestämmas med hänsyn till andra synpunkter än de rent affärsmässiga. De enskilda järnvägarnas taxor kunna nämligen i regel icke uppbyggas på annat sätt, än som är förenligt med järnvägarnas ekonomiska möjligheter. En sådan utvidgning av olikheten taxorna emellan är icke önskvärd, då man fastmera bör arbeta på en utjämning av olikheterna, så att trafikanter vid olika järnvägar må bli så mycket som möjligt jämnställda i avseende på storleken av de befodringsavgifter, som de hava att erlägga för transporter av samma slag.

Ett hänsynstagande i stor utsträckning till sociala synpunkter vid fastställandet av statens järnvägars taxa, skulle ock, på grund av sistberörda taxas inflytande på frakterna för transporter i samtrafik, hava en menlig inverkan på de enskilda järnvägarnas ekonomi.

Då således riksdagen redan nu har tillfälle att pröva huvudgrunderna för statens järnvägars taxa och ett inhämtande av riksdagens bifall till av tidsförhållandena föranledda ändringar skulle försena eller rent av omöjliggöra uppnåendet av det mål, som med förändringarna avsetts, anser Järnvägsstyrelsen, att skäl till ändring av hittills tillämpat förfaringsätt icke förefinnes. Stockholm den 16 april 1918.

AXEL GRANHOLM.

ALDO ALMQVIST.