

Nr B 159

Av herr Larsson, Nils Theodor, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till driftbidrag till statens järnvägar.

I statsverksproposition B har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln såsom driftbidrag till statens järnvägar äskat ett anslag å 100 miljoner kronor. Till stöd för framställningen har departementschefen åberopat vad han enligt statsrådsprotokollet för den 21 februari 1958 i proposition nr 77 till årets förra riksdag anfört om anslag till driftbidrag till statens järnvägar.

Såsom framgår av vad departementschefen i sistnämnda proposition anför är syftet med driftbidraget att bereda SJ möjligheter att bedriva en rationell taxepolitik. Den ekonomiska målsättningen härvidlag har ansetts vara full realekonomisk kostnadstäckning och därutöver förräntning av det bokförda statskapitalet. Inom ramen för den här angivna ekonomiska målsättningen förutsattes vinsterna på de trafikstarka bandelarna få utjämna förlusterna på de trafiksvaga. Denna ordning har tidigare kunnat upprätthållas. Under de senaste åren har emellertid det starkt försämrade driftresultatet för SJ icke gjort det möjligt att vidare upprätthålla denna ordning. Det har därför ansetts, att SJ bör erhålla viss kompensation för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer, som statsbaneföretaget har att utföra. Ifrågavarande kompensation har lämpligen ansetts böra anknytas till de av taxekommittén redovisade förlusterna till följd av upprätthållandet av trafik på trafiksvaga järnvägslinjer. Dessa förluster har beräknats uppgå till 200 miljoner kronor. Taxekommittén har emellertid ansett, att det är tillräckligt, att statsbidraget bestämmes till hälften av det uppskattade underskottet å de trafiksvaga bandelarna eller till 100 miljoner kronor för att den ovannämnda ekonomiska målsättningen för statsbaneföretaget skall kunna uppfyllas. Liksom andra liknande ersättningar för vissa transporter bör ersättningen för trafiken på de trafiksvaga bandelarna i alla hänseenden betraktas såsom en trafikinkomst och på sådant sätt upptagas i statens järnvägars bokföring (1948 års järnvägstaxekommittés betänkande SOU 1956:54 sid. 140 och prop. 1958:77 sid. 30).

Med den här refererade uppläggningsen av frågan angående orsakerna till den bristande ekonomiska balansen i statsbaneföretagets ekonomi göres spørsmålet om den belastning, som upprätthållandet av trafik på trafiksvaga banor utgör, till det centrala problemet. Härigenom skapas ett opinionsmässigt underlag för olika inskränkande åtgärder beträffande de

trafiksvaga banorna. Frågan om naturen, arten och omfånget av underskottet på statsbaneföretaget får emellertid anses vara ett komplicerat problem, och det torde icke vara riktigt att utan vidare såsom främsta orsak här till peka på den belastning, som upprätthållandet av driften på trafiksvaga järnvägslinjer innebär. Måhända är det insikten i detta förhållande, som kan ha medverkat till att departementschefen — med ändring i förhållande till vad som preliminärt föreslagits i statsverkspropositionen till årets förra riksdag i proposition nr 77 till samma riksdag — låtit upptaga här ifrågavarande anslag under rubriken: Driftbidrag till statens järnvägar.

Vid bedömningen av arten, omfånget och naturen av det för statsbaneföretaget uppkomna underskottet må till en början framhållas, att omfattningen av det för statsbaneföretaget föreliggande underskottet delvis beror på storleken av de verkställda avskrivningarna. Sedan avskrivningarna från och med budgetåret 1951/52 grundats på återanskaffningspriser, har det ekonomiska avkastningskravet för SJ högst väsentligt skärpts. Såsom exempel härå må anföras de belopp, vartill de extra avskrivningarna uppgått under senare år. För budgetåret 1954/55 utgjorde sålunda grundavskrivningen 54 412 000 kronor och den extra avskrivningen 67 601 000 kronor, för budgetåret 1955/56 68 578 000 kronor respektive 71 941 000 kronor, för budgetåret 1956/57 77 002 000 kronor respektive 79 816 000 kronor, för budgetåret 1957/58 83 700 000 kronor respektive 87 200 000 kronor. För budgetåret 1958/59 torde förhållandet emellan grundavskrivning och extra avskrivning bli ungefär detsamma som för budgetåret 1957/58.

Såsom framgår av de här angivna beloppen för den extra avskrivningen skulle, om jämväl förräntningskravet uppgåves, något underskott för budgetåret 1956/57 icke ha uppkommit, under det att underskottet för budgetåret 1957/58 kunnat reduceras till cirka 13 miljoner kronor.

Här skall icke till diskussion upptagas frågan om det berättigade i att verkställa avskrivningar på grund av återanskaffningspriser. Syftet med det ovan anförda är endast att understryka, att tillämpningen av den ena eller andra avskrivningsprincipen har stor betydelse för storleken av den förlust, som bokföringsmässigt kommer att redovisas för statsbaneföretaget. Realekonomiskt innebär tillämpningen av den ena eller andra avskrivningsprincipen ytterst, huruvida det uppkommande underskottet skall täckas genom avgifter eller genom medel, som tillföres statsbaneföretaget antingen i form av lånemedel eller skattemedel (jfr 1948 års järnvägstaxekommittés betänkande SOU 1956:54 sid. 65).

1953 års trafikutredning har uttalat, att ur företagsekonomisk synpunkt det mest rationella vore att nedlägga hela det trafiksvaga järnvägsnätet. Hittills genomförda nedläggningar har emellertid endast medfört en resultatförbättring för statens järnvägar å 8 000 kronor per bankilometer (Nordisk Järnbanetidsskrift 1958:1 sid. 12). Då hela det trafiksvaga bannätet anses

omfatta cirka 6 000 km järnväg skulle — vid en omedelbar nedläggning av hela denna del av järnvägsnätet — den omedelbara resultatförbättringen icke komma att uppgå till mer än omkring 50 miljoner kronor. I det aktuella nedläggningsprogrammet ingår emellertid endast 2 000 à 2 500 km järnväg. Ett omedelbart nedläggande av här ifrågavarande järnvägar skulle alltså medföra en omedelbar resultatförbättring av högst 20 miljoner kronor. Även om resultatförbättringen skulle bli större är det att märka, att denna kan komma att reduceras på grund av kostnaderna för den ersättnings trafik, som statsbaneföretaget kan komma att åläggas uppehålla.

1948 års taxekommitté har icke heller ansett att den belastning, som upprätthållandet av trafik å trafiksvaga bandelar innebär, utgör den främsta orsaken till det försämrade ekonomiska läget för statsbaneföretaget. Taxekommittén understryker i stället, att en väsentlig anledning till det ekonomiska läget vid SJ är att SJ:s kapacitet i förhållande till trafikefterfrågan är för liten (1948 års järnvägskommittés betänkande SOU 1956:54, sid. 159).

Såsom framgår av det ovan anförda kan alltså naturen, arten och omfånget av underskottet på statsbaneföretaget bli föremål för högst olika bedömning, och omfattningen av den belastning, som det trafiksvaga järnvägsnätet i sammanhanget utgör för SJ, kan icke anses otvetydigt klarlagd. Med hänsyn härtill får det anses tveksamt, huruvida den kompensation för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer, som statsbaneföretaget har att utföra, bör anknytas till de av taxekommittén redovisade förlusterna till följd av upprätthållandet av trafik på trafiksvaga järnvägslinjer genom att statsbaneföretaget härför erhåller ett driftbidrag.

Härtill kommer följande. I den mån driftbidraget anknytes till de av taxekommittén redovisade förlusterna till följd av upprätthållandet av trafik på trafiksvaga järnvägslinjer, där alternativet till driftbidrag kan bli nedläggning av vissa järnvägar eller andra indragningar, får frågan om driftbidraget samband med spörsmålet om de förpliktelser, som med avseende å tillgodoseende av de allmänna trafikbehoven kan anses åvila det allmänna, samt SJ:s skyldigheter härutinnan. Järnvägsstyrelsen har i ett den 19 maj 1958 avgivet yttrande över delegationens för översiktlig vägplanering betänkande Vägplan för Sverige gjort ett uttalande i denna fråga, som får anses vara av stort intresse. Järnvägsstyrelsen uttalar därvid, att nedläggningen av trafiksvaga bandelar är en viktig del av strukturanpassningen vid SJ, samt framhåller ytterligare följande:

När statens järnvägar vid nedläggning av en järnväg inrättar ersättnings trafik på landsväg tillkommer denna icke med anledning av någon rättsligt grundad förpliktelse utan av hänsyn till det faktiskt föreliggande behovet av kollektiv trafik. En huvudregel är därvid, att ersättnings trafiken dimen-

sioneras efter trafikunderlagets storlek. Styrelsen kan icke finna att den omständigheten, att en bygd genom tillkomsten av en järnväg en gång erhållit vissa fördelar i transporthänseende, rimligtvis kan tagas till intäkt för att denna undantagsställning skall bestå för all framtid.

Av det citerade uttalandet framgår, att järnvägsstyrelsen är av den uppfattningen, att i och med att ett beslut fattats om nedläggning av en järnväg, så har därmed det allmännas förpliktelser med avseende å tillgodoseendet av de allmänna trafikbehoven i den bygd, som betjänas av järnvägen, upphört. Detta strider mot riksdagens i olika sammanhang uttalade uppfattning. Sålunda har riksdagen 1946 såsom sin mening uttalat, att det icke bör ifrågakomma att beröva en bygd en järnvägsförbindelse utan tungt vägande skäl och i varje fall icke utan att samtidigt överväganden äger rum rörande förutsättningarna för ett tillgodoseende i annan form av bygdens berättigade krav på *likvärdiga, ändamålsenliga* kommunikationer (riksdagens skrivelse 1946: 210 sid. 3). Även taxekommittén har för visst fall (billinjen Övertorneå—Pajala) uttalat, att då billinje utgör substitut för en järnvägslinje, det underskott, som uppkommer för driften på billinjen, bör medräknas i det ersättningsbelopp, som kommittén föreslår skall utgå till SJ för de trafiksvaga bandelarna (1948 års järnvägstaxekommittés betänkande SOU 1956: 54 sid. 326). Bakom detta uttalande får anses ligga den uppfattningen, att det i varje fall under vissa omständigheter kan föreligga skyldighet för det allmänna att tillgodose de allmänna trafikbehoven.

Såsom framgår av det ovan anförda är det oklart, vilka förpliktelser som med avseende å tillgodoseende av de allmänna trafikbehoven får anses åvila det allmänna, samt SJ:s skyldigheter härutinnan. En förutsättning för beviljande av driftbidraget bör emellertid vara, att statens järnvägars förpliktelser med avseende å tillgodoseendet av de allmänna trafikbehoven klarlägges. Detta torde få ankomma på 1953 års trafikutredning. Innan trafikutredningen framlagt förslag härutinnan och statsmakterna tagit ställning till dessa förslag bör alltså något driftbidrag av här föreslagen art icke utgå. Ett starkt skäl för ett dylikt ståndpunktstagande får också anses ligga i departementschefens uttalande »att här ifrågavarande bidragsgivning bör betraktas som ett utpräglat provisorium och icke som en definitiv lösning».

Det under de senaste åren starkt försämrade driftresultatet för SJ gör det emellertid nödvändigt att SJ i någon form erhåller ekonomiskt stöd. Det må i detta sammanhang erinras om att frågan om ekonomiskt stöd åt statsbaneföretaget jämväl varit föremål för behandling vid årets förra riksdag i samband med att riksdagen på förslag av Kungl. Maj:t (prop. 1958: 2; statsutskottets utlåtande 1958: 18) beslutat att för *Statens järnvägars fond* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1957/58 upptaga ett underskott av 100 miljoner kronor. Det får anses lämpligt att det ekonomiska stöd till

statsbaneföretaget, som det föreslagna driftbidraget är avsett att tillgodose, utgår på samma sätt och alltså — i likhet med vad som under en följd av år tillämpats beträffande luftfartsfonden — får formen av ett täckningsanslag under samlingsrubriken *Utgifter för statens kapitalfonder*. Genom ett dylikt finansieringsförfarande undvikes också — åtminstone tills vidare — att det genom det försämrade driftresultatet vid statsbaneföretaget uppkomna underskottet utjämnas genom två olika typer av täckningsanslag, vilket kan vara ägnat att försvåra överblicken över statsbaneföretagets finansiella ställning. Departementschefen har nämligen, såsom framgår av propositionen 1958: 77 (sid. 32), förordat, att — för den händelse driftbidraget icke skulle vara tillräckligt för att upprätthålla principen om fulla avskrivningar enligt nupriser — ett anslag för täckning härav får — i likhet med vad som skett för budgetåret 1957/58 — anvisas på driftbudgeten.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen — i anledning av den i statsverksproposition B under sjätte huvudtiteln upptagna hemställan om driftbidrag till statens järnvägar med 100 miljoner kronor — måtte för *Statens järnvägars fond* å riksstaten för budgetåret 1958/59 upptaga ett underskott av 100 miljoner kronor.

Stockholm den 3 juli 1958

Nils Theodor Larsson

Arvid Helleblad

Bertil Petersson