

Nr 77

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående driftbidrag till statens järnvägar; given Stockholms slott den 21 februari 1958.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas en redogörelse för de allmänna grunderna i det av 1948 års järnvägstaxekommitté framlagda förslaget till nya järnvägstaxor. Vidare föreslås att i avvaktan på ställningstagande till de förslag, som 1953 års trafikutredning kan komma att framlägga, ett årligt bidrag om 100 milj. kr. lämnas till statens järnvägars drift såsom ersättning för upprätthållandet av trafik på trafiksvaga järnvägslinjer. Bidraget föreslås utgå första gången under budgetåret 1958/59.

*Utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 21 februari 1958.*

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LINDHOLM, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, KJELLIN, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund.

Jämlikt bemyndigande den 16 januari 1948 uppdrog dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet åt åtta sakkunniga¹ att verkställa utredning rörande nya person- och godstaxor för statens järnvägar m. m. De för kommitténs arbete meddelade direktiven utvidgades jämlikt bemyndigande den 22 juni 1950. Härvid angavs bl. a. att det avskrivningsförfarande, som skulle ligga till grund för beräkning av statens järnvägars kostnader och intäktshöjning, i princip borde grundas på återanskaffningspriser (nupriser) samt att spörsmålet om det anspråk på avkastning, som under rådande förhållanden skäligen borde av statsmakterna ställas å statsbaneföretaget, omprövades innan arbetet med taxerevisionen avslutades. De sakkunniga, vilka antog benämningen 1948 års järnvägstaxekommitté, avlämnade den 20 november 1956 betänkande angående statens järnvägars taxor (SOU 1956: 54).

I sitt förslag till nya järnvägstaxor har taxekommittén utgått från den förutsättningen, att statens järnvägar årligen skall erhålla ett belopp av 100 milj. kr. från statsverket såsom bidrag till upprätthållandet av trafik på trafiksvaga bandelar. Då det årliga underskottet på de trafiksvaga bandelarna av taxekommittén beräknats till 200 milj. kr. skulle sålunda den från statsverket förutsatta ersättningen uppgå till hälften av underskottsbeloppet. Den återstående delen av nämnda underskottsbelopp, likaledes uppgående till 100 milj. kr., har taxekommittén förutsatt kunna täckas inom den ordinarie taxans ram.

I årets statsverksproposition har jag vid min anmälan av de frågor, som tillhör regleringen för budgetåret 1958/59 av utgifterna under riksstatens sjätte huvudtitel (bil. 8 p. 64) preliminärt beräknat ett anslag av 100 milj. kr. till Bidrag till statens järnvägar för förlust på icke lönsamma bandelar.

¹ De sakkunniga var direktören O. E. Sahlin, tillika ordförande, byråchefen T. Berger, direktörerna B. Cedercrantz, C. Hj. Degerstedt och C. A. Jacobsson (t. o. m. den 17 oktober 1950), professorn E. R. Lindahl, godsägaren K. J. O. Lindström (avlidit i december 1955) och direktören I. Ohlson. Efter Jacobsson tillkallades överingenjören F. Agri att delta i utredningsarbetet.

Jag anhåller nu att få anmäla frågan om ersättning till statens järnvägar för upprätthållandet av trafik på trafiksvaga järnvägslinjer. Då ersättningsfrågan lämpligen bör bedömas mot bakgrunden av de allmänna principer, på vilka taxekommittén grundat sina förslag, vill jag i det följande även lämna en redogörelse för dessa.

1948 års järnvägstaxekommitté

De synpunkter och förslag angående statens järnvägars taxor, som järnvägstaxekommittén framlägger i sitt betänkande, kan hänföras till tvenne större frågekomplex. Det första av dessa avser de allmänna grunderna för statens järnvägars taxepolitik. Taxekommittén har ingående analyserat de nuvarande förutsättningarna för taxepolitiken vid SJ och även framlagt förslag till vissa förändringar av desamma. Kommittén har vid sina överväganden i dessa frågor beaktat såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska synpunkter. Bland kommitténs förslag härvidlag kan särskilt nämnas förslagen om viss resultatutjämning mellan goda och dåliga år, innebärande en friare avskrivningspolitik för SJ, och viss ersättning till SJ för förlusterna på de trafiksvaga bandelarna.

Det andra stora frågekomplexet avser den konkreta utformningen av taxorna i gods- och persontrafik. Allmänt sett har kommittén härvidlag eftersträvat att förenkla, systematisera och modernisera taxesystemet i syfte att underlätta avgiftsberäkningen samt att åstadkomma en allmän anpassning av taxorna till nu rådande förhållanden inom näringslivet, på transportmarknaden och inom järnvägstekniken.

I det följande lämnas först en sammanfattande redogörelse för taxekommitténs synpunkter och förslag i vad avser de allmänna grunderna för taxeförslagen.

Den ekonomiska målsättningen

Taxekommittén framhåller, att den nu gällande målsättningen för SJ efter övergången till nya grunder för avskrivningsberäkningen innebär full realekonomisk kostnadstäckning och därutöver förräntning av det i SJ bokförda statskapitalet i genomsnitt för längre tidsperioder.

Kommittén anser denna målsättning i princip riktig och har lagt den till grund för sitt förslag till person- och godstaxor för SJ. Taxekommittén har således utgått från att den av kommittén i skrivelse den 17 augusti 1949 föreslagna och av Kungl. Maj:t fr. o. m. budgetåret 1951/52 medgivna avskrivningsberäkningen vid SJ på grundval av nupriser kommer att tillämpas även i fortsättningen.

Kommittén har även utgått från att räntekostnaden för det av SJ disponerade statskapitalet liksom hittills kalkyleras efter medelräntefoten för den fonderade statsskulden.

Ett viktigt problem vid avvägningen av person- och godstaxorna för SJ utgör numera frågan om hur förlusterna på de trafiksvagare bandelarna

skall kunna täckas. Då dessa förluster som följd av statens järnvägars förpliktelser som allmänföretag och konkurrensen från landsvägstrafiken icke längre i tillräcklig omfattning synes kunna kompenseras genom överskott på andra områden av statens järnvägars verksamhet, har taxekommittén ansett det nödvändigt att SJ i viss utsträckning ersättes för sådana förluster. Taxekommittén har därför föreslagit att SJ tills vidare genom anslag på riksstaten lämnas sådan ersättning till ett belopp av 100 milj. kr. per år. Genom en sådan anordning skulle vid de förutsättningar i övrigt, från vilka kommittén utgått, målsättningen i princip kunna uppfyllas. Härför redogöres närmare i det följande.

Taxekommittén anser det vidare motiverat, att SJ snarast möjligt medges återhämta den kvarvarande brist i avsättningar till värdeminskningskonto, som uppkommit under åren 1946—1951 och som beräknats uppgå till ca 175 milj. kr. Föreliggande angelägna investeringsbehov vid SJ för rationalisering och modernisering ävensom andra företagsekonomiska skäl anses tala för att nu kvarstående brist i avsättningar till värdeminskningskonto på ett mera planmässigt sätt får återhämtas. Taxekommittén förordar därför, att under de närmaste åren vid SJ uppkommande överskott får tas i anspråk för här ifrågakvarande extra avsättningar, intill dess den föreliggande bristen i avsättningar till fullo återhämtats. Detta synes så mycket mera böra få ske som SJ under åren fr. o. m. 1929 till statsverket inlevererat mer än 360 milj. kr. utöver kapitalränta.

Då marginalen mellan intäkter och kostnader för SJ numera är av ringa storleksordning, föreligger betydande risker att under ett lågtrafikår intäkterna kan bli otillräckliga för att alltid möjliggöra fulla avsättningar enligt nuprisprincipen. För att i ett dylikt läge underskott icke skall behöva redovisas föreslår taxekommittén ett resultatutjämningsssystem, innebärande att avsättningen för värdeminskning skall kunna minskas i den mån, som behövs för att åstadkomma balans mellan intäkter och kostnader, varvid felande avsättningsbelopp samtidigt föres »inom linjen» för att täckas av intäkter under kommande år. Sådana inom linjen förda avsättningar bör enligt taxekommitténs mening snarast möjligt återhämtas, så att fortsatt eftersläpning i avsättningar för värdeminskning undviks. Taxekommittén anser därför, att överskott bör redovisas för SJ först sedan dels full avsättning enligt nupriser verkställts för vederbörande år, dels eventuellt inom linjen förda avsättningar återhämtats.

Förlusterna på trafiksvaga bandelar

Taxekommittén framhåller, att de trafiksvaga bandelarna i SJ-nätet som följd av den allmänna ekonomiska och tekniska utvecklingen kommit att medföra en allt större belastning för statens järnvägars ekonomi. I syfte att nedbringa denna belastning har under senare år med Kungl. Maj:ts medgivande järnvägsdriften på ett antal sådana bandelar antingen helt nedlagts eller begränsats till att avse enbart industrispårstrafik med vagnslastgods.

Under åren 1950—1955 har sålunda järnvägsdriften inställts eller begränsats till industrispårtrafik på en sammanlagd banlängd av ca 460 km, motsvarande ungefär 3 % av SJ-nätets längd år 1950.

Någon definitiv företagsekonomisk gräns mellan trafikstarka och trafiksvaga bandelar är svår att dra. Trafikstrukturen kan nämligen ibland vara sådan, att en bandel med lägre trafikintensitet kan ha lägre kostnader eller högre intäkter än en bandel med större trafikintensitet.

Vissa tidigare företagna järnvägsekonomiska utredningar, vilka sammanställts inom Internationella Järnvägs-kongressföreningen (Association Internationale du Congrès des Chemins de fer) har tytt på att i de fall, då järnvägstrafiken understiger 250 000 trafikenheter¹ per bankm och år, en nedläggning av trafiken skulle vara företagsekonomiskt motiverad.

Kommittén understryker, att den angivna normen får anses som synnerligen schematisk. Någon löpande redovisning av antalet trafikenheter på olika bandelar förekommer icke vid SJ, men på grundval av annan tillgänglig statistik kan man bilda sig en ungefärlig uppfattning om vilka bandelar, som ligger under den angivna gränsen av 250 000 trafikenheter per år och bankm. En sådan överslagsberäkning, som emellertid blir ofullständig, då vissa kortare, trafiksvaga bandelar statistiskt redovisas tillsammans med andra, ger till resultat, att de ifrågavarande bandelarna omfattar en sammanlagd trafikerad banlängd av ca 6 400 km, motsvarande icke mindre än ca 40 % av hela SJ-nätet. Trafikarbetet på dessa bandelar, mätt i bruttotonkm, utgör endast ca 6 % av statens järnvägars hela trafik (exkl. malmtrafiken). På flertalet av dessa bandelar skulle det ur renodlat företagsökonomisk synpunkt sannolikt vara motiverat att helt eller delvis inställa den spårbundna driften och ersätta densamma med landsvägsdrift — om vägar funnes att tillgå. Huvudparten av ifrågavarande bandelar, motsvarande nära 70 % av deras banlängd, har införlivats med SJ sedan år 1939. Övriga 30 % består huvudsakligen av bandelar i Norrland.

För att erhålla en uppfattning om storleksordningen av den företagsekonomiska belastning, som uppkommer för SJ genom de trafiksvaga bandelarna, har på taxekommitténs begäran inom järnvägsstyrelsen upprättats en resultatredovisning för olika bandelar, avseende förhållandena år 1952. De i bandelsredovisningen medtagna bandelarna, vilka praktiskt taget samtliga har en trafikintensitet understigande 625 000 bruttotonkm per bankm och år, omfattade en sammanlagd banlängd av i runt tal 6 900 km eller ca 46 % av den totala banlängden. Totalt för de undersökta bandelarna erhöles intäkter på 93 milj. kr. under det att kostnaderna uppgick till 266 milj. kr. Underskottet uppgick sålunda till 173 milj. kr. Omräknat till 1955 års kostnads- och taxenivå beräknades det kalkylerade sammanlagda underskottet till närmare 200 milj. kr.

Enligt taxekommitténs mening är det numera, sedan stora delar av statens järnvägars linjer måste betraktas som underskottsbanor, icke längre

¹ 1 trafikenhet = 1 personkm eller 1 godstonkm (250 000 trafikenheter per bankm och år motsvarar 500 000—600 000 bruttotonkm per bankm och år).

möjligt att föra den hittillsvarande politiken, att ifrågasvarande förluster skall belasta SJ, d. v. s. ytterst trafiken på andra banor. Först om SJ erhåller en skäligt avvägd ersättning för ifrågasvarande kostnader kan företaget såsom sådant och särskilt dess taxepolitik skötas på ett rationellt sätt. Liksom andra liknande ersättningar för vissa transporter skulle ersättningen för trafiken på de trafiksvaga bandelarna i alla hänseenden betraktas såsom en trafikinkomst. Då kravet på avkastning av SJ-företaget icke bör ökas utöver förräntning av statskapitalet, skulle den av kommittén förordade ersättningen underlätta den allmänna taxepolitiken och/eller ge SJ möjlighet att inom gällande ram bedriva en mera aktiv nedsättningspolitik.

Med hänsyn till vanskligheten i kostnads- och intäktsberäkningarna och för att ersättningen till SJ icke skall betraktas såsom en slutgiltig lösning av problemkomplexet finner taxekommittén skäl tala för att ersättningsbeloppet bestämmas till ungefär hälften av den enligt bandelsredovisningen erhållna ekonomiska belastningen om 200 milj. kr. Ersättningsbeloppet, 100 milj. kr., torde böra årligen upptagas såsom anslag på statsverkets driftbudget. Någon årlig redovisning eller beräkning av kostnaderna synes icke nödvändig, men en omräkning torde lämpligen böra ske, då det kan antagas vara påkallat av inträffade förändringar på kostnadssidan, vare sig dessa förändringar är av kostnadsökande eller kostnadsminskande natur.

Kommittén understryker i detta sammanhang, att en rationell lösning av frågan om de trafiksvaga bandelarna synes kräva, att sådana trafiksvaga bandelar som rimligen kan nedläggas också blir nedlagda. Här torde i själva verket finnas en av de främsta möjligheterna till rationalisering av statens järnvägars verksamhet.

Grundläggande taxepolitiska problem

Prisdifferentiering

Det viktigaste problemet i taxepolitiken är frågan om hur prisdifferentieringen bör utformas på lämpligaste sätt ur samhälls- och företagsekonomiska synpunkter. De nuvarande differentieringarna i järnvägstaxan har tillkommit som följd av en långvarig historisk utveckling. Vissa allmänna principer för taxepolitikens utformning har sedan länge tillämpats i det praktiska taxearbetet inom järnvägstaxekommittéer och inom SJ och kan därmed sägas ha vunnit tradition.

Den viktigaste av dessa principer, som följer av statens järnvägars karaktär av allmänföretag och som synes relativt allmänt accepterad, är att taxorna inom ramen för det ekonomiska avkastningskravet bör fastställas på sådant sätt, att största möjliga trafikvolym erhålles. Enligt denna volymmaximeringsprincip erhålles — inom ramen för avkastningskravet — största möjliga trafikvolym för en viss trafik, när priset sättes lika med gränskostnaden. För SJ måste det framstå som viktigt att, i den mån så är möjligt inom ramen för avkastningskravet, tillgodose trafikbehoven även i sådana fall, då trafikprestationerna värderas enbart till företagets gräns-

kostnader för desamma eller något mera. Tillämpningen av volymmaximeringsprincipen innebär, att relativt lägre taxor (i förhållande till kostnaderna) bör tillämpas för trafik, som har jämförelsevis elastisk efterfrågan, medan taxorna bör sättas relativt högre för trafik med mera oelastisk efterfrågan. Trafikefterfrågans elasticitet skulle sålunda enligt denna princip liksom vid tillämpning av nettointäktsmaximeringsprincipen¹ bli av grundläggande betydelse för taxepolitikens utformning.

Som supplementär princip gäller att ingen trafik får vara direkt förlustbringande för statens järnvägar i den meningen, att statens järnvägars nettointäkt skulle bli större om denna trafik bortföll. Priset för varje transporttjänst måste därför minst vara så högt, att det täcker den med denna transporttjänst förbundna kostnadsökningen (gränskostnaden). I det svenska taxearbetet har sedan länge dylika gränskostnader beräknats, de s. k. minimitarifferna. Även för större grupper av transporttjänster eller för hela trafikslag har samma princip tillämpats, varvid t. ex. för ett trafikslag krävts, att intäkterna från detsamma minst skulle ge täckning för den minskning i statens järnvägars totalkostnader, som kunde väntas uppkomma om trafikslaget i fråga bortföll, d. v. s. trafikslagets merkostnad.

Utmärkande för prisdifferentieringen hos järnvägen är att trafiken uppdelas i olika kategorier eller klasser och att man eftersträvar att lägga huvudparten av järnvägstrafikens samkostnader och konstanta kostnader på de klasser, beträffande vilka trafikefterfrågan är minst elastisk. Enligt vid SJ sedan länge vedertagna normer kan tarifferna i persontrafik differentieras per personkm med hänsyn till tågslag, vagnsklass, de resandes ålder (barn eller vuxna), resgruppens storlek och resans längd. I godstrafik förekommer differentieringar i taxorna per tonkm med hänsyn till trafikslaget (styckegods och vagnslastgods; il- och fraktgods), sändningens storlek, det transporterade varuslaget och transportsträckans längd.

Genom prisdifferentieringen har järnvägen kunnat ta ut större nettointäkter av trafik med relativt oelastisk trafikefterfrågan, samtidigt som för annan trafik med mera elastisk efterfrågan en ur allmännyttig synpunkt önskvärd förbättrad behovstäckning möjliggjorts. De differentierade priserna kan — bortsett från olika av allmänekonomiska skäl föranledda modifieringar — i princip sägas ha syftat till en mer eller mindre konsekvent tillämpning av nettointäktsmaximeringsprincipen i fråga om den förstnämnda trafiken och volymmaximeringsprincipen i fråga om den sistnämnda.

Prisdifferentieringarna i statens järnvägars ordinarie taxa — med de begränsningar för en effektiv utformning av desamma, som innefattas i de enhetliga avgifterna i rum och tid — har under det senaste årtiondet i högre grad än tidigare måst inriktas på en nettointäktsmaximering för allt fler kundkategorier för att därigenom möjliggöra att avkastningskravet uppfylles. I den mån sådana intäktsmotiverade prisdifferentieringar i fortsätt-

¹ Denna princip innebär, att ett sådant taxesystem eftersträvas, att största möjliga nettointäkt erhålles.

ningen icke behöver utnyttjas med hänsyn till avkastningskravet, bör enligt taxekommitténs mening eftersträvas en sådan prissättning, som främjar en god allmän behovstäckning i fråga om järnvägens trafik tjänster. I sådana fall bör därför för kundkategorier med elastisk efterfrågan priserna fastställas med sikte på att erhålla största möjliga trafikvolymer.

De enhetliga tarifferna i rum och tid och värdetarifferingen

Andra viktiga element i taxepolitiken utgör de enhetliga tarifferna i rum och tid samt värdetarifferingen.

Den ordinarie järnvägstaxans »konstans i rummet» och »konstans i tiden» betyder att trafik tjänster, som kan vara mycket olika i efterfråge- och kostnadshänseende, sammanförts till en enhetlig prissättning. Efterfrågeförutsättningarna för en viss kundkategori är i regel mycket varierande i olika trafikrelationer, under olika tider på året och i olika konjunkturlägen och är numera beroende framför allt på olikheter i intensiteten hos konkurrensen från andra trafikmedel. Likaså är järnvägens kostnadsbetingelser för att ombesörja en viss kundkategoris trafik mycket varierande i olika trafikrelationer, under olika tider på året och i olika konjunkturlägen, beroende på trafikens intensitet, fördelning i tiden och balansering i olika trafikriktningar, vagn- och tågrörelsens organisation samt drifformerna (eldrift, dieseldrift eller ångdrift) på de olika bandelarna i järnvägsnätet.

Trots de betydande nackdelar, som den ordinarie järnvägstaxans konstans i rummet och konstans i tiden innebär ur företagsekonomisk synpunkt, har taxekommittén funnit övervägande skäl tala för att för den ordinarie taxans del icke ifrågasätta någon mera radikal förändring i fråga om dessa båda viktiga element i kostnadsutjämnningen mellan olika landsdelar och trafikantgrupper. Det är hänsyn till vad som måste anses praktiskt möjligt och lämpligt som härvid varit avgörande. Betydelsefulla näringsekonomiska, sociala och kulturella skäl synes dessutom alltjämt tala för att kostnadsutjämnningen liksom serviceutjämnningen tills vidare bibehållas i den utsträckning, som bedömes företagsekonomiskt rimlig och möjlig. Taxekommitténs förslag om viss ersättning till SJ för trafikeringen av trafiksvaga bandelar är ägnat att nedbringa den nuvarande ekonomiska belastningen för SJ av denna kostnads- och serviceutjämnning.

Den nuvarande järnvägstaxan har framkommit genom en historisk utveckling, där en av de bestämmande faktorerna varit *värdetarifferingsprincipen*. Denna princip kan beträffande godstrafiken anses innebära, att taxebelastningen inom vissa gränser bör ske med hänsyn till vederbörande transportobjekts förmåga att bära frakt, varvid denna förutsatts stå i relation till vederbörande varas handelsvärde per viktenhet. I realiteten får emellertid denna värdetarifferingsprincip sägas ha syftat till att på ett schematiskt sätt ta hänsyn till trafikefterfrågans priselasticitet för olika varor, varvid principens innebörd sålunda närmast kan sägas ha varit att dyrare varor, som förutsattes ha oelastisk efterfrågan, kunde bära högre

fraktavgifter, och billigare varor, som förutsattes ha elastisk efterfrågan, endast kunde bära lägre avgifter.

Taxekommittén föreslår i princip ett bibehållande av värdetarifferingen. Ur praktisk synpunkt har kommittén dock ansett en systematisering och förenkling av det nuvarande värdetarifferingsschemat angelägen. Antalet värdetariffkombinationer i den nuvarande taxan uppgår till ca trettio. Detta stora antal tariffkombinationer innebär enligt kommitténs mening en onödigt långtgående differentiering. Med beaktande av såväl företagsekonomiska som näringspolitiska och praktiska tillämpningssynpunkter har kommittén funnit att antalet tariffkombinationer lämpligen skulle kunna nedbringas till åtta.

Avståndsdegressionen och de norrländska taxefrågorna

Den nuvarande starkt utpräglade avståndsdegressionen av avgifterna i person- och godstrafik särskilt på avstånd över ca 600 km torde i övervägande grad få anses tillkommen och motiverad av bl. a. näringspolitiska och sociala skäl.

Under det senaste årtiondet har särskilt önskemålen om att förbilliga res- och transportkostnaderna i förbindelserna mellan Norrland och de sydligare delarna av landet föranlett förslag om ytterligare taxenedsättningar för transporter på de allra längsta avstånden. I förhållande till godstaxeläget 1934, då den första konkurrensanpassningen av tarifferna på de kortare avstånden kunde anses slutförd, har taxeutvecklingen sedan 1940-talet inneburit en fortgående relativ sänkning av fraktavgifterna på de längre avstånden. I fråga om persontaxan är denna relativa sänkning av avgifterna på de långa avstånden ännu mera markerad.

Taxekommitténs förslag till godstaxa och persontaxa innebär, att denna sänkning skulle komma att ytterligare något accentueras, i persontrafik dock endast för avstånd upp till 900 km. Ett realiserande av förslaget skulle enligt kommittén innebära, att de önskemål om förbilligande av resor och transporter på långa avstånd, som framförts av norrlandskommittén (SOU 1946: 84), har tillgodosetts i den utsträckning, som med rimligt beaktande jämväl av statens järnvägars företagsekonomiska synpunkter nu framstår som möjlig. Några ytterligare taxesänkningar utöver de av kommittén föreslagna på längre transportavstånd avstyrker kommittén bestämt ur företagsekonomisk synpunkt.

Specialtariffer och individuella nedsättningar

Taxekommittén har understrukit angelägenheten av att taxestrukturen vid SJ kontinuerligt anpassas till inträdda förändringar i järnvägstekniken samt i kostnads- och konkurrensförhållandena i syfte att därigenom åstadkomma bästa möjliga utnyttjande av järnvägens transportapparat samt ett tillfredsställande ekonomiskt resultat av järnvägsdriften. Enligt taxekommitténs mening synes den ordinarie järnvägstaxans utformning med enhetliga avgifter i rum och tid vid numera rådande konkurrensförhållanden på

transportmarknaden icke tillräckligt flexibel och effektiv för att dels säkerställa uppfyllandet av det för SJ gällande avkastningskravet, dels uppnå ett så fullständigt utnyttjande av statens järnvägars transportapparat som möjligt. Taxekommittén anser det därför nödvändigt att — med partiellt frångående av principerna om enhetliga avgifter i rum och tid — åstadkomma en ökad differentiering i järnvägsavgifterna dels genom införande av ett antal *specialtariffer* för sådana mera allmänt förekommande typer av res- och transportbehov, som icke på ett ur företagsekonomisk synpunkt tillräckligt effektivt sätt kan omfattas av de allmänna enhetliga person- och godstarifferna, dels genom *individuella nedsättningar* som ett komplement till den allmänna järnvägstaxan och specialtarifferna.

Taxor för statliga företag och institutioner

Taxekommittén ansluter sig till de uttalanden, som vid behandling av det militära järnvägsreglementet och militärtaxan gjorts dels av riksdagens år 1953 församlade revisorer i deras berättelse angående verkställd granskning av statsverket m. m., dels ock av statsutskottet i utlåtande nr 104/1954, av innebörd att samma taxegrunder, som gäller för enskilda trafikanter, skall äga tillämpning även för statliga företag och institutioner. Kommittén nämner i detta sammanhang taxan för militärtransporter, posttransporter, malmtransporter på riksgrensbanan och andra liknande transporter. Således bör enligt kommitténs mening ordinarie frakt betalas, där icke nedsättning anses motiverad av kommersiella skäl.

Företagsekonomiskt icke motiverade taxenedsättningar

Vad gäller i person- och godstrafik förekommande avgiftsnedsättningar av sociala, kulturella eller andra icke företagsekonomiska motiv erinrar taxekommittén om att dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet i utredningsdirektiven till taxekommittén anslutit sig till den av järnvägsrådet, järnvägsstyrelsen m. fl. uttalade principiella uppfattningen, att kostnaden för järnvägsekonomiskt ej motiverade nedsättningar icke bör belasta statens järnvägar. Järnvägstaxekommittén har i anslutning härtill närmare utrett i vad mån företagsekonomiskt icke motiverade nedsättningar av befodringsavgifter nu belastar statsbaneföretaget.

Taxekommittén delar helt den av departementschefen uttalade uppfattningen och förutsätter, att SJ — liksom redan nu sker i vissa fall — erhåller ersättning från statsverket för företagsekonomiskt ej motiverade nedsättningar i de allmänna person- och godstaxorna. Kommittén har kunnat konstatera, att dylika nedsättningar förekommer i ett icke ringa antal, främst i persontrafik men även i godstrafik. I flera fall torde dessa för länge sedan införda företagsekonomiskt icke motiverade nedsättningar numera kunna helt slopas.

Järnvägsstyrelsens befogenheter i fråga om taxesättningen

Den allmänna järnvägstaxan i såväl person- som godstrafik fastställs f. n. av Kungl. Maj:t. Järnvägsstyrelsen äger dock enligt stadganden i de

fastställda taxorna bl. a. rätt att utfärda erforderliga bestämmelser rörande avgifter för transporter, för vilka Kungl. Maj:t icke fastställt avgifter, att för godstrafiken med och på statens järnvägars smalspåriga järnvägslinjer fastställa bestämmelser, som avviker från taxan, samt att i övrigt meddela erforderliga tilläggsbestämmelser till taxan. Därjämte äger järnvägsstyrelsen enligt sin instruktion och järnvägstrafikstadgan inom vissa angivna gränser bevilja nedsättningar i taxorna för person- och godstrafik.

Taxekommittén har som nämnts framhållit att taxestrukturen vid järnvägarna bör kontinuerligt anpassas till förändringar i järnvägstekniken samt kostnads- och konkurrensförhållandena i syfte att därigenom åstadkomma bästa möjliga utnyttjande av järnvägens transportapparat samt ett tillfredsställande ekonomiskt resultat av järnvägsdriften. För att vidga möjligheterna härtill föreslår taxekommittén, att järnvägsstyrelsen erhåller större befogenheter på taxeorrådet. Enligt taxekommitténs mening synes det nämligen, även ur trafikantsynpunkt, böra vara tillräckligt att Kungl. Maj:t förbehåller sig bestämmanderätten i fråga om taxenivån och huvudgrunderna i taxebyggnaden. Järnvägsstyrelsen bör äga fastställa godsindelningen och skrymningsbestämmelser för gods m. m. Vidare föreslår kommittén, att järnvägsstyrelsen skall äga bestämma vissa avgifter, avseende bl. a. i persontrafik snälltågstillägg, sovplatser och sittplatser samt i godstrafik befordring i slutna vagnar och specialvagnar samt enligt särskilda transportplaner.

Remissyttrandena

Över 1948 års järnvägstaxekommittés betänkande har, efter remiss, utlåtanden avgivits av fångvårdsstyrelsen, chefen för försvarsstaben, försvarets civilförvaltning, socialstyrelsen, medicinalstyrelsen, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, järnvägsrådet, verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik, statens biltrafiknämnd, statskontoret, riksräkenskapsverket, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, kommerskollegium, sjöfartsstyrelsen, statens pris- och kartellnämnd, länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, 1953 års trafikutredning, Stor-Stockholms trafikutredning, fullmäktige i riksgäldskontoret, Svenska järnvägsföreningen, Kooperativa förbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges industriförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges lantbruksförbund, Jernkontoret, Sveriges allmänna exportförening, Svenska privatvagnföreningen, Landsorganisationen i Sverige, Svenska turisttrafikförbundet, Svenska turistföreningen och Sveriges kemiska industrikontor. Yttranden har dessutom genom vissa remissinstansers försorg inhämtats från handelskamrarna, vissa företag och intresseorganisationer inom samfärdseln och industrin ävensom vissa kommunala organ inom Norrbottens län.

I det följande lämnas en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i remissyttrandena.

Den ekonomiska målsättningen

Taxekommitténs synpunkter rörande den allmänna målsättningen för SJ delas i princip eller lämnas utan erinran av *järnvägsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län, fullmäktige i riksgäldskontoret, Svenska järnvägsföreningen, Kooperativa förbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges industriförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges lantbruksförbund, Jernkontoret, Sveriges allmänna exportförening, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Stockholms handelskammare, Smålands och Blekinge handelskammare, Gotlands handelskammare samt Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare.* På nuvarande utredningsstadium har 1953 års trafikutredning ej heller något att erinra mot taxekommitténs synpunkter härvidlag.

De principiella grunderna för målsättningen delas likaledes av *järnvägsrådet, statskontoret, handelskamrarna i Göteborg och Gävle* samt *handelskammaren för Örebro och Västmanlands län* men speciella synpunkter framföres i följande avseenden.

Enligt *järnvägsrådets* mening bör en revidering ske av det bokförda statsbanekapitalet, så att till grund för kalkylerandet av räntekostnaden lägges endast det i statens järnvägar investerade »levande» kapitalet, sålunda med bortseende från sådana kapitalinvesteringar, som gjorts i SJ-företaget utan att vara företagsekonomiskt motiverade eller som på grund av ändrade förhållanden icke längre är räntabla och därför bör avskrivas.

Statskontoret framhåller, att frågan, huruvida de av kommittén förordade åtgärderna även är ägnade att leda till det uppställda målet undandrager sig ämbetsverkets bedömande. För ett ställningstagande i denna fråga skulle enligt statskontorets mening först krävas en ingående analys av statens järnvägars hela ekonomi. För en sådan granskning synes betänkanudet över huvudtaget icke giva tillräckligt underlag. Härtill kommer att de siffror, på vilka kommittén grundat sina överväganden, är föråldrade. — Liknande synpunkter framföres av *handelskammaren i Gävle*.

Handelskammaren i Göteborg anser, att nya uppfinningar och nya tekniska hjälpmedel och metoder nödvändiggör extra avskrivningar av det äldre realkapitalet, även om avskrivningarna sker på nuvärdet. Full realekonomisk kostnadstäckning kan enligt kammarens åsikt anses vara för handen endast om hänsyn tagits jämväl till dylika extra avskrivningsbehov.

Handelskammaren för Örebro och Västmanlands län framhåller, att genom en strukturell omläggning av järnvägarnas transportprogram åtskilligt skulle vara att vinna. Det i betänkanudet framlagda materialet synes ge vid handen, att godstrafiken på längre sträckor är en god affär. Handelskammaren förutsätter, att samma är förhållandet med den genomgående persontrafiken på längre sträckor. Det förefaller också, som om den i konkurrens med bussar och lastbilar drivna person- och godstrafiken på korta sträckor med ty åtföljande relativt höga personella och maskinella kostnader måste lämna ett stort underskott. Att befordra personer för ett pris, som exempelvis för månadsbiljetter rör sig om 2,66 öre per personkm, kan knappast vara ekonomiskt försvarligt. Transporter på korta avstånd lämpar sig av naturliga skäl föga för järnväg med dess stora personal- och kapitalkrävande organisation. Ur samhällsekonomisk synpunkt är det lika

omotiverat att pressa priserna under självkostnaderna som att söka undvika en obehaglig konkurrens genom en restriktiv tillståndsgivning för buss- och lastbilstrafiken. Enligt handelskammarens uppfattning måste varje transport, såväl gods- som persontransport, bära sina kostnader. Detta synes icke vara fallet enligt den av järnvägen nu tillämpade taxepolitiken, och knappast heller enligt det framlagda förslaget.

De allmänna grunderna för taxepolitiken bör enligt *kommerskollegium* utformas mot bakgrunden av statens järnvägars ställning såsom ett affärsdrivande statligt ämbetsverk. Detta innebär, att verksamheten icke bör inriktas på att vinst skall uppstå och att SJ sålunda i princip ej bör ta ut högre priser för sina tjänster än att intäkterna täcker kostnaderna inklusive ränta och normal avskrivning. Det förefaller emellertid som om denna princip hittills icke följts. Detta framgår av att under årens lopp SJ kunnat inleverera betydande vinstmedel till statskassan. Det synes kollegium, som om kommittén biträde denna enligt kollegii mening så viktiga princip. — Av vad nu sagts får ej dras den slutsatsen, att enligt kollegii mening de till statskassan överlämnade överskotten i sin helhet bort utbytas mot motsvarande taxesänkningar. Uppenbart är nämligen att SJ alltför länge ej tillämpat vedertagna avskrivningsregler, varför överskotten till icke oväsentlig del varit skenbara. De sedermera ökade avsättningarna för värdeminskning har varit ett steg i riktning mot en mera verklighetstrogen resultatbedömning, och kollegium utgår i likhet med kommittén från att nyssberörda princip även i fortsättningen får beaktas vid taxesättningen.

I avskrivningsfrågan har *riksräkenskapsverket* en mot kommittén avvikande mening. Härom anföres i huvudsak följande.

Det fr. o. m. budgetåret 1951/52 ändrade avskrivningsförfarandet innebär, att vid sidan av de ordinära, individuella avskrivningarna i form av avsättningar till statens järnvägars slopningskonto, beräknade på de ursprungliga anskaffningskostnaderna efter ett visst för varje objektsgrupp med hänsyn till objektens ekonomiska livslängd fastställt procenttal, verkställs extra avskrivningar genom kollektiva avsättningar till ett prisregleringskonto. Dessa avpassas så att de tillsammans med avsättningarna till slopningskontot motsvarar en på grundval av återanskaffningskostnaderna beräknad avskrivning. Objekt, som slopas eller uttrangeras, skall om man bortser från genom olyckshändelser och förtidsslopningsuppkommande förluster — för vilka genom extra avsättningar till statens järnvägars riskkonto reserverade medel disponeras — avföras ur statens järnvägars räkenskaper med anlåtande enbart av medel å slopningskontot. Till prisregleringskontot avsatta medel åter avses skola tagas i anspråk endast vid sjunkande prisnivå genom att för varje ifrågakommande år det belopp, varmed på återanskaffningskostnaderna beräknade avskrivningar understiger de erforderliga individuella avskrivningarna av de ursprungliga anskaffningskostnaderna, överföres från prisregleringskontot till slopningskontot, samtidigt som avsättningen till det senare kontot från driftkostnadsstaten i motsvarande mån minskas.

Det synes knappast realistiskt att nu räkna med att till prisregleringskontot avsatta medel skall komma att disponeras för det med dem avsedda ändamålet. Det torde därför kunna ifrågasättas, huruvida icke dessa medel, som vid utgången av budgetåret 1955/56 uppgick till 544 milj. kr., re-

presenterar en överavskrivning. Den genom denna överavskrivning skedda konsolideringen, vilken för budgetåret 1955/56 föranlett extra avskrivningar på 89 milj. kr., måste anses ha varit välbetänkt. En fortsatt konsolidering genom sådana extra avskrivningar bör emellertid enligt riksräkenskapsverkets mening äga rum endast under den förutsättningen, att järnvägsstyrelsen samtidigt kan till statsverket inleverera överskottsmedel, som motsvarar full förräntning av statens järnvägars kapital. Härvid bör full förräntning anses föreligga icke såsom kommittén föreslagit vid en räntefot, som motsvarar den effektiva medelräntan å den fonderade statsskulden, utan vid den räntefot, till vilken förräntningskravet bestämts för statens investeringar i allmänhet.

Vad angår förslaget om återhämtning av brist i tidigare avsättningar till värdeminskningsskonto anser *statskontoret* och *fullmäktige i riksgäldskontoret*, att frågan om extra avskrivningar icke bör lösas genom på förhand fastställda regler utan får tas upp till prövning från fall till fall, om och när förutsättningar därför föreligger.

Kommitténs förslag till resultatutjämnning ger anledning till viss kritik i några remissyttranden.

Kommerskollegium, som i och för sig inte har något att erinra mot förslaget, framhåller sålunda, att det hade varit att vänta, att kommittén skulle förordat rätt för SJ att i nödig utsträckning fondera medel för framtida behov, eftersom kommittén i åtskilliga andra sammanhang anlagt företags-ekonomiska synpunkter på statens järnvägars verksamhet.

Smålands och Blekinge handelskammare, *Skånes handelskammare* och *Stockholms handelskammare* anser f. n. anledning saknas att ta ställning till detta spörsmål. De härmed sammanhängande frågorna torde i stället höra övervägas och lösas vid det tillfälle, då underskott uppkommit. Vid frågans bedömande får bl. a. beaktas, hur statens järnvägars framtidsutsikter i det då rådande läget bedöms på längre sikt. — Liknande synpunkter framföres av *Sveriges köpmannaförbund* och *Kooperativa förbundet*.

Järnvägsstyrelsen anser sig icke böra tillstyrka kommitténs förslag. I de lägen, då driftöverskotten icke är tillräckliga att täcka de planerliga avskrivningarna, bör bristen i avskrivningar täckas genom anslag på riksstaten på sätt för budgetåret 1956/57 förutsatts i proposition 1957: 175.

Inte heller *fullmäktige i riksgäldskontoret* kan förorda förslaget om att föra vissa bristande avskrivningsbelopp inom linjen. En sådan bokföringsteknisk anordning, som i och för sig är föga tillfredsställande, synes fullmäktige kunna vara ägnad att i alltför hög grad i förväg binda statsmakternas handlande i olika uppkommande situationer. Fullmäktige har icke ansett sig kunna gå längre än att förorda en fortsatt avskrivning enligt återanskaffningsprincipen. Denna avskrivningsprincip innebär i och för sig en viss fördel för SJ genom att möjliggöra en större självfinansiering och snabbare avskrivning än om avskrivningarna beräknas på de ursprungliga anskaffningskostnaderna. I konsekvens härmed bör, om avskrivningarna ett visst år skulle visa sig bli större än driftöverskottet, skillnaden (underskottet) i princip täckas genom anslag å driftbudgeten. Det får förutsättas, att i ett dylikt läge ansträngningarna i särskilt hög grad inriktas på att genom taxopolitiska eller andra åtgärder snarast söka eliminera underskottet. Endast för det fall, att den ekonomiska situationen för SJ bedömes så, att den på längre sikt icke kan medge avskrivning enligt återanskaffningsprincipen, synes avkall från ifrågavarande avskrivningsregel böra ske. Av-

skrivningarna bör dock härvid icke få understiga vad som erfordras för att täcka anskaffningskostnaderna.

Förlusterna på trafiksvaga bandelar

Länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län, Gotlands handelskammare samt Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare tillstyrker förslaget om ett statsbidrag för förlusterna på trafiksvaga bandelar.

Järnvägsstyrelsen har kompletterat den tidigare verkställda, i betänkan- det ingående separatredovisningen av underskotten på de trafiksvaga ban- delarna med en på samma siffermaterial baserad beräkning av bandelarnas särkostnadsunderskott, d. v. s. de för varje bandel beräknade underskotten bortsett från del i gemensamma kostnader. Styrelsen har vid den nu företagna beräkningen funnit att särkostnadsunderskottet vid 1957 års kostnads- och taxenivå uppgick till 121 milj. kr. Härtill kommer samkost- nader till ett belopp, vars storlek betingas av omfattningen av en i kalkylen tänkt bandelsnedläggning, och som maximalt beräknas till 78,5 milj. kr. Totalunderskottet beräknas sålunda uppgå till 199,5 milj. kr. Mot bakgrun- den härav har styrelsen ansett den av taxekommittén föreslagna ersättning- en väl motiverad och nödvändig för att åstadkomma en ur både företags- ekonomisk och samhällsekonomisk synpunkt mera rationell utformning av järnvägstaxorna än som f. n. är fallet.

Styrelsen framhåller, att styrelsen ur andra synpunkter än möjligheten att få och kunna föra en rationell taxepolitik på de trafikstarka bandelarna är betänksam mot ersättningsprincipen och detta med tanke på att styrelsens förslag om rationaliseringar och andra kostnadsbegränsande åtgärder i fort- sättningen från övriga SJ-intressenters sida skulle kunna komma att mötas med svaret att SJ fått 100 milj. kr. i ersättning. Styrelsen utgår dock från att, om, som styrelsen hoppas, ersättningen kommer att lämnas, styrelsen även framdeles skall få stöd för sina strävanden att rationalisera och hålla statens järnvägars kostnader på skälig nivå.

En rationell lösning av frågan om de trafiksvaga bandelarna kräver, att sådana trafiksvaga bandelar, som rimligen kan nedläggas, också blir ned- lagda. Styrelsen anser det vara angeläget, att nedläggningen av de trafik- svagaste bandelarna intensifieras, och styrelsen har därför under år 1956 meddelat linjebefälet direktiv för det fortsatta bedrivandet av nedlägg- ningsundersökningarna. Enligt dessa direktiv är det avsett att under de när- maste åren utföra nedlägningsundersökningar vid bandelar med en sam- manlagd längd av ca 1 000 km. Detta torde emellertid få anses vara ett mi- nimiprogram, och det synes sannolikt att utvecklingen kan medföra att programmet måste utvidgas att omfatta än flera bandelar. Även efter en dylik nedläggning kommer Sverige fortfarande att i förhållande till folk- mängden ha ett väsentligt mera utsträckt järnvägsnät än något annat land i Europa. Sverige har nu ca 2 200 km järnväg per miljon innevånare. Efter nedläggning av ytterligare 1 200 km blir motsvarande siffra ca 2 050 km.

Vid slutet av år 1954 uppgick antalet km järnväg per miljon innevånare till i runt tal 1 300 i Norge, 1 200 i Finland och 1 100 i Danmark.

1953 års trafikutredning¹ framhåller, att för förverkligande av den i direktiven för utredningen angivna trafikpolitiska målsättningen en i möjligaste mån fri konkurrens på lika villkor mellan trafikmedlen bör eftersträvas. Det är med utgångspunkt härifrån som utredningen i främsta rummet funnit sig böra bedöma de principiella aspekterna på taxekommitténs förslag.

En fri konkurrens på lika villkor skulle för SJ bl. a. innebära frihet att lägga ned sådana järnvägslinjer, där driften icke är affärsmässigt motive-rad. Frågan om nedläggning av dylika linjer får anses utgöra ett av de centrala problemen inom svenskt trafikväsende av i dag. En inom 1953 års trafikutredning påbörjad intensivundersökning rörande trafikförhållandena vid fri konkurrens inom visst större trafikområde utanför stambanenätet pekar i den riktningen att de smalspåriga järnvägslinjerna inom området skulle ur rent järnvägsekonomisk synpunkt böra helt nedläggas och att även total eller partiell driftnedläggning å de normalspåriga järnvägslinjerna därstädes ur samma synpunkt kan te sig motiverad. I den mån de preliminära slutsatserna av denna undersökning är tillämpliga på även andra delar av järnvägsnätet i landet, synes de ge vid handen, att en omfattande järnvägsnedläggning både i nuläget och än mer vid fri konkurrens skulle företagsekonomiskt vara att förorda. Rörande beräkningen av den ekonomiska belastningen för SJ av de trafiksvaga bandelarna anför utredningen i huvudsak följande.

Vissa tidigare företagna järnvägsekonomiska utredningar, vilka sammanställtts inom Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, har tytt på att i de fall, då järnvägstrafiken understigit 250 000 trafikenheter per bankm och år, en nedläggning av trafiken skulle varit företagsekonomiskt motiverad. Ehuru denna mall — i avsaknad på trafikenhetsredovisning för de separata bandelarna — icke utan vidare kan appliceras på statens järnvägars olika linjer, kan likväl på grundval av en analys av samvariationerna mellan skilda trafikstorheter på olika delar av linjenätet erhållas en någorlunda god uppfattning om vad den angivna gränsdragningen skulle innebära för det svenska järnvägsnätets vidkommande. De järnvägslinjer, där trafikfrekvensen ligger under eller ej alltför mycket över ifrågasvarande gräns om 250 000 trafikenheter² per bankm och år, omfattande år 1951 en sammanlagd trafikerad banlängd av 6 440 km, vilket motsvarade 42,6 % av statens järnvägars dåvarande linjenät. Trafikarbetet på dessa bandelar uppgick i genomsnitt till 263 000 bruttotonkm per bankm och år och översteg endast i enstaka fall 500 000 bruttotonkm. Det samlade trafikarbetet på bandelarna i fråga utgjorde endast 5,6 % av statens järnvägars totala trafikprestation (exklusive malmtrafiken på malmbanan) men tog i anspråk uppskattningsvis 20 å 25 % av de totala driftutgifterna.

Om en liknande inventering utföres på basis av 1955 års prestationsuppgifter, visar det sig, att den aktuella förteckningen över trafiksvaga linjer slutar på 5 831 km, motsvarande 39,1 % av den trafikerade banlängden år

¹ De sakkunniga var vid tiden för uttrandet dåvarande statssekreteraren E. O. H. Grafström, tillika ordf., led. av II kamm. P. E. Asp, kanslirådet B. O. Dillén, led. av II kamm. G. N. Kollberg, professorn E. R. Lindahl, filosofie doktorn R. A. Meidner, led. av I kamm. R. V. Persson och P. O. Pålsson, ekonomidirektören E. A. Sjöberg samt bruksdisponenten K. H. Åselius.

² Se not 1 å sid. 5.

1955. Trafikarbetet på dessa linjer utgjorde endast 3,9 % av statens järnvägars totala trafikprestation (exklusive malmtrafiken på malmbanan) under samma år, och uppgick i genomsnitt till 210 000 bruttotonkm per bankm. Av den trafiksvaga banlängden utgöres 2 355 km av smalspår (94 % av smalspårnätet, 91 % av dess trafik) och 3 476 km av normalspår (28 % av normalspårnätet, 2,4 % av dess trafik).

Antages det, att en i begreppet fri konkurrens liggande frihet för järnvägarna att nedlägga sådana järnvägslinjer, där driften icke är affärsmissigt motiverad, maximalt utnyttjas, skulle detta sålunda tänkas innebära, att ca 40 % av vårt järnvägsnät skulle falla bort.

Underskottet på de järnvägslinjer, vilka innefattas i nämnda procenttal, uppgick enligt en på basis av 1952 års siffror upprättad separatredovisning för ifrågakvarande linjer till ca 142 milj. kr. (kostnader 214,4 milj. kr. — intäkter 72,1 milj. kr.). För att den reella belastningen av järnvägsdriftens upprätthållande å dessa linjer skall framgå, måste emellertid värdet av linjernas matarfunktion i det övriga järnvägsnätet beräknas och gottskrivas intäktsposten i driftredovisningen. Statistiskt material för en sådan värdering föreligger icke i bearbetat skick. Viss ledning för frågans bedömning kan emellertid hämtas ur den inom utredningen påbörjade intensivundersökningen. Matarfunktionen har beräknats utgöra för normalspårslinjerna i undersökningsområdet 23 %, för smalspårslinjerna i området 17 % och för samtliga linjer i området 19 %, allt av mindreintäkterna å respektive linjer. Med utgångspunkt härifrån och med hänsyn tagen till att de angivna intäkterna, 72,1 milj. kr., även innefattar terminalintäkter, vilka vid en järnvägslinjes nedläggning bortfaller endast försåvitt ifrågakvarande transportuppdrag helt går förlorade, skulle matarfunktionen hos de förutnämnda, trafiksvaga järnvägslinjerna inom 40-procentsramen ha ett värde av omkring 13 milj. kr. Det reella underskottet å dessa linjer skulle för sådant fall utgöra ca 130 milj. kr. vid 1952 års kostnads- och taxenivå, motsvarande ca 150 milj. kr. vid 1955 års nivå.

Trafikutredningen och taxekommittén har till följd av olikheter i omfattningen av det undersökta linjenätet och vid beräkningen av matarfunktionens värde kommit till skilda resultat. Tages emellertid hänsyn till den från år 1952 till år 1957 minskade trafikintensiteten på ifrågakommande linjer och till att därvid relationen mellan intäkter och kostnader förskjutits i för SJ ogynnsam riktning samt till den penningvärdesförändring, som ägt rum under åren 1955—57, torde det av taxekommittén beräknade underskottsbeloppet om 200 milj. kr. i dag icke kunna anses för högt beräknat.

Det finns goda belägg för antagande att den totala belastningen på SJ till följd av trafikförpliktelser är än större, då företaget även på den del av nätet, som i dag kan betraktas som bärande, måste ombesörja viss trafik, som icke täcker sina särkostnader. Detta torde exempelvis gälla en avsevärd del av den persontrafik, som på de bärkraftiga linjerna tillgodoser lokala trafikbehov.

En nedläggning av samtliga trafiksvaga järnvägslinjer kan enligt trafikutredningen visserligen te sig ekonomiskt välmotiverad, om nedläggningsspörsmålet bedömes isolerat med hänsyn tagen endast till statens järnvägars affärsintresse. Konsekvenserna för landets transportapparat i dess helhet samt för näringslivet i övrigt och den allmänna samfärdseln av en dylik omfattande järnvägsnedläggning torde emellertid bli synnerligen vittgående och i vissa fall samhällsekonomiskt oförmånliga, åtminstone på kortare sikt. Sålunda kan kostnaderna för en av järnvägsnedläggning påkallad ut-

byggnad av vägtransportapparaten, på sina håll i förening med andra följd-kostnader, i vissa fall förmodas bli större än de på järnvägssidan bortfallande kostnaderna, varigenom nedläggningen för transportväsendet i dess helhet skulle leda till ökade kostnader. Vidare torde våra för överskådlig tid framåt hårt ansträngda investeringsresurser icke medge en av en mera omfattande järnvägsnedläggning föranledd forcerad utbyggnad av vägtransportapparaten. Slutligen kan kraven på en med hänsyn till de geografiska förhållandena rimlig transportförsörjning för landets olika delar samt beredskapsmässiga skäl begränsa nedläggningens omfattning. Samhällsekonomiska och andra allmänna intressen torde därför nödvändiggöra, att en icke ringa del av de trafiksvaga järnvägslinjerna måste upprätthållas under avsevärd tid framåt.

Trafikutredningen har på nuvarande utredningsstadium intet att erinra mot taxekommitténs uppfattning rörande den ekonomiska målsättningen för SJ men förbehåller sig att senare, i samband med framläggandet av utredningens betänkande, närmare ange sin definitiva ståndpunkt.

Vid bedömandet av frågan om målsättningen för statens järnvägars taxepolitik måste dock enligt trafikutredningens uppfattning klarläggas huruvida den realekonomiska kostnadstäckningen (vari trafikutredningen även vill inlägga fullgörande av företaget åvilande ränteförpliktelser) skall avse *antingen* hela statsbanenätet, alltså såväl sådana järnvägslinjer, som SJ finner företagsekonomiskt motiverat att driva (det s. k. affärsbanenätet) som sådana linjer, vilka ur rent företagsekonomisk synpunkt borde nedläggas men vilka till följd av statens järnvägars trafikförpliktelser likväl måste drivas, *eller ock* allenast affärsbanenätet.

Trafikutredningen anser — med hänsyn främst till önskvärdheten att införa friare konkurrensförhållanden på transportmarknaden och till principen om likställighet i konkurrensbetingelserna — att SJ måste beredas möjlighet att anpassa taxesättningen på affärsbanenätet till de trafikekonomiska förhållandena på detta.

Med ett taxesystem, som närmare anpassats till de trafikekonomiska förhållandena på affärsbanenätet, kan full täckning för kostnaderna på de trafiksvaga järnvägslinjerna icke erhållas genom taxeinkomster. Det underskott, som uppstår, måste täckas i annan ordning.

Trafikutredningen är i likhet med taxekommittén emellertid icke beredd att nu föreslå en slutlig lösning av denna fråga, en lösning som eventuellt skulle kunna komma att innebära, att SJ erhöles kompensation med ett belopp av ca 200 milj. kr. Denna fråga anser sig utredningen icke kunna upptaga till slutlig bedömning förrän i ett sammanhang, där även motsvarande eventuella belastningar på andra transportmedel — närmast den landsvägstrafiken genom motorfordonsbeskattningen pålagda bördan att bidra till väghållningsutgifterna för vissa, ur kostnadssynpunkt icke självbäriga vägar — kommer upp till bedömande och där jämväl förslag kan framkomma om en sådan förändring i gällande författningar att även den andra sidan av det stora problemet, nämligen de friare konkurrensförhållandenas införande, kan aktualiseras.

När taxekommittén förordat, att SJ tillsvidare årligen skall tillföras ett belopp av 100 milj. kr. i avvaktan på en definitiv lösning synes kommittén vilja för framtiden binda samhället endast för principen och icke för beloppets storlek. Trafikutredningen tillstyrker för sin del såsom ett provisorium, att ett årligt statsbidrag tillsvidare lämnas SJ med nämnda belopp.

Då det gäller frågan om det sätt, på vilket den angivna statsutgiften skall täckas, kan enligt trafikutredningen två alternativ diskuteras. Det ena är, att statsbidraget baseras på en kostnadsutjämning inom den samlade trafikapparaten och bestrides med från denna inflytande statsinkomster, medan det andra alternativet innebär, att statsbidraget utgår av allmänna skattemedel. Trafikutredningen är på nuvarande stadium av utredningsarbetet icke beredd taga ställning i denna fråga.

Trafikutredningens förordande av ett statsbidrag bygger även på vissa bestämda förutsättningar. Ett ofrånkomligt villkor för statsbidrag bör vara att ett ur samhälleliga synpunkter motiverat nedlägningsprogram för den tid, som omfattas av det angivna provisoriet, fastställes och med kraft fullföljes. För att icke statsbidraget skall motverka och fördröja nedläggningen, bör det tillsvidare endast utgå såsom bidrag till täckande av underskott å trafiksvaga järnvägslinjer, vilka icke ingår i nedlägningsprogrammet, och ej få överstiga det sammanlagda beloppet av dylika underskott. Slutligen förutsätter utredningen, att effektiv kontroll vinnes över att statsbidraget icke utgår med högre belopp än som med hänsyn till landets transportförsörjning är oundgängligen nödvändigt.

Enligt trafikutredningens uppfattning bör provisoriet ej ges längre giltighet än tre år. Efter denna tid bör slutliga förslag på det trafikpolitiska området ha hunnit framläggas. Skulle under mellantiden anledningar till utgivande av statsbidrag försvinna eller kraftigt reduceras bör givetvis en omprövning av bidragsbeloppens storlek ske. En förbättring av statens järnvägars ekonomiska resultat, som ej har sin grund i förändringar på de trafiksvaga bandelarna, utan är att hänföra i huvudsak till affärsbanenätet, bör däremot ej föranleda en omprövning av statsbidragsbeloppets storlek under treårsperioden. En sådan förbättring bör snarast leda till en taxereduktion.

Trafikutredningen är liksom järnvägsstyrelsen av den meningen, att en avsevärd del av driften på de trafiksvaga järnvägslinjerna måste nedläggas. Därvid får likväl tillses, att de berörda bygdernas trafikförsörjning icke blir otillfredsställande. Vägar kan i samband med järnvägsnedläggning eller driftinskränkning behöva förbättras, och nya busslinjer kan behöva inrättas. Utredningen understryker med bestämdhet, att ett statsanslag ej får tas till intäkt för att stoppa det arbete på en rationalisering av vår transportapparat, som utvecklingen redan i viss utsträckning framtingat och som under de kommande åren bör drivas i ett snabbare tempo. Utredningen är dock icke beredd att redan nu framlägga ett slutgiltigt förslag rörande vilka järnvägslinjer som enligt dess mening böra nedläggas. Utredningen rekommenderar emellertid, att vid rationaliseringsarbetet i första hand tas upp sådana trafikområden, där vägnät och befintliga busslinjer synes

skapa de bästa förutsättningarna för ett överförande av ännu kvarvarande järnvägstrafik till landsvägstrafik. I stora drag ansluter sig utredningen — såsom ett minimum — till statens järnvägars preliminära treårsprogram för järnvägsnedläggningar och förutsätter, att samtliga i detta program upptagna järnvägslinjer under provisorietiden blir föremål för Kungl. Maj:ts nedläggningsprövning, med undantag dock i fråga om sådana i glesbygder med outvecklade landsvägsförbindelser belägna järnvägslinjer, vilka till vidare erfordras för upprätthållandet av en tillfredsställande transportförsörjning.

Med hänsyn till statens järnvägars nuvarande driftekonomiska situation finner trafikutredningen det synnerligen önskvärt, att det föreslagna statsbidraget utgår redan för verksamheten under budgetåret 1957/58.

Beträffande den principiella inställningen till frågan hur den i direktiven för 1953 års trafikutredning angivna trafikpolitiska målsättningen bör förverkligas föreligger enighet inom utredningen. En ledamot av utredningen¹ har emellertid anmält *avvikande mening*, såvitt gäller frågan för vilka trafiksvaga järnvägslinjer, som statens bidrag skall utgå. Under det att majoriteten ansett att bidraget skall utgå till täckande av underskott å trafiksvaga järnvägslinjer, vilka icke ingår i nedläggningsprogrammet, har reservanten förordat ett kostnadsbidrag, som i utgångsläget fixeras till 100 milj. kr. men som därefter årligen reduceras med ett belopp motsvarande den genom nedläggandet erhållna minskningen av förlusten på trafiksvaga bandelar.

I några remissyttranden tillstyrkes förslaget i princip. Vissa synpunkter på bidragsbeloppets storlek m. m. framföres dock.

Sålunda förutsätter *handelskammaren i Gävle* att driftförlusterna på de trafiksvaga bandelarna redovisas särskilt och att den extravinst, som SJ erhåller på trafiken med lapplandsmalm, får gå i avräkning samt att ersättningen icke får överstiga 100 milj. kr. För att nedbringa förlusterna borde man enligt handelskammarens åsikt även överväga att återinföra de före förstatligandet tillämpade banavgifterna vid de enskilda banorna. — Enligt *landsorganisationens* mening torde det i princip vara riktigare att ersättningen icke fixeras till ett visst årligt belopp utan att den fastställs till att utgå i förhållande till den förlust, som SJ årligen kan redovisa för varje särskild, mera permanent förlustbringande bandel. En sådan redovisning bör även klargöra, vilka bandelar som — ehuru förlustbringande — av samhällspolitiska eller andra skäl ovillkorligen måste bibehållas. Förlusten på dessa sträckor bör helt ersättas av statsmedel, medan SJ bär kostnaderna för alla övriga trafiksvaga linjer. Då statens järnvägars möjligheter att i framtiden bära kostnaderna för de trafiksvaga bandelarna torde vara högst begränsade, är det nödvändigt att arbetet med nedläggandet av sådana förlustbringande bandelar, vilkas bibehållande icke kan motiveras med sociala eller andra skäl, bedrivs med all kraft. — *Sveriges allmänna exportförening* finner det i och för sig skäligt att SJ erhåller ett statsbidrag. Huruvida det föreslagna beloppet motsvarar det förefintliga behovet undandrar sig emellertid föreningens bedömande. — I avvaktan på förslag från 1953 års

¹ Herr Kollberg.

trafikutredning bör enligt *Svenska järnvägsmannaförbundet* dels anslag beviljas SJ för trafiksvaga bandelar, dels den största försiktighet iakttas när det gäller nedläggning av järnvägar, i synnerhet om annat av staten ägt transportmedel icke kan erbjudas som substitut.

I flera remissyttranden ställer man sig tveksam till förslaget om statsbidrag men anser det dock skäligt att bidrag i någon form utgår.

Järnvägsrådet vill sålunda med hänsyn till rådande förhållanden tillstyrka att SJ — i den mån driften på trafiksvaga bandelar icke kan nedläggas — erhåller en årlig ersättning av ungefärligen den storlek, som kommittén föreslagit. Järnvägsrådet anser dock, att järnvägsstyrelsen varje år bör begära dylikt anslag med angivande av de beräknade underskotten på de skilda bandelarna och med bifogande av en summarisk redogörelse för de åtgärder, som vidtagits för att förbilliga driften på dessa bandelar.

Statens biltrafiknämnd anser en ersättning kunna medföra att incitamentet till en fortsatt rationalisering av trafiken försvagas och att trafiken å bandelar, som visar sig icke kunna göras ekonomiskt bärkraftiga, fortsättes under längre tid än som eljest skulle ha blivit förhållandet. Det kan vidare icke uteslutas att, om statens järnvägar anses böra tillerkännas ersättning för trafik å underskottsbanor, krav på statsbidrag kan komma att resas från andra trafikföretag, som brottas med ekonomiska svårigheter till följd av vikande trafikunderlag å vissa trafikleder, men som hittills kunnat bemästra dessa svårigheter. Nämnden, som icke haft möjlighet att ingå på granskning av beräkningarna, framhåller emellertid angelägenheten av att ersättningen till statens järnvägar icke för en längre tid fastlåses vid ett och samma belopp. Enligt nämndens uppfattning bör tid efter annan undersökning göras om utfallet av driften å de olika bandelar, varom här är fråga, till uttrönande av eventuella förändringar i fråga om bandelarnas bärighet och ersättningen bestämmas med stöd av undersökningarnas resultat. I den mån underskottsbanor nedlägges eller underskottet i driften av sådana banor eljest minskas, bör ersättningen begränsas. Nämnden understryker för sin del starkt angelägenheten av att trafiken å trafiksvaga bandelar, vilka icke genom rationalisering kan göras ekonomiskt bäriga, snarast möjligt nedlägges, i den mån så kan ske utan eftersättande av skälig hänsyn till intressen av speciellt slag.

På grund av att ett bidrag kan verka hämmande för rationaliseringssträvandena eller med hänsyn till att konsekvenserna för andra trafikmedel icke är kända ställer sig *handelskammaren i Göteborg*, *lantbruksstyrelsen* och *länsstyrelsen i Västernorrlands län* tveksamma till förslaget. Om ett bidrag skall utgå anser därvid *handelskammaren i Göteborg* det vara riktigt, att ersättningen icke fixeras till ett visst årligt belopp utan att den fastställes utgå med viss procent, förslagsvis högst 50, av den förlust i kronor, som SJ årligen kan redovisa för varje särskild, mera permanent förlustbringande, bandel. Enligt *lantbruksstyrelsens* mening bör ersättningen utgå efter en så långt möjligt noggrann prövning i varje särskilt fall för de aktuella bandelarna i samband med prövning av frågan om trafikens fortsatta upprätthållande.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser att uppkommande underskott å de trafiksvaga bandelarna i första hand bör täckas genom överskott från bärkraftiga linjer. Härvid förutsättes, att detta sker utan att taxesättningen för den skull förändras till förfång för näringslivet. Först därest förefintligt överskott icke skulle räcka till för att täcka underskottet, bör särskild kompensation uttas av medel å riksstaten och då beräknas på underskottet för företaget i dess helhet.

Statskontoret hyser allvarliga betänkligheter mot kommitténs förslag om en subventionering efter angivna grunder och med ett så avsevärt belopp.

Ämbetsverket hyser den principiella uppfattningen, att statens järnvägar liksom affärsdrivande företag över huvud taget måste räkna med att med egna medel täcka uppkommande förluster på vissa rörelsegrenar. Endast om utomordentligt speciella och fullt klarlagda skäl kan åberopas, bör avsteg göras från denna regel. Sålunda torde av försvarsmässiga grunder en bandel kunna behöva vidmakthållas, ändock att densamma går med förlust. I ett sådant fall kan det framstå som befogat, att bidrag av statsmedel utgår för driftens upprätthållande. I anledning av utredningens förevarande förslag vill statskontoret i stället föreslå, att orsakerna till de uppkomna förlusterna noggrant utreds och att åtgärder i rationaliseringssyfte här- efter vidtages. Nedläggandet av ytterligare bandelar i förening med att den uteblivna järnvägstrafiken ersättes med busstrafik kan härvid antas komma att i många fall visa sig ekonomiskt fördelaktigt. Under vissa omständigheter torde likväl en bana — ehuru förlustbringande sedd som isolerad företeelse — bära av affärsmässiga skäl bibehållas. Givetvis bör i ett sådant fall subventionering icke ifrågakomma. För övrigt understryker ämbetsverket den allmänt ogynnsamma verkan, som en subventionering kan antas få på strävandena att genomföra behövliga rationaliserings- och besparingsåtgärder. Därest för visst fall statlig subvention skulle prövas bära komma till stånd, bör den ges sådan form, att man ur riksstaten kan utläsa, till vilket belopp densamma uppgår.

Ett statsbidrag på föreslaget sätt avstyrkes av några remissinstanser.

Fullmäktige i riksgäldskontoret kan sålunda, främst av rent principiella skäl, icke förorda förslaget.

Bortsett från att ifrågavarande spörsmål ej synes ha blivit tillräckligt penetrerat och att det nämnda ersättningsbeloppet torde ha beräknats med utgångspunkt närmast från önskvärdheten att vid den av kommittén antagna taxenivån icke behöva redovisa en förlust på statens järnvägars verksamhet, anser fullmäktige en subventionering av ett statligt affärsföretag som SJ ej förenlig med sunda ekonomiska principer och därför ej lämplig. En subventionering skulle sålunda måhända kunna leda till en snedvridning av verksamheten och skymma blicken för erforderliga rationaliseringar och besparingar i driften. Subventioneringen skulle härjämte också lätt kunna påverka taxepolitiken och över huvud menligt inverka på förut-sättningarna för en på fullt affärsmässig basis grundad drift. SJ bör därför enligt fullmäktiges mening i fortsättningen liksom hittills ur statsfinanssiell synvinkel betraktas såsom en enhet. Liksom på andra håll inom affärlivet bör de driftsekonomiskt mer lönande verksamhetsgrenarna få bära upp och betala de mindre lönsamma. Vad de trafiksvaga bandelarna beträffar bör naturligtvis härvid ständig uppmärksamhet ägnas frågan om deras fortbestånd. Detta bör dock ej hindra, att om en bana uteslutande eller väsentligen av beredskapsskäl måste bibehållas, skäl måhända kan föreligga för en verklig subventionering, vilken då klart bör komma till uttryck i budgeten. I övrigt bör strävandena så långt möjligt inriktas på en rationalisering, varigenom måhända några trafiksvaga bandelar framdeles skulle kunna göras bärkraftiga, medan andra kanske lämpligen bör läggas ned och trafiken på sträckorna övertas av bussar och lastbilar, vilket givetvis förutsätter att landsvägsnätet inom berörda områden medger detta.

Kommerskollegium har funnit sig icke kunna godta den utredning, varå förslaget grundar sig. Men också för det fall att trafiken på en bandel ostridigt försämrar resultatet av statens järnvägars rörelse i dess helhet kan kollegium icke tillstyrka, att SJ erhåller gottgörelse härför av skattemedel. Ett vägande skäl mot en subventionering som skall utgå med belopp, ställda i relation till vissa förluster, är att den uppenbarligen är ägnad att motverka intresset för rationaliseringar inom SJ, såvitt gäller såväl förbilligande av bestående trafik som utgallring av förlustbringande bandelar.

Enligt kollegii uppfattning följer av statens järnvägars ställning som monopolföretag, att bedömningen av järnvägstaxornas höjd och den önskvärda omfattningen av trafiken å olika bandelar icke kan ske uteslutande ur företagsekonomiska synpunkter. Bedömningen bör innefatta även en avvägning mellan den samhällsekonomiska betydelsen av ifrågavarande trafik samt kostnaderna härför. SJ bör alltså icke begränsa sin verksamhet endast till sådan trafik som SJ bedömer vara i och för sig lönande utan vara pliktig att upprätthålla trafiken även å sådana bandelar där lönsamheten är mindre god, om samhällsekonomiska synpunkter så påkallar. Järnvägsföretaget bör vara berett att bära rimliga förluster inom områden, där trafiken med hänsyn exempelvis till näringslivet och då framförallt dess lokalisering skäpligen bör bedrivas. Ställningen såsom monopolföretag möjliggör också för SJ att utjämna dessa förluster genom intäkter som trafiken på andra bandelar kan tillföra företaget. Vad kollegium härutinnan anfört får dock icke tolkas därhän, att SJ överhuvud icke borde upphöra med trafiken på någon i bruk varande bandel. Självfallet finns bandelar, beträffande vilka det klart kan påvisas att trafiken är direkt förlustbringande för SJ och som kan nedläggas utan åsidosättande av de synpunkter kollegium företrätt. Enligt kollegii mening bör en ingående planläggning verkställas för lösningen av denna fråga. Lösningen kan försvåras, därest staten direkt subventionerar statens järnvägars verksamhet. Vidare synes kommittén vid upprättandet av sitt taxeförslag icke ha beaktat de förhållandevis höga kostnader som persontrafiken åsamkar SJ. I stället för att närmare utreda, huruvida ej denna omständighet borde föranleda höjda taxor på persontrafiken har kommittén förordat en sänkning av dessa taxor, något som skulle minska intäkterna på denna trafik. En sådan utredning kunde bl. a. inriktas på frågan, huruvida persontrafiken på korta sträckor med nuvarande taxor är lönande för SJ.

En genom ökade investeringar förbättrad kapacitet på huvudlinjerna skulle enligt kollegii uppfattning måhända bidra till en stegring av trafiken också på s. k. trafiksvaga bandelar. Detta är en omständighet, som manar till försiktighet, när det gäller att utdöma bansträckor.

Riksräkenskapsverket anser det inte uteslutet, att statens järnvägar redan genom en begränsning av avskrivningarna på sätt riksräkenskapsverket förordat och genom en måttlig höjning av godstaxan skall utan särskild ersättning från anslag å riksstaten för trafiksvaga banor kunna icke blott åvä-

gabrunga 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. Därest de trafiksvaga banorna skulle medföra, att statens järnvägars utgifter exklusive beräknad ränta å investerat kapital kommer att överstiga inkomsterna, bör enligt riksräkenskapsverkets mening underskottet redovisas öppet genom att för dess täckande anvisas ett anslag på driftbudgeten under rubriken utgifter för statens kapitalfonder och icke i enlighet med kommitténs förslag elimineras genom att statens järnvägar erhåller ersättning för trafiksvaga banor. Redan de vanskligheter i fråga om själva kostnads- och intäktsberäkningarna för de olika bandelarna, som sammanhänger med att man bl. a. har att även ta viss hänsyn till att trafiksvaga bandelar tillför andra bandelar trafik, är ägnade att inge betänkligheter. Långt betydelsefullare är emellertid, att den av kommittén föreslagna ersättningen för trafiksvaga banor kan befaras vara ägnad att konservera förlustbringande driftsformer.

I några remissyttranden efterlyses en samlad plan för järnvägsnedläggandet, som bör antas av statsmakterna, innan frågan om ersättning till SJ ytterligare överväges. Dylika tankegångar återfinns i yttranden avgivna av *Stockholms handelskammare, Smålands och Blekinge handelskammare, Skånes handelskammare, Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund, Sveriges automobilindustrieförening och Sveriges automobilhandlareförbund.*

Slutligen har i några yttranden uttalats, att frågan om ersättning till SJ för förlust på trafiksvaga bandelar bör prövas av 1953 års trafikutredning i ett vidare sammanhang.

Grundläggande taxepolitiska problem

Prisdifferentieringen

En strikt tillämpning av de allmänna principerna för taxepolitikens utformning, framstår enligt *järnvägsstyrelsen* i nuvarande järnvägsekonomiska läge som särskilt angelägen. Liksom taxekommittén anser styrelsen att kostnadstäckningskravet, vilket hittills i första hand gällt för statens järnvägars verksamhet som helhet, bör kunna tillämpas också på olika delar av statens järnvägars verksamhet, varvid det får den innebörden, att varje del åtminstone skall bära sina särkostnader och dessutom lämna ett bidrag till de med övrig trafik gemensamma kostnaderna. Detta har också sedan länge eftersträvat i det praktiska taxearbetet, dels i samband med taxerevisioner ifråga om olika trafikslag, typer av resor och varuslag, dels i samband med införandet av specialtariffer och speciella nedsättningar ifråga om härav berörda typer av resor och varuslag samt res- och transportrelationer.

Denna strängare utformning av kostnadstäckningskravet till att avse icke

enbart statens järnvägars verksamhet som helhet utan även olika delar av densamma har betecknats som en supplementär taxepincip till principen om maximal trafikvolym inom ramen för det totala avkastningskravet.

Styrelsen framhåller vidare, att vid utformningen av de olika taxejusteringar, som vidtagits vid SJ sedan 1948, på ett mera konsekvent sätt än tidigare hänsyn tagits till järnvägens kostnader och konkurrensförhållanden. Detta har varit möjligt bl. a. genom de ökade kunskaper om statens järnvägars kostnadsförhållanden och konkurrensförutsättningar inom olika trafikområden, som erhållits genom omfattande utredningsarbeten under de senaste decennierna.

Kommerskollegium, som enligt vad nyss redovisats ansett särskilda förpliktelser förbundna med statens järnvägars ställning som monopolföretag, kan icke ansluta sig till den av kommittén angivna grundsatsen, att kostnadstäckningskravet skall tillämpas på de olika delarna av statens järnvägars verksamhet. Även med bortseende från dessa förpliktelser synes det ej vara riktigt att vid bedömningen av olika bandelars lönsamhet betrakta dem som fristående trafikföretag. Förutsättes att balans mellan intäkter och kostnader skall föreligga samt att taxorna skall vara enhetliga, finns det alltid icke lönsamma bandelar. Nedlägges dessa, kommer taxorna vid oförändrad trafik i övrigt att sänkas, med påföljd att nya bandelar bli att bedöma såsom icke lönsamma o. s. v. Mot den nyss berörda grundsatsen beträffande kostnadstäckningskravet kan dessutom enligt kollegium den välgående invändningen göras, att den uppenbarligen är omöjlig att med någon grad av säkerhet genomföra i praktiken; att med hjälp av företagsekonomiska principer beräkna det ekonomiska utfallet för en viss bandel eller ett visst trafikslag låter sig knappast göra.

Enligt *lantbruksförbundets* mening kan skäl tala för att ytterligare höja biljettpriserna under tider, då trafikbelastningen är särskilt stark, exempelvis dagarna före jul.

De enhetliga tarifferna i rum och tid samt värdetarifferingen

Enligt *järnvägsstyrelsen* kan starka praktiska och allmänekonomiska skäl förebringas för att i huvudsak bibehålla den nuvarande enhetligheten i rum och tid liksom värdetarifferingen för tarifferna i den ordinarie järnvägs-taxan. Styrelsen vill därför icke motsätta sig ett bibehållande tills vidare, trots de uppenbara nackdelar ur företagsekonomisk synpunkt för SJ, som detta kan anses innebära. Bestämmande för styrelsens ställningstagande härvidlag har varit taxekommitténs förslag i övrigt, främst om viss ersättning till SJ för förlusterna på trafiksvaga bandelar och om ökade befogenheter för järnvägsstyrelsen ifråga om taxesättning, samt förhoppningen om att SJ skall få förståelse för nödvändigheten ur allmän transporthushållningssynpunkt att snarast möjligt rationalisera driften genom investeringar och strukturrationaliseringar. — *Järnvägsrådet* och *kommerskollegium* uttalar sig likaledes för ett bibehållande av de enhetliga tarifferna i tid och rum.

Kommitténs förslag om förenkling och systematisering av värdetariffes-
ringsschemat tillstyrkes i princip eller lämnas utan erinran av drygt tjugo-
talet remissorgan.

I några yttranden ifrågasättes lämpligheten av att bibehålla värdetariff-
feringsprincipen. Sålunda framhåller *Sveriges lantbruksförbund*, att prin-
cipen att dyrare gods skall debiteras transportavgifter efter en högre taxa än
billigare gods oavsett järnvägens kostnader, får anses som otidsenlig, efter-
som trafikkonkurrenterna inte tillämpar en liknande debitering.

Avståndsdegressionen och de norrländska taxefrågorna

Kommitténs förslag om ökad degressivitet i taxan tillstyrkes av *Väster-
norrlands och Jämtlands läns handelskammare, handelskammaren i Stock-
holm, Smålands och Blekinge handelskammare, Skånes handelskammare,
Sveriges grossistförbund, Kooperativa förbundet och Sveriges lantbruksför-
bund*.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län konstaterar med tillfredsställelse, att
de förslag i taxehänseende, som på sin tid framlades av norrlandskommitt-
tén, redan i väsentliga delar genomförts av SJ och att det nya förslaget in-
nebär ett fortsatt beaktande av vad norrlandskommittén förordat.

Inom *järnvägsrådet* har vissa ledamöter ställt sig tveksamma till det be-
rättigade i den relativa sänkning av fraktavgifterna på längre transportav-
stånd, som taxekommitténs förslag till godstaxa i viss utsträckning innebär.
Järnvägsrådet är dock enigt om att biträda förslaget, under förutsättning att
järnvägsstyrelsen erhåller ersättning för förluster på de trafiksvaga ban-
delarna.

Norrbottnens och Västerbottnens läns handelskammare framhåller, att man
vid bedömandet av den rimliga och skäligen taxan för Norrland icke får tap-
pa bort, att lapplandsmalmen ger SJ synnerligen stora överskott, vilka bör
gottskrivas den norrländska trafiken. Även om andra banor i stället läm-
nar underskott borde annan trafik till och från Norrland med nuvarande
taxor ge överskott. Det näringsliv, som arbetar inom speciellt handelskam-
marens distrikt, för av olika skäl en hård kamp för sin existens. Råmaterial,
drivmedel, bränsle och annat är bl. a. på grund av de långa avstånden be-
tydligt kostsammare än i landets övriga delar. Handelskammaren kan icke
finna annat än att det är ett synnerligen skäligen rättvisekrav, att staten gör
ett allvarligt försök att i någon mån utjämna skillnaderna mellan Norrland
och det övriga Sverige genom en sänkning av frakttaxorna enligt norrlands-
kommitténs förslag.

Länsstyrelserna i Jämtlands och Norrbottens län förutsätter, att de norr-
ländska transportfrågorna och därmed sammanhängande taxesättning blir
föremål för fortsatt uppmärksamhet från det allmännas sida.

Handelskammaren i Göteborg ifrågasätter ur företagsekonomisk synpunkt
det berättigade i förslaget om en ännu något större degression än tidigare.
Enligt kammarens mening måste en relativ sänkning av taxeinkomsterna på
de långa avstånden kompenseras av en relativ ökning på de korta avstånden,
där konkurrensen om transportererna från bilarnas sida har en helt annan

intensitet. Handelskammaren anser sig kunna tillstyrka kommitténs förslag i denna del endast under förutsättning att en ekonomisk utredning otvetydigt visar, att massgodstransporterna till och från Norrland är och kommer att förbli en för SJ klart lönsam rörelse. Om så icke skulle vara fallet, föreligger otillbörlig konkurrens med bl. a. kustsjöfarten.

Järnvägsstyrelsen anser sig i nuvarande järnvägsekonomiska läge icke kunna biträda förslaget om ytterligare sänkning av tarifferna på långa avstånd och anför härom bl. a.

De taxerevisioner, som ägt rum sedan 1946, har ifråga om såväl- person- som godstrafiken inneburit en så stor relativ sänkning av avgifterna på långa avstånd, att det icke synes styrelsen försvarligt ur företagsekonomisk synpunkt att göra ytterligare sänkningar utöver redan vidtagna. Avgiftssänkningar på ifrågavarande långa avstånd kan nämligen i regel icke beräknas medföra en så stor ökning av transporternas omfattning, att intäktsbortfallet kan tänkas bli kompenserat. Den försämring av statens järnvägars ekonomi, som därmed skulle bli följd, har SJ f. n. ingen möjlighet att kompensera med överskott från andra taxeoråden. Med hänsyn till statens järnvägars nuvarande ekonomiska läge anser sig styrelsen därför icke — utan att SJ erhåller kompensation härför — kunna medverka till några ytterligare sänkningar av det slag, som taxekommittén föreslår. Som taxekommittén framhållit, skulle i stället vissa skäl kunna anföras för en upplyftning av tarifferna på de längre transportavstånden. Ur konkurrenssynpunkt synes en sådan upplyftning i viss utsträckning möjlig, särskilt ifråga om större vagnslastsändningar. — *Svenska järnvägsföreningen* ansluter sig till järnvägsstyrelsens ståndpunkt i denna fråga.

Specialtariffer och individuella nedsättningar

De allmänna riktlinjerna för införande av specialtariffer och för nedsättningspolitiken har i allmänhet accepterats. Sålunda uttalar sig ett femtontal remissorgan i princip för förslaget. Flera remissorgan, representerande handelskammare, sjöfart, industri och handel, uttrycker dock oro för att ett genomförande av förslaget kan leda till prisdiskrimination gentemot andra transportföretag.

Sålunda betonar bl. a. *handelskammaren i Stockholm*, att det är av största vikt, att nedsättningspolitiken handhaves på ett sådant sätt, att SJ icke på ett diskriminerande sätt påverkar i huvudsak likställda företags transporter och därmed på ett otillbörligt sätt ingriper i konkurrensen mellan företagen och inom vårt hamnväsende. Enligt handelskammarens bedömande borde det vara till fördel för alla parter, om enhetligare linjer kunde följas i nedsättningspolitiken än de hittills tillämpade. I praktiken synes det vid bedömningen av framställningar om nedsättning vara betydelsefullt, att järnvägsstyrelsen tar hänsyn till — icke blott som kommittén förordar — möjligheterna till ett högt och jämnt kapacitetsutnyttjande utan jämväl vikten av att SJ försöker bibehålla sådan lönsam trafik, som det ur företagets synpunkt är angeläget att på längre sikt bevara.

Taxor för stalliga företag och institutioner

Taxekommitténs förslag tillstyrkes av *järnvägsrådet, kommerskollegium, handelskammaren i Göteborg* och *Sveriges lantbruksförbund*.

Enligt *järnvägsstyrelsen* torde man kunna tolka kommitténs uttalanden så, att för fastställandet av ifrågavarande specialtaxor — i den mån sådana

erfordras — bör gälla samma grundläggande principer som för de ordinarie person- och godstaxorna. Detta är också styrelsens åsikt.

Ifråga om posttransporter anser styrelsen transporttjänsternas art nödvändigöra en särskild taxa, då endast i undantagsfall de allmänna taxorna skulle kunna vara tillämpliga. Emellertid bör vid fastställandet av taxan för posttransporter gängse taxepolitiska principer gälla. Företagsekonomiskt motiverade nedsättningar i sålunda fastställd taxa bör liksom hittills kunna göras av järnvägsstyrelsen.

Enligt *generalpoststyrelsens* mening synes dess transporter i väsentlig grad skilja sig från andra statliga företags och institutioners genom att posttransporterna sker under postverkets vård. Posttransporterna bör därför ställa sig betydligt billigare för SJ än övriga transporter. Posttransporternas omfattning och speciella karaktär synes *generalpoststyrelsen* nödvändigöra, att de även i fortsättningen sker under postverkets vård och mot särskild ersättning. Frågan om posttransportavgifternas rätta avvägning och struktur är därjämte sedan hösten 1953 föremål för utredning genom post- och järnvägsstyrelsernas försorg.

Chefen för försvarsstaben anser, att militärtaxan av praktiska skäl bör bibehållas. — *Statskontoret* finner denna taxa böra bibehållas med beaktande av bl. a., att rabatter enligt kommersiella grunder synes motiverade. — *Länsstyrelsen i Norrbottens län* och *försvarets civilförvaltning* anser militärtaxan kunna slopas.

Företagsekonomiskt icke motiverade taxenedsättningar

Järnvägsstyrelsen, järnvägsrådet, länsstyrelsen i Norrbottens län, handelskammaren i Göteborg och *Svenska järnvägsföreningen* anser, att SJ icke bör bära belastningen av företagsekonomiskt icke motiverade nedsättningar.

1953 års trafikutredning ifrågasätter, huruvida icke det helt övervägande flertalet av de avgiftsnedsättningar, det här är fråga om — exempelvis nedsättningar för skolor, viss försvarspersonal vid rekreationsresor, dövstumma, blinda och resenärer enligt den s. k. skyttetaxan — i själva verket är till viss del trafikvärvande. I de fall, då företagsekonomiskt intresse av nedsättning saknas, torde nedsättningen ofta kunna slopas eller ock inskränkas att gälla å tid, då ledig transportkapacitet finnes, varigenom ett företagsekonomiskt intresse av nedsättningen kan uppkomma. Vid en sådan anordning blir frågan om ökad ersättning för förlust på ifrågavarande nedsättningar icke längre aktuell.

Järnvägsstyrelsens befogenheter i fråga om taxeersättningen

Samtliga ca tjugo remissinstanser, som yttrat sig rörande förslaget om ökade befogenheter för järnvägsstyrelsen i fråga om taxesättningen, har med undantag av statskontoret tillstyrkt förslaget eller i princip instämt i taxekommitténs synpunkter. Enligt *statskontorets* mening bör spørsmålet om vidgad beslutanderätt för järnvägsstyrelsen på taxeområdet lösas först i samband med den generella översyn av frågan om behovet av ökade befo-

genheter för affärsverkens styrelser, som nu pågår inom 1953 års utredning rörande de statliga företagsformerna.

Departementschefen

Statens järnvägars taxor har under de senaste åren varit föremål för allmän översyn av 1948 års järnvägstaxekommitté. Enligt sina huvuddirektiv har kommittén haft att utarbeta förslag till nya person- och godstaxor, som kan förväntas medge skälig avkastning på det bokförda statskapitalet. Med hänsyn till att överrevisorerna för SJ ifrågasatt, om icke det nuvarande kravet på avkastning av statsbaneföretaget vore alltför ringa, har kommittén genom tilläggsdirektiv den 22 juni 1950 erhållit i uppdrag jämväl att ompröva det anspråk på avkastning, som skäligen bör av statsmakterna ställas på statsbaneföretaget. I tilläggsdirektiven uttalades även, att det avskrivningsförfarande, som skulle ligga till grund för kommitténs beräkning av statens järnvägars kostnader och intäktsbehov, i princip borde grundas på återanskaffningspriser (nupriser). Härvid förutsattes, att slutlig ståndpunkt till avskrivningsfrågorna skulle tagas i samband med prövningen av kommitténs blivande förslag till nya taxor.

Sedan avskrivningarna fr. o. m. budgetåret 1951/52 grundats på återanskaffningspriser, innebär den gällande ekonomiska målsättningen för statens järnvägars verksamhet full realekonomisk kostnadstäckning och därutöver förräntning av det bokförda statskapitalet. Taxorna har i princip bestämts efter denna målsättning.

Inom ramen för den här angivna ekonomiska målsättningen förutsättes vinsterna på de trafikstarka bandelarna få utjämna förlusterna på de trafiksvaga. Denna ordning har tidigare kunnat upprätthållas. Under de senaste åren har emellertid förlusterna på de trafiksvaga linjerna kommit att utgöra en allt allvarigare belastning på statsbaneföretagets ekonomi.

De trafiksvaga bandelarnas andel av det totala statliga järnvägsnätet har — såsom av min tidigare redogörelse framgår — angivits överstiga 40 % vid 1951 och 1952 års trafikförhållanden. 1953 års trafikutredning, som verkställt en inventering av de trafiksvaga bandelarna på basis av 1955 års prestationsuppgifter, har beräknat att för nämnda år minst 5 381 km järnvägar eller 39,1 % av den detta år totalt trafikerade banlängden utgjorde trafiksvaga linjer. Trafikarbetet i bruttotonkm på dessa linjer uppgick endast till 3,9 % av statens järnvägars totala trafikprestation (exklusive malmtrafiken på malmbanan). Såväl järnvägsstyrelsen som 1953 års trafikutredning har vid sina beräkningar kommit till, att underskottet på de trafiksvaga bandelarna, som av taxekommittén vid 1955 års kostnads- och taxenivå uppskattats till 200 milj. kr., i dag icke kan anses vara för högt beräknat.

SJ har för att täcka de förluster, som uppstått på betydande delar av järnvägsnätet, måst kompensera sig genom avsevärt högre taxor på de ekonomiskt bäriga linjerna än vad som i och för sig betingas av dessa linjers

kostnads- och konkurrensförhållanden. Trafikanterna på det trafikstarka nätet har härigenom fått vidkännas en relativt hög taxenivå. Självfallet har järnvägens förmåga att konkurrera om sådana transportuppdrag, för vilka den har större naturliga förutsättningar än andra transportmedel, därigenom försvagats.

Genom den under senare år hastigt växande bilismen har konkurrens-situationen mellan de olika landtransportmedlen förändrats. Bilismen har framförallt på korta avstånd bl. a. genom den service, som erbjudes genom dörr-till-dörr transporter, kommit att bjuda järnvägen en allt hårdare konkurrens. Beträffande såväl person- som godstrafiken har en betydande transportavledning från järnväg till landsväg ägt rum. På sistone har också flyget, särskilt i inrikes trafik, ökat sin andel av persontrafikunderlaget.

Det är denna utveckling, som under de senaste åren lett till ett starkt försämrat driftresultat för SJ. För budgetåret 1956/57 skulle ett underskott av ca 61 milj. kr. ha uppkommit, om avskrivningar enligt återanskaffningsprincipen hade verkställts. Då räntan på det bokförda statskapitalet för nämnda budgetår beräknats uppgå till ca 60 milj. kr., uppvisade statens järnvägars rörelse realiter ett driftunderskott av icke mindre än ca 121 milj. kr. För budgetåret 1957/58 kan vid avskrivningar enligt återanskaffningsprincipen ett underskott av ca 100 milj. kr. beräknas uppkomma. Om hänsyn toges jämväl till statens ränteutgifter, kan underskottet uppskattas till sammanlagt 165 milj. kr. Tilläggas bör att härvid medräknats även den ökning av intäkterna, som de fr. o. m. den 1 februari 1958 ikraftträdde taxehöjningarna beräknas föranleda.

Den för statsbaneföretaget uppställda ekonomiska målsättningen har sålunda under de senaste åren icke kunnat uppfyllas. Möjligheten att genom en väsentligt höjd taxa öka intäkterna till en nivå, som givit full kostnads-täckning, har icke ansetts föreligga, då en sådan åtgärd sannolikt skulle ha lett till ett avsevärt ökat trafikbortfall. Såvida icke konkurrenssituationen skulle radikalt förändras till järnvägarnas fördel — vilket inga tecken f. n. tyder på — synes man, vid bibehållande i huvudsak av det nuvarande statsbanenätet, ej heller för framtiden kunna räkna med att genom taxehöjningar nå det eftersträfvade målet: balans mellan intäkter och kostnader för statsbaneföretaget i dess helhet.

För en provisorisk lösning av här angivna problem har taxekommittén, som i princip ansett den nu gällande målsättningen för statsbaneföretaget riktig, förordat, att ett skäligt avvägt statsbidrag skall utgå till SJ som ersättning för upprätthållandet av trafik på de trafiksvaga bandelarna. Detta statsbidrag, som enligt kommitténs mening i statens järnvägars bokföring bör upptagas som trafikinkomst, skulle möjliggöra, att den nu gällande målsättningen för statens järnvägars verksamhet kunde bibehållas. Kommittén har ansett, att statsbidraget bör bestämmas till hälften av det uppskattade underskottet å de trafiksvaga bandelarna eller till 100 milj. kr. Ett bidrag av denna storlek erfordras enligt kommitténs beräkningar för att vid ge-

nomförande av dess förslag till nya taxor och under i övrigt dåvarande förutsättningar den gällande målsättningen för statsbaneföretaget skall kunna uppfyllas. Såsom förut framhållits har kommittén ansett att det föreslagna bidraget skall vara endast en provisorisk, icke en slutlig lösning av problemet. Vad beträffar återstoden av underskottsbeloppet, 100 milj. kr., har kommittén förutsatt, att denna skall kunna täckas inom den framlagda nya taxans ram.

Därest för något år underskott skulle uppstå på rörelsen, bör enligt taxekommittén tillämpas ett system för resultatutjämning mellan goda och dåliga år, innebärande att ett underskott regleras via avskrivningsmedlen och att en på detta sätt uppkommen brist i avsättningarna enligt nupriser föres »inom linjen». Under år med god avkastning skulle sålunda överskott redovisas först sedan dels full avsättning enligt nupriser verkställts, dels »inom linjen» förda avsättningar återhämtats. Kommittén har vidare förordat, att den kvarstående brist i avskrivningarna, som uppstått under perioden 1946—1951, får planmässigt återhämtas genom att under de närmaste åren vid SJ eventuellt uppkommande överskott får tagas i anspråk för extra avsättningar, intill dess den föreliggande bristen i avsättningarna till fullo återhämtats.

I det stora flertalet remissyttranden tillstyrkes, att den nu gällande målsättningen för statsbaneföretaget i princip skall tillämpas även för framtiden. Likaledes råder i stort sett enighet därom, att SJ måste kompenseras för upprätthållandet av den på stora delar av järnvägsnätet klart olönsamma driften. Olika åsikter har emellertid kommit till uttryck rörande det sätt på vilket compensation bör utgå. Under det att vissa remissinstanser uttalat sig för att SJ skall erhålla täckning för underskott endast i den mån sådana verkligen uppstått på den totala rörelsen, har andra remissinstanser anslutit sig till taxekommitténs förslag om ett årligt bidrag, varvid dock från vissa håll starkt understrukits, att ett sådant bidrag icke får verka hindrande på rationaliseringssträvandena.

1953 års trafikutredning, som tillstyrkt statsbidraget, har föreslagit att detta får utgå under en provisorietid av tre år, efter vilken tid slutliga förslag på det trafikpolitiska området torde ha hunnit framläggas.

I likhet med taxekommittén och det stora flertalet remissinstanser anser jag, att den gällande målsättningen för statens järnvägars verksamhet bör bibehållas, vilket innebär bl. a., att avskrivningar i princip skall göras enligt nupriser. Målsättningen för järnvägsföretaget innebär alltså, att det investerade statskapitalet skall förräntas. Såsom riksräkenskapsverket påpekat bör förräntningen därvid beräknas efter den räntefot, till vilken förräntningskravet bestämts för statens investeringar i allmänhet, d. v. s. f. n. 4 % (se även prop. 1958: 1; bil. 19; s. 1 och 2).

Såsom framhållits i det föregående föreligger emellertid under nuvarande förhållanden icke möjlighet att genom ytterligare höjning av taxorna inbringa de inkomster, som erfordras för att helt uppfylla nämnda målsätt-

ning. Med hänsyn härtill synes mig motiverat, att SJ — såsom föreslagits — erhåller viss kompensation för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer, som statsbaneföretaget har att utföra. Ifrågavarande kompensation torde lämpligen böra anknytas till de av taxekommittén redovisade förlusterna till följd av upprätthållandet av trafik på trafiksvaga järnvägs-linjer. Genom här avsedd kompensation beredes SJ samtidigt möjlighet att bättre än vad nu är fallet anpassa taxorna efter kostnads- och konkurrens-förhållandena på det trafikstarka järnvägsnätet. Härigenom kan också förut-sättningar skapas för en friare konkurrens mellan de olika transportmedlen, varigenom så goda och billiga kommunikationer som möjligt kan tillhanda-hållas allmänheten. Även om i dagens läge en högre kompensation än det föreslagna beloppet om 100 milj. kr. i och för sig kunde synas befogad, vill jag tillstyrka ett statsbidrag med detta belopp. Jag förordar sålunda, att ett anslag om 100 milj. kr. upptages på riksstaten för budgetåret 1958/59 för nu angivet ändamål. Anslaget synes — med viss ändring i förhållande till vad som preliminärt föreslagits i årets statsverksproposition — böra uppfö-ras under rubriken: Driftbidrag till statens järnvägar. Jag vill kraftigt understryka, att här ifrågavarande bidragsgivning bör betraktas som ett ut-präglat provisorium och icke som en defintiv lösning. Jag förutsätter sålunda, att bidragsfrågan omprövas av statsmakterna i samband med att ställning tages till 1953 års trafikutrednings kommande förslag.

Statens järnvägars intäkter har fram till budgetåret 1956/57 under en följd av år överstigit kostnaderna med endast obetydliga belopp. Ej heller med den av mig nyss förordade bidragsgivningen kan någon betryggande marginal mellan intäkter och kostnader förväntas uppkomma. Man torde därför få räkna med att mycket små variationer i intäcks- och kostnads-nivån kommer att medföra risk för underskott i rörelsen och att till följd därav fulla avskrivningar enligt nupriser icke kan verkställas. Enligt min mening måste dock principen om fulla avskrivningar enligt nupriser upprätthållas för att en rättvisande resultatredovisning för statsbaneföretaget skall ernås. Det förslag till reglering av underskott i rörelsen, som taxekommittén förordat, synes i nuvarande järnvägsekonomiska läge icke ge tillräcklig ga-ranti för avskrivningarnas fullgörande. Jag kan därför icke ansluta mig till kommitténs förslag i denna punkt. I stället förordar jag, att för det fall ett underskott något år skulle uppstå ett anslag för täckning härav får — i lik-het med vad som skett för budgetåret 1957/58 — anvisas på driftbudgeten. — Frågan om extra avsättningar för inhämtning av den kvarvarande bristen i avsättningarna för perioden 1946—1951 torde vid överskott i rörelsen få be-dömas i varje särskilt fall efter framställning till Kungl. Maj:t. På enahanda sätt torde få förfaras med den brist i avskrivningarna, som uppkommit under budgetåret 1956/57.

Taxekommittén samt vissa remissinstanser, särskilt statskontoret, järn-vägsstyrelsen, riksgäldsfullmäktige, 1953 års trafikutredning och lands-organisationen har kraftigt understrukit, att utvecklingen av statens järn-

vägars ekonomi nödvändiggör nedläggning av trafiksvaga bandelar i ökad omfattning. Behovet av en hastigare nedläggningstakt har likaledes framhävts av överrevisorerna för SJ i deras berättelse rörande granskningen av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under budgetåret 1956/57.

För egen del anser jag, att rationaliseringsverksamheten vid SJ bör bedrivas med kraft och omfatta alla delar av rörelsen. Det vikande trafikunderlaget kan därvid befinnas nödvändiggöra omläggning av och inskränkning i tågförbindelser, indragning av stationer samt nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar. Rationaliseringsverksamheten får sålunda icke stoppas upp av det skälet, att SJ såsom kompensation för förpliktelsen att driva trafiksvaga bandelar erhåller ett statsbidrag på avsevärt belopp. Man bör i stället inrikta sig på en ökad rationaliseringsverksamhet omfattande såväl kapacitetshöjningar på de trafikstarka järnvägslinjerna som inskränkningar i fråga om det trafiksvaga bannätet.

Jag anser mig böra särskilt poängtera, att den nödvändiga ekonomiska anpassningsprocessen till de förändrade konkurrensförhållandena på transportmarknaden icke endast bör inriktas på sådana åtgärder som syftar till kostnadsbesparingar, exempelvis bandelsnedläggningar, tågindragningar och dylikt. Enligt min mening är det av största vikt, att strävandena att förbättra järnvägsföretagets ekonomi även tar sikte på en intensifierad trafikvärkning och andra försäljningspolitiska åtgärder, såsom en förkortning av transporttiderna inom godstrafiken, ytterligare trafikattraherande service inom persontrafiken etc. Ehuru den nuvarande järnvägsledningen vidtagit åtgärder av här angivet slag, anser jag mig likväl böra kraftigt understryka betydelsen av att den trafikvärkande och försäljningspolitiska sidan av statens järnvägars verksamhet bedrivs energiskt och målmedvetet. Ansträngningarna för ökad trafikvärkning och aktiv försäljningspolitik torde underlättas vid ett genomförande av föreliggande förslag till nya taxor med dess utvidgning av statsbaneföretagets rörelsefrihet på taxepolitikens område.

Enligt min mening får frågor om nedläggning av trafiksvaga bandelar icke ses enbart ur rent järnvägsekonomiska synpunkter utan måste bedömas även ur sociala, kulturella och näringspolitiska aspekter. En i och för sig järnvägsekonomiskt fördelaktig nedläggning kan också komma att aktualisera så omfattande investeringar i vägtrafikapparaten, att möjligheterna att genomföra mer räntabla eller eljest angelägna investeringar begränsas. Om en nedläggning bedömes vara ofrånkomlig, måste samtidigt tillses, att de av nedläggningen berörda bygdernas trafikförsörjning likväl blir tillfredsställande. Vägar kan t. ex. behöva förbättras och nya busslinjer inrättas. Skäl kan enligt min mening tala för att även frågan om taxesättningen på den ersättningstrafik, som vid nedläggning av järnväg kan bli erforderlig, ägnas särskild uppmärksamhet. Denna fråga, som även kan aktualisera ett finansieringsproblem, synes mig vara av den art, att den torde få övervägas av 1953 års trafikutredning, som enligt vad jag erfarit också upptagit frågan till särskild prövning.

Vad beträffar nedläggningsundersökningarna vill jag för undanröjande av missförstånd påpeka, att igångsättande av en undersökning om en viss

järnvägs ekonomiska bärighet givetvis icke får, såsom på en del håll skett, tolkas som ett förhandsbeslut, att järnvägen i fråga skall läggas ner.

Nedläggningsundersökningarna bör enligt min mening i möjligaste mån koncentreras till sådana trafikområden, där vägnät och befintliga busslinjer synes skapa de bästa förutsättningarna för ett överförande av trafiken från järnväg till landsväg. Med hänsyn till att den huvudsakliga trafiken i nu avsedda områden i praktiken redan överflyttats från järnväg till landsväg torde en total nedläggning av järnvägstrafiken här merendels kunna ske utan nämnvärt förfång för bygden och dess näringsliv. Den på en trafiksvag bana kvarvarande trafiken torde i dessa fall ofta utan svårighet kunna överföras till landsväg utan extraordinära åtgärder för landsvägsnätets upprustning, d. v. s. erforderlig förbättring av vägnätet kan i regel ske inom ramen för den ordinarie vägbyggnadsverksamheten. I den mån emellertid i vissa fall en extraordinär upprustning av vägnätet erfordras, synes kostnaderna här för böra bestridas i särskild ordning. I årets statsverksproposition har därför under anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten (bil. 8; p. 12) upptagits medel för att möjliggöra extraordinära väginvesteringar i samband med järnvägsnedläggningar.

Taxekommittén har i sina taxeförslag icke föreslagit någon radikal förändring i de nuvarande grunderna för taxorna. De förslag till modifieringar i nämnda grunder, som framlagts av kommittén, har i huvudsak accepterats av remissmyndigheterna. De nya järnvägstaxorna bör enligt min mening utformas i stort sett efter de allmänna riktlinjer, som kommittén förordat. Jag förutsätter vidare, att järnvägsstyrelsen vid den överarbetning av taxeförslagen, som f. n. pågår inom styrelsen, tar under övervägande de synpunkter och förslag, som framlagts i remissyttrandena. Sedan järnvägsstyrelsen avgivit sitt förslag, torde ärendet få underställas Kungl. Maj:t för prövning och avgörande.

Slutligen får jag anmäla, att frågan om Roslagsbanans förvaltningsform, som ansetts böra anstå till dess ställning tagits till taxekommitténs förslag, lämpligen bör upptagas till förnyat övervägande i samband med budgetbehandlingen hösten 1958.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Driftbidrag till statens järnvägar* för budgetåret 1958/59 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 100 000 000 kr.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Engdahl