

Nr 118

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägs-
linjer, m. m.; given Stockholms slott den 28 februari
1964.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande 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 redovisas en av järnvägsstyrelsen verkställd undersökning för beräkning av ersättning för drift av icke lönsamma järnvägslinjer (1963 års separatredovisning) samt resultatet av en av särskilda sakkunniga utförd granskning av denna separatredovisning. Ersättningen för budgetåret 1964/65 föreslås utgå med 215 mkr. Vidare förordas, att SJ under budgetåret 1964/65 får disponera vissa inom företaget för pensionsändamål avsatta medel.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 28 februari 1964.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, ASPLING, PALME.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet — fråga om *ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer, m. m.*, samt anför därvid följande.

I skrivelse den 16 augusti 1963 har järnvägsstyrelsen under åberopande av en inom styrelsen utförd undersökning av det trafiksvaga järnvägsnätet (1963 års separatredovisning) hemställt, att på driftbudgeten för budgetåret 1964/65 anvisas ett anslag av 238 mkr. till driftbidrag till statens järnvägar. Vidare har styrelsen på grund av SJ:s onormalt betungande pensionsförpliktelser hemställt att det åliggande att förränta statskapitalet, som åvilar SJ för budgetåret 1964/65, nedsättes med 70 mkr.

I prop. 1963: 191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. förordades bl. a., att SJ fr. o. m. budgetåret 1964/65 skulle beviljas full ersättning för underskott på trafiksvaga järnvägslinjer. Till grund för bestämning av ersättningens storlek borde enligt propositionen ligga en förhandsberäkning av de trafiksvaga järnvägslinjernas driftresultat för resp. budgetår. Denna beräkning skall grundas på en vart tredje år förnyad bandelsundersökning. Beräkningen borde ske i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer, som angivits av 1942 års järnvägskostnadsutredning. Då en granskning av tillämpade redovisnings- och beräkningsprinciper framstod som angelägen, förordades att särskild expertis skulle tillkallas för att inom kommunikationsdepartementet verkställa en granskning av riktlinjerna för dessa beräkningar.

Beträffande järnvägsstyrelsens framställning rörande förpliktelsen att förränta statskapitalet anfördes i propositionen, att det slutliga bedömandet av denna fråga borde anstå i avvaktan på affärsverksutredningens överväganden. I sammanhanget hade jämväl aktualiserats frågan, huruvida det i avvaktan på resultatet av affärsverksutredningens arbete vore motiverat att taga i anspråk vissa tidigare avsatta medel för framtida pensionsändamål.

mål. Ett ställningstagande i denna fråga ansågs emellertid böra ske först i samband med att riksdagen underställdes beräkningen av ersättning för budgetåret 1964/65 till SJ för driften av icke lönsamma järnvägslinjer.

Propositionen bifölls av riksdagen (SL³U 1, rskr 424).

I enlighet med vad jag uttalat i förenämnda proposition tillkallades den 8 november 1963 ledamoten av riksdagens första kammare, civilingenjören C. S:son Schmidt och professorn P. E. C. Welinder att inom kommunikationsdepartementet granska dels de tillämpade redovisnings- och beräkningsprinciperna i den av järnvägsstyrelsen för år 1962 utförda redovisningen av trafiksvaga järnvägslinjer (1963 års separatredovisning), dels de undersökningar, som järnvägsstyrelsen enligt ett av Kungl. Maj:t samma dag åt styrelsen givet uppdrag skulle utföra beträffande nedskrivning av statskapitalet för sådana linjer. Därjämte uppdrog Kungl. Maj:t samma dag åt järnvägsstyrelsen att skyndsamt undersöka förutsättningarna för att — i avvaktan på resultatet av affärsverksutredningens arbete — genom ianspråktagande av medel, som statens järnvägar årligen avsatt till ett i balansräkningen under värdeminskningsskontot upptaget delkonto för pensionsförpliktelser, erhålla viss lättnad i den ekonomiska belastningen för järnvägsdriften, som företagets pensionsåtaganden innebär i jämförelse med försäkringstekniskt beräknade pensionskostnader, samt att till Kungl. Maj:t efter samråd med riksrevisionsverket inkomma med särskilt förslag i ärendet.

I årets statsverksproposition (bil. 8, s. 207) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen, att i avbidan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1964/65 till ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer preliminärt beräkna ett anslag av 200 mkr.

Med skrivelse den 10 februari 1964 har förenämnda sakkunniga överlämnat en redogörelse för granskningen av 1963 års separatredovisning. Vidare har järnvägsstyrelsen den 21 i samma månad redovisat resultatet av sitt uppdrag i vad avser disposition av medel, avsatta för pensionsförpliktelser.

Jag anhåller, att nu till fortsatt behandling få taga upp spörsmålen om ersättning till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer för budgetåret 1964/65, och om medgivande för järnvägsstyrelsen att för samma budgetår disponera vissa tidigare för pensionsutgifter avsatta medel.

Järnvägsstyrelsens skrivelser m. m.

Av *järnvägsstyrelsens skrivelse den 16 augusti 1963* och i anslutning därtill lämnade kompletterande uppgifter framgår i huvudsak följande.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att 1963 års separatredovisning utförts enligt samma principer som gällde för 1952 och 1958 års redovisningar. Det

undersökta trafiksvaga bannätets omfattning har fastställts på grundval av linjernas trafikintensitet år 1962 och avser bandelar med mindre än 1 milj. bruttotonkm per bankm och år. Järnvägslinjer på vilka trafiken lagts ner före den 1 juli 1963 har ej medtagits. Separatredovisningen omfattar bandelar med en längd av sammanlagt 7 364 km. Redovisningen har baserats på 1962 års kostnads- och intäktsläge samt trafikstruktur. Resultatet har där- efter räknats upp med hänsyn till lönenivån den 1 januari 1963.

Intäkterna har fördelats enligt samma metod som användes vid de två tidigare separatredovisningarna. Sålunda har intäkter, som hänför sig till trafik på enbart en viss bandel direkt gottskrivits denna bandel (särintäkt). För intäkter, som hänför sig till trafik mellan olika trafiksvaga banor eller mellan trafiksvaga banor och affärsbanor (samintäkt) har en särskild fördelningsmetod använts. I fråga om godstrafik har av intäkten för varje transportuppdrag avsändnings- och bestämmelsestationerna först tilldelats en intäktsdel avsedd att ungefärligen täcka dessa stationers terminalarbete (terminalintäkt). Återstoden har sedan fördelats på berörda bandelar i förhållande till antalet km (vägintäkt). Beträffande persontrafik har endast biljettförsäljningsstationerna tilldelats terminalintäkt, medan vägintäkten bestämts på samma sätt som för godstrafiken.

Det totala kostnadsbelopp som styrelsen hänfört till resp. bandelar grundar sig i stort sett på 1962 års bokförda utgifter. Kapitaltjänstkostnaderna för rullande materiel har beräknats enligt principen konstanta annuiteter och på grundval av återanskaffningspriser, en räntefot av 6 % och livslängder, som i flertalet fall motsvarar dem som förutsattes vid beräkningen av avsättning till värdeminskningskonto. Utöver ränteandelen i dessa kostnader har några räntekostnader ej medtagits. Slutligen har pensionskostnaderna kalkylerats som ett 20-procentigt tillägg på lönekostnaderna samt banunderhållskostnaderna beräknats på basis av medelutgifterna för ett visst antal år.

Vissa kostnader har redan i bokföringen hänförts till resp. bandel (bokförda kostnader). Detta gäller i fråga om praktiskt taget samtliga banunderhållskostnader och stationstjänstkostnader utom på grenstationer. Kostnader för tåg- och vagnrörelsen — d. v. s. för åkande personal, kapitaltjänst för rullande materiel, underhåll av rullande materiel, elenergi m. m. — har ansetts variera i stort sett proportionellt mot vissa ur driftstatistiken framtagna driftstorheter, såsom tågkm och vagnaxelkm, för vilka kalkylerats ett å-pris. Antalet driftstorheter multiplicerat med å-priserna har givit kostnaden för tåg- och vagnrörelsen på varje bandel (å-kostnader). Återstående kostnader, som bl. a. innefattar kostnader för styrelsen, distriktskanslier, sektionsledning, trafik tjänst och växling vid grenstationer, har fördelats på bandelarna med hjälp av fördelningsnycklar, som styrelsen funnit lämpliga för olika kostnadsslag (fördelade kostnader).

För de separatredovisade bandelarna har kostnaderna beräknats till sam-

manlagt 391 mkr. och intäkterna till sammanlagt 133 mkr., vilket innebär ett underskott av 258 mkr. Detta underskott har ansetts utgöra den ungefärliga resultatförändring för statens järnvägar som helhet, vilken skulle uppkomma om ifrågavarande linjer lades ned och den lokala trafiken på dem helt föll bort, samtidigt som den övriga järnvägstrafiken mellan platser utmed de nedlagda linjerna och affärsbanenätet fick en med transportavståndet på den nedlagda linjen reducerad transportsträcka. Sistnämnda trafik förutsattes därvid ombesörjd på annat sätt till resp. från affärsbanenätet samt för övrigt bli kvar på järnvägen. Ett dylikt antagande i fråga om följderna för trafikomfattningen på järnväg av en så långtgående nedläggning har dock styrelsen inte funnit helt realistiskt. I stället har styrelsen ansett sannolikt, att en del av den trafik, som genom nedläggningen skulle komma att överföras till landsväg på en del av transportsträckan även skulle komma att fortsätta återstående sträcka på landsväg. Styrelsen har därför gottskrivit det trafiksvaga nätet ett visst matarvärde, vilket i separatredovisningen definierats som skillnaden mellan resultaten av två nedläggningskalkyler, vilka baseras på antagandet, i det ena fallet, att trafiken på affärsbanenätet blir oförändrad efter nedläggningen samt, i det andra fallet, att en viss del av den för affärsbanenätet och trafiksvaga nätet gemensamma trafiken bortfaller. Den vid separatredovisningen tillämpade metoden för intäktsfördelningen har ansetts innebära att viss hänsyn tagits till det trafiksvaga bannätets matarvärde genom att avsändnings- och mottagningsstation tillgodoräknats terminalintäkter och att resterande intäkter fördelats proportionellt mot transportsträckan. Härigenom har det trafiksvaga nätet intäkter blivit större än vad som svarar mot intäktsminskningen vid nedläggning. Anledningen härtill är att avgifterna efter nedläggning av nätet skulle beräknas för en kortare sträcka och med hänsyn till degressiviteten i taxan utgå med en högre km-intäkt. I fråga om persontrafik och stycke-godstrafik anser styrelsen att matarvärdet därmed har beaktats. För vagns-lastgodset däremot kan en nedläggning i vissa fall medföra sådant trafikbortfall på affärsbanenätet, att det trafiksvaga nätet matarvärde ej blir tillräckligt beaktat genom den tillämpade intäktsfördelningen. Det trafiksvaga nätet maximala matarvärde har uppskattats till 20 mkr. utöver vad som kan anses redan inkluderat i separatredovisningen. Sedan styrelsen beaktat detta matarvärde har underskottet, 258 mkr., reducerats med 20 mkr. till 238 mkr.

Styrelsen framhåller slutligen, att det beräknade underskottet om 238 mkr. endast kan betraktas som en preliminär beräkning av det verkliga behovet av driftbidrag för budgetåret 1964/65. De fortlöpande förändringarna i löne-, pris- och taxenivåerna och bortfallet av driftunderskott genom nedläggningar gör det motiverat med en slutjustering av bidragsbeloppet vid budgetårets utgång. Styrelsen hemställer att som ersättning för budgetåret 1964/65 måtte anvisas 238 mkr.

Av järnvägsstyrelsens skrivelse den 21 februari 1964 rörande viss disposition av medel avsatta för pensionsförpliktelser framgår i huvudsak följande.

Järnvägsstyrelsen — som i ärendet samrätt med riksrevisionsverket — erinrar inledningsvis om att Kungl. Maj:t med anledning av riksdagens beslut (prop. 1944: 276, SU 222, rskr 430) den 14 juli 1944 föreskrivit, att pensionsfondsavsättningarna vid bl. a. SJ fr. o. m. den första i samma månad skulle upphöra och motsvarande belopp i stället disponeras för kollektiv avskrivning med hänsyn till framtida belastning för pensionsutgifter. Sådana kollektiva avskrivningar har intill den 30 juni 1963 gjorts med sammanlagt 157,4 mkr., som bokförts på värdeminskningsskontots delkonto för pensionsförpliktelser och i SJ:s investeringsstater upptagits såsom avskrivningsmedel inom fonden, vilket möjliggjort en motsvarande minskning av de årliga investeringsbemyndigandena och därmed av behovet av räntepliktigt statskapital. Om de avsatta beloppen till en del disponeras, innebär detta därför att investeringsbemyndigandena under motsvarande år måste ökas i samma mån som beloppen tages i anspråk.

Med hänsyn till de avsatta beloppens karaktär av avskrivningsmedel anser styrelsen lämpligt, att beloppen disponeras så, att erforderliga, planliga avskrivningar icke påföres drifträknningen med hela beloppet, utan att en viss andel överföres från värdeminskningsskontots delkonto för pensionsförpliktelser till delkontot för slopning/prisreglering. Styrelsen förordar att, i avvaktan på affärsverksutredningens arbete och på att rekonstruktionen av SJ-företaget genomföres, en eventuell behövlig och ur olika synpunkter önskvärd resultatutjämnning vid SJ på detta sätt kommer till stånd under några övergångsår. Styrelsen hemställer därför om bemyndigande att för budgetåret 1964/65 genom överföring inom värdeminskningsskonto disponera till delkonto för pensionsförpliktelser tidigare avsatta driftmedel i den utsträckning, som med hänsyn till SJ:s redovisade resultat och förräntningsåliggande, kan finnas erforderligt och intill ett belopp av högst 30 mkr.

De sakkunnigas redogörelse

De sakkunniga konstaterar inledningsvis, att järnvägsstyrelsen vid utarbetandet av 1963 års separatredovisning i tillämpliga delar följt 1942 års järnvägskostnadsutrednings anvisningar.

Enligt de sakkunniga har uppdelningen av trafikintäkterna på, å ena sidan, de olika trafiksvaga bandelarna och, å andra sidan, affärsbanenätet genomförts genom bearbetning delvis av primäruppgifter för samtliga under år 1962 utförda transporter och delvis av vissa urval av totalmaterialet, som därefter räknats upp till årstotaler. I fråga om persontrafiken har sålunda i bearbetningen ingående biljetter uppgått till 18,6 milj. eller drygt 80 % av

alla år 1962 sålda biljetter. För godstrafikens del har primäruppgifterna rörande vagnslastgodstrafiken och posttrafiken totalbearbetats, medan styckegodstrafiken varit föremål för stickprovsundersökning, som omfattat ca 520 000 sändningar eller ca 2 % av hela antalet sändningar under året. Primärmaterialet och dess bearbetning utgör enligt de sakkunniga ett fullt tillfredsställande underlag för erforderliga intäktsberäkningar i vad gäller det trafiksvaga järnvägsnätet som helhet. Däremot kan den i viss omfattning begagnade stickprovsmetodiken innebära att intäktsberäkningarna för de särskilda bandelarna i detta linjenät får anses ha något större osäkerhetsmarginal.

De sakkunniga har gjort ett sammandrag av den i separatredovisningen verkställda intäktsfördelningen. Sammandraget visar, att av de totala samtäkterna, som beräknats till 380,8 mkr., har med användning av den tidigare redovisade metoden 265,8 mkr. tillförts affärsbanorna och 115,0 mkr. de trafiksvaga banorna. Av särintäkterna, 1 103,1 mkr., hänför sig 1 085,3 mkr. till affärsbanorna och 17,8 mkr. till de trafiksvaga banorna.

Efter särskild undersökning har de sakkunniga funnit, att därest samtäkterna såsom helhet fördelats mellan de två bandelsgrupperna i direkt proportion till transportsträckorna, skulle den totala intäkten på de trafiksvaga banorna blivit (17,8 + 96,7) 114,5 mkr., eller 16 % lägre än det intäktsbelopp, som i separatredovisningen gottskrivits dessa banor.

Den i separatredovisningen tillämpade metoden för samtäkternas fördelning mellan trafiksvaga banor och affärsbanor anser de sakkunniga ge godtagbara värden såsom underlag för bedömning av intäktsbortfallet vid en tänkt nedläggning av de trafiksvaga banorna.

Av de totalt på de trafiksvaga banorna i separatredovisningen debiterade kostnaderna om 391,4 mkr. har 130,2 mkr. (33,3 %) påförts som bokförda kostnader, 110,1 mkr. (28,1 %) som å-kostnader och 151,1 mkr. (38,6 %) som fördelade kostnader. Av sistnämnda belopp utgör 107,5 mkr. andelen i kostnader, som är gemensamma för trafiksvaga banor och affärsbanor (samkostnader).

De bokförda kostnaderna anser de sakkunniga kunna betraktas som en tillräckligt exakt bestämning av den vid en tänkt nedläggning av trafiken på de trafiksvaga banorna sannolika bortfallskostnaden. De på de trafiksvaga banorna beräknade å-kostnaderna finner de sakkunniga utgöra en rimlig approximation av dessa med tågrörelsen i huvudsak kontinuerligt varierande särkostnader. Den tillämpade metoden för bestämning av å-kostnaderna anses stämma helt överens med den av järnvägskostnadsutredningen angivna.

De sakkunniga konstaterar, att de fördelade kostnaderna har påförts trafiksvaga banor resp. affärsbanor dels med hjälp av vissa fördelningsnycklar, såsom tågkm och bankm, dels såsom procentuellt påslag på å-kost-

naderna samt på övriga kostnader. Huvuddelen av de i dessa kostnader ingående kostnadsslagen har i separatredovisningen ansetts som särkostnader (fördelade särkostnader), medan en mindre del — däribland kostnaderna för styrelsen, distriktskanslier och för trafik tjänst på grenstationer — bedömts vara samkostnader. I fråga om de fördelade särkostnaderna konstaterar de sakkunniga, att tillgängliga bokföringsuppgifter inte medgivit att direkt föra dessa kostnader på de olika bandelarna och att fördelningsnycklar därför blivit nödvändiga. Endast i fråga om ett par smärre kostnadsposter har de sakkunniga omnämnt ett annorlunda tillvägagångssätt, men samtidigt förklarat detta ha ringa betydelse för totalresultatet.

Vad beträffar samkostnaderna för trafiksvaga banor och affärsbanor, vilka beräknats till 450 mkr. vid 1962 års kostnadsnivå och varav 105 mkr. påförts de trafiksvaga banorna, har de sakkunniga ingående övervägt dels om dessa kostnader är av samkostnadsnatur, dels om tillämpade fördelningsnycklar kan anses ge en godtagbar bestämning av de på resp. banor fallande kostnadsdelarna. De sakkunniga har sålunda utfört vissa alternativa uppdelningar av kostnaderna för trafik tjänst på grenstationer och därvid ansett sig kunna godtaga ifrågavarande grenstationskostnader såsom en för hela järnvägsnätet gemensam kostnad. I fråga om de för fördelning av samkostnaderna tillämpade nycklarna — tågkm resp. procentuellt påslag — har de sakkunniga prövat alternativa metoder och främst möjligheten att fördela alla samkostnader i proportion till särkostnaderna, varvid man funnit att denna metod ger totalt sett nästan exakt samma resultat som den i separatredovisningen begagnade.

Sammanfattningsvis konstaterar de sakkunniga, att de i separatredovisningen till de trafiksvaga banorna hänförliga totalkostnaderna — 391 mkr. — utgör en rimlig och godtagbar grund för en bedömning av bortfallskostnaden vid en tänkt nedläggning av dessa banor.

För en närmare kontroll av såväl intäkts- som kostnadsberäkningen har de sakkunniga låtit utföra vissa avstämningar mellan kalkyl och bokföring. Härvid har obetydliga differenser konstaterats. Ehuru man ej kan dra vittgående slutsatser av avstämningsberäkningarna, kan dessa enligt de sakkunniga betraktas som en viss kontroll på kalkylmetodiken.

Den av järnvägsstyrelsen begagnade metoden för uppdelning av samintäkterna mellan trafiksvaga banor och affärsbanor innebär enligt de sakkunniga att ett visst matarvärde direkt tillgodoräknats de trafiksvaga banorna. Sålunda innefattar systemet med terminalintäktstilldelning till avsändande och mottagande bandelar en omfördelning av de totala samintäkterna till de trafiksvaga banornas favör i jämförelse med en fördelning i direkt proportion till transportsträckorna. Den del av samintäkterna, som tillgodoräknats de trafiksvaga banorna innebär vidare — i den mån affärsbanenätets andel av samtrafiken blir kvar även efter en nedläggning

av de trafiksvaga banorna — en överskattning av intäktsbortfallet, emedan den kvarvarande trafiken på affärsbanorna med dess reducerade transportavstånd bort räknas med högre pris per trafikenhet än vad som varit redovisningstekniskt möjligt.

Vidare finner de sakkunniga icke skäl ifrågasätta rimligheten i järnvägsstyrelsens antagande att i fråga om person- och styckegodstrafiken de trafiksvaga banornas matarvärde tillräckligt beaktats genom den tillämpade redovisningsmetodiken. De sakkunniga understryker att det här gäller en approximation.

Beträffande vagnslastgodstrafiken framhåller de sakkunniga att bedömningen av denna trafik utgår från en beräkning av intäktsbortfall och mindrekostnader vid totalbortfall av denna trafik, vilket belopp beräknats till 40 mkr. Det sannolika bortfallet av vagnslastgods har av järnvägsstyrelsen bedömts bli mindre och styrelsen har ansett lämpligt att reducera beloppet med hälften till förut nämnda 20 mkr., vilket därvid ansetts vara en bedömning i överkant. De sakkunniga konstaterar att det torde vara möjligt att relativt noga fastställa beloppet 40 mkr. men att bedömningen av hur stor del av trafiken, som sannolikt blir kvar på affärsbanorna och därmed bestämningen av beloppet 20 mkr. är vansklig.

Sammanfattningsvis framhåller de sakkunniga i förevarande avseende att med f. n. tillgängligt statistiskt material kan en mera exakt bestämning av de trafiksvaga banornas matarvärde inte göras. Härför erfordras bättre kännedom bl. a. om samtrafikens struktur. De sakkunniga har emellertid med indirekta metoder sökt granska och bedöma de i separatredovisningen gjorda uppskattningarna och därvid funnit dem ge ett rimligt mått på de trafiksvaga banornas matarvärde.

I en sammanfattande bedömning anför de sakkunniga, att det redovisade totalunderskottet — 238 mkr. — utgör en rimlig approximation av resultatförbättringen för SJ som helhet vid en tänkt nedläggning av de i redovisningen ingående trafiksvaga banorna. Samtliga bandelar visar intäkter som understiger kostnaderna. I fråga om ett par kortare bandelar har beräkningen av matarvärdet medfört, att underskotten förbyttis i kalkylmässiga överskott. Dessa bandelar gränsar dock till banor med betydande underskott och de konstaterade kalkylöverskotten innebär endast att dessa underskott — likaledes kalkylmässigt — reduceras med motsvarande belopp.

Vid bedömningen av frågan i vad mån i separatredovisningen ingående banor bör vara ersättningsberättigade har de sakkunniga funnit att ett antal bandelar med ett sammanlagt nettounderskott av 27 mkr. bör undantagas från ersättning. Samtidigt understryker de sakkunniga, att underskotten på dessa bandelar är ganska stora och att framtidsbedömningen beror av en mångfald svårbestämda för utvecklingen avgörande faktorer, vilket gör en förutsägelse om framtida lönsamhet ytterst osäker. Vid överläggningar som

de sakkunniga haft med järnvägsledningen, har denna ansett att reduktionen bör uppgå till 15 mkr.

De sakkunniga erinrar om att den till SJ utgående ersättningen enligt riksdagens beslut skall årsvis reduceras med belopp som motsvarar resultatförbättringen genom verkställda nedläggningar av trafiksvaga bandelar samt att en framräkning av resultatet från 1963 års separatredovisning till förhållandena under budgetåret 1964/65 resulterar i ytterligare reduktion av det ersättningsgrundande beloppet. Enligt de sakkunniga bör vid bestämningen av ersättningen för budgetåret hänsyn även tagas till att kostnadsnivån torde kunna väntas ligga icke obetydligt högre under budgetåret 1964/65 än den för separatredovisningen gällande samt till en successiv minskning av trafikefterfrågan på de trafiksvaga banorna. De sakkunniga framhåller, att såvitt de kan förutse, förändringarna i stort sett torde taga ut varandra.

De sakkunniga föreslår, att ersättningen till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer för budgetåret 1964/65 utgår med 211 mkr.

Departementschefen

Enligt riksdagens beslut i anledning av prop. 1963: 191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m., skall SJ fr. o. m. budgetåret 1964/65 erhålla full ersättning för underskott på trafiksvaga järnvägslinjer. I propositionen förordades, att ersättningen skulle beräknas med utgångspunkt från en vart tredje år förnyad undersökning av det trafiksvaga bannätet. Ifrågasvarande undersökning borde i huvudsak utföras enligt de anvisningar som angivits av 1942 års järnvägskostnadsutredning. Ersättning ansågs inte böra utgå för sådan trafiksvag linje, som SJ från företagsmässiga synpunkter har anledning trafikera. I propositionen förordades, att de av järnvägsstyrelsen tillämpade principerna för beräkningen av underskottet skulle granskas och övervägas av särskilda experter. — I avvaktan på särskild proposition om ersättningen för budgetåret 1964/65 har i årets statsverksproposition under sjätte huvudtiteln beräknats ett anslag av 200 mkr.

Vidare behandlades i propositionen om trafikpolitiken en framställning från järnvägsstyrelsen av den 30 augusti 1962 rörande modifiering av förräntningskravet med hänsyn till de enligt styrelsens uppfattning onormalt betungande pensionsförpliktelser, som åvilade SJ. Härvid aktualiserades frågan, huruvida det i avvaktan på resultatet av affärsverksutredningens arbete vore motiverat att disponera vissa för framtida pensionsändamål tidigare avsatta medel. Ett ställningstagande till denna fråga ansågs emellertid böra ske först i samband med att riksdagen underställdes beräkningen av ersättning för budgetåret 1964/65 till SJ för driften av icke lönsamma järnvägslinjer.

I skrivelse den 16 augusti 1963 hemställde järnvägsstyrelsen att ett belopp av 238 mkr. måtte anvisas såsom driftbidrag för budgetåret 1964/65. Detta

belopp motsvarar av styrelsen beräknat underskott vid driften av trafiksvaga järnvägslinjer. Till stöd härför har styrelsen åberopat en undersökning av lönsamheten i vad avser driften av dessa linjer. Denna undersökning, benämnd 1963 års separatredovisning, grundar sig på förhållandena i järnvägstrafiken år 1962 i fråga om trafikintensitet, trafikstruktur, intäkter, kostnader m. m. Banor, som helt lagts ned före den 1 juli 1963, har uteslutits från redovisningen. Vidare har det ekonomiska resultatet justerats med hänsyn till 1963 års löneläge. Av redovisningen framgår att intäkterna, inklusive visst s. k. matarvärde, och kostnaderna på de ifrågavarande bandelarna utgör 133 mkr. respektive 391 mkr. Det trafiksvaga nätet har därefter räknats till godo ett ytterligare matarvärde, som styrelsen uppskattat till 20 mkr. Underskottet reduceras därmed till 238 mkr.

I enlighet med vad som förordades i propositionen om trafikpolitiken har beräkningarna i separatredovisningen granskats av för ändamålet inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga. Dessa framhåller, att det redovisade underskottet av 238 mkr. utgör en rimlig approximation av resultatförbättringen för SJ som helhet vid en tänkt nedläggning av de i redovisningen ingående trafiksvaga banorna. Från beloppet bör enligt de sakkunniga borträknas 27 mkr. avseende det sammanlagda nettounderskottet på ett antal banor, vilka de sakkunniga med beaktande av vissa uttalanden som jag gjorde i propositionen, funnit böra undantagas från ersättning. Det ersättningsgrundande underskottet bör därför reduceras från 238 mkr. till 211 mkr. Vid överläggningar, som de sakkunniga haft med järnvägsledningen, har denna ansett att här ifrågavarande reduktion bör utgöra endast 15 mkr.

De sakkunniga framhåller, att vid bestämningen av ersättningen för budgetåret 1964/65 måste beaktas den resultatförbättring som uppkommer genom verkställda nedläggningar av trafiksvaga banor ävensom den höjda kostnadsnivå som kan väntas föreligga under budgetåret 1964/65. Vidare torde enligt de sakkunniga hänsyn även böra tagas till att erfarenhetsmässigt en successiv minskning av trafikefterfrågan sker på de trafiksvaga banorna. Nämnade förändringar anser de sakkunniga i stort sett uppväga varandra, varför de föreslår, att ersättningen till SJ för budgetåret 1964/65 bör utgå med 211 mkr.

Vidare har järnvägsstyrelsen efter samråd med riksrevisionsverket hemställt om bemyndigande att, i den utsträckning resultat och förräntningsåliggande för budgetåret 1964/65 visar erforderligt, av ett under värde-minskningskonto upptaget delkonto för pensionsförpliktelser disponera högst 30 mkr. genom överföring till delkonto för slopning respektive prisreglering. Styrelsen har erinrat om att SJ — sedan fondering av pensionsmedel upphörde vid affärsverken — gjort årliga kollektiva avsättningar till ifrågavarande delkonto för att möjliggöra en utjämning i tiden av den belastning, som pensionskostnaderna medför.

I fråga om ersättningen för drift av icke lönsamma järnvägslinjer anser jag, i likhet med de sakkunniga, att 1963 års separatredovisning utgör en för ändamålet godtagbar redovisning av det ekonomiska utfallet på det trafiksvaga järnvägsnätet. Det fåtal erinringar som de sakkunniga anfört i fråga om den tillämpade metodiken torde, som de själva framhållit, vara av ringa betydelse för totalresultatet. Enligt min mening bör därför en bedömning av ersättningens storlek för nästa budgetår kunna baseras på separatredovisningen. Jag har därvid såsom en provisorisk beräkningsgrund godtagit, att styrelsen kalkylerat pensionskostnaderna efter försäkringstekniska grunder och kapitaltjänstkostnaderna för rullande materiel efter bl. a. återanskaffningsvärde och kalkylränta av 6 %.

De sakkunniga och järnvägsledningen är inte helt eniga om vilka i separatredovisningen ingående underskottsbanor, som SJ bör trafikera från företagsmässiga synpunkter. Skillnaden i uppfattning inskränker sig till ett mindre antal banor med ett samlat nettounderskott av 12 mkr., eller ca 5 % av hela underskottet. Vid mina överväganden härutinnan har jag funnit mig böra godtaga de sakkunnigas förslag och föreslår således, att det ersättningsgrundande beloppet reduceras till 211 mkr.

Utgående från detta belopp har de sakkunniga övervägt resultatförändringen intill utgången av budgetåret 1964/65 och funnit att de härvid inverkan faktorerna i stort sett torde uppväga varandra. För egen del ansluter jag mig till de sakkunnigas bedömning och tillstyrker därför, att här ifrågavarande ersättning bestämmes till 211 mkr. för nästa budgetår. — I propositionen om trafikpolitiken berörde jag angelägenheten av att vid nedläggningar av järnvägslinjer undvika plötsliga, kännbara höjningar av styckeavgiften vid övergången till billinjetrafik. SJ har också vid nedläggningar under en längre övergångsperiod tillämpat en reducerad taxa. Det inkomstbortfall, som uppstått härigenom, kan för de närmaste åren beräknas till ca 4 mkr. per år. Då det är synnerligen angeläget, att dessa taxenedsättningar kan genomföras i samband med nedläggningarna, synes det mig skäligt att SJ erhåller kompensation härför. Av praktiska skäl bör denna gottgörelse utgå i samband med ersättningen för driften av icke lönsamma järnvägslinjer. Jag föreslår därför, att ersättningen för nästa budgetår utgår med 215 mkr.

Det trafiksvaga bannätet omfattar ca 7 000 km. Under de senaste åren har investeringarna i de järnvägslinjer, för vilkas drift SJ skall ha ersättning, uppgått till storleken 25 mkr. Sådana investeringar bör från och med nästa budgetår helt avskrivas. I ersättningen har jag räknat in 15 mkr. som motsvarar i separatredovisningen på återanskaffningspriser beräknade avskrivningar på fasta anläggningar och investeringsinventarier. Därest investeringsbehovet för något budgetår skulle överstiga sistnämnda belopp bör detta i motsvarande mån påverka ersättningsanslaget.

I propositionen om trafikpolitiken bedömdes anslagsbehovet för ersätt-

ningen till SJ kunna komma att nedgå under de närmast följande budgetåren med 15 à 20 mkr. per år. Denna beräkning byggde på bl. a. ett antagande av oförändrad löne- och prisnivå. Då löneutgifterna uppgår till inemot tre fjärdedelar av kostnaderna spelar en förändring i lönenivån en mycket stor roll för det ekonomiska resultatet på det trafiksvaga bannätet. Med hänsyn till osäkerheten i fråga om den framtida utvecklingen av löne- och prisnivån bör man enligt min mening vara försiktig vid bedömningen av möjligheterna att genom järnvägsnedläggningar relativt snabbt förbättra det ekonomiska resultatet när det gäller driften av det trafiksvaga bannätet. Å andra sidan talar här anförda förhållanden för att nedläggningsverksamheten bör bedrivas i så snabb takt som överhuvudtaget är möjligt.

Vad beträffar statens järnvägars pensionskostnader anser jag, i likhet med järnvägsstyrelsen, förutsättningar föreligga för att — i avvaktan på affärsverksutredningens överväganden — i resultatutjämnande syfte utnyttja en del av de medel, som under årens lopp för detta ändamål avsatts till delkontot för pensionsförpliktelser. Jag förordar därför att i statens järnvägars bokföring för budgetåret 1964/65 högst 30 mkr. får överföras från delkontot för pensionsförpliktelser till slopningskonto i den mån behov därav föreligger. Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda erforderliga föreskrifter härom.

Slutligen vill jag anmäla, att granskningen av järnvägsstyrelsens undersökning rörande nedskrivning av statskapitalet för de trafiksvaga järnvägslinjerna ännu icke är avslutad. Beredningen av denna fråga torde vara slutförd inom sådan tid, att förslag kan föreläggas riksdagen i kompletteringspropositionen.

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

att till *Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer* för budgetåret 1964/65 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 215 000 000 kr.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Vid protokollet:

Kurt Garpefält