

Nr 720

Av herr Svanberg m. fl., *angående den statliga trafikpolitiken.*

(Lika lydande med motion nr 605 i Första kammaren)

SJ:s godstransportvolym exkl. lapplandsmalm har under tiden 1951—1967 varit i stort sett oförändrad, 30 miljoner ton/år, men genom längre transportavstånd har SJ:s godstransportarbete i tonkm ökat något. Lastbilstrafikens godstransportarbete har under tiden 1950—1964 ökat från 2,7 till 10 miljarder tonkm och har därefter fortsatt att öka i snabb takt.

Denna utveckling har medfört konsekvenser, vilka ej tillräckligt uppmärksammas vid tillkomsten av gällande trafikpolitik, och det synes därför befogat med en översyn av denna politik.

Sedan 1963 har svensk trafikpolitik varit baserad bl. a. på principen: konkurrens på lika villkor mellan olika trafikmedel. Gamla liberala nationalekonomiska doktriner gör gällande att denna princip medför att samhällets resurser härigenom blir mest effektivt utnyttjade.

Det finns dock anledning ifrågasätta

dels huruvida konkurrensen mellan SJ och lastbilarna har varit och är en konkurrens på lika villkor,

dels om denna konkurrens på lika villkor medför att samhällets resurser alltid blir bäst utnyttjade.

Konkurrens på lika villkor mellan SJ och lastbilar har tolkats trafikpolitiskt så, att SJ skall tillämpa fraktpriser som medför full kostnads-täckning, varvid förutsättes att lastbilarna baserar sina priser på självkostnads-kalkyler och trafikanterna väljer lägsta fraktpris, d. v. s. det trafikmedel vars kostnader är lägst.

I verkligheten har SJ varit belastad med kostnader och restriktioner som innebär att begreppet »konkurrens på lika villkor» har varit och är en mycket inadekvat beskrivning av konkurrensförutsättningarna mellan SJ och lastbilstrafiken. Följande exempel kan nämnas.

1) SJ har tidigare av riksdagen varit ålagd att trafikera olönsamma linjer, vilkas förluster övriga linjer haft att täcka. Först fr. o. m. budgetåret 1964/65 har SJ erhållit ersättning för täckande av driftunderskottet på det trafiksvaga nätet (för närvarande drygt 200 mkr./år).

2) SJ belastas med dubbla pensionskostnader på grund av att pensions-avsättningar ej skett före 1959. Detta innebär att SJ belastas med ca 140 mkr./år som ej är hänförliga till nuvarande trafikarbete.

Bihang till riksdagens protokoll 1969. 4 saml. Nr 720—729

3) Lastbilarnas ersättning till vägbyggnader och vägunderhåll anses ligga mycket lågt i förhållande till vad en rättvis fördelning mellan olika biltyper skulle motivera.

4) SJ har haft mycket långt gående restriktioner i fråga om prissättning, och även om en liberalisering skett, kan SJ fortfarande ej anpassa sin prissättning och service efter konkurrensförhållandena i varje situation på samma sätt som lastbilsföretagen kan göra.

5) SJ har restriktioner i fråga om personalpolitiken, som ej gäller för lastbilstrafiken. SJ har t. ex. ej kunnat fritt reducera sina personalkostnader i den takt som måhända varit företagsekonomiskt motiverat. SJ bär sålunda sociala kostnader i mycket högre grad än privata trafikföretag.

6) Vägtrafiken har medfört trafikolyckor i växande omfattning och av en helt annan storleksordning än vad SJ:s trafik medför. Vägtrafiken har varken i erforderlig utsträckning belastats med kostnader och restriktioner för att öka trafiksäkerheten eller med trafikolyckornas ekonomiska konsekvenser. Trafikolyckorna uppges i dag medföra samhällsekonomiska kostnader på 2 miljarder kronor per år. Vid konkurrens på lika villkor mellan olika trafikföretag och trafikmedel borde vägtrafiken bära de kostnader vägtrafikolyckorna medför. Detta kunde ske delvis via försäkringar, delvis via bilskatterna.

7) Vägtrafiken medför växande miljöproblem i form av buller och luftföroreningar. Lastbilstrafiken kostnadsbelastas varken av åtgärder eller restriktioner i syfte att i rimlig omfattning begränsa dessa miljöskador, ej heller av kostnader för att kompensera dessa svårvärderade skadeverkningar.

Om man kunde eliminera de »orättvisor» som hittills belastat SJ i förhållande till lastbilstrafiken (om man utgår från principen konkurrens på lika villkor), skulle SJ kunna göra betydande taxesänkningar och lastbilstrafiken bli nödsakad att höja sina taxor. Konkurrensbilden skulle härigenom förändras. SJ skulle få ökad godsvolym, vilket i sin tur skulle möjliggöra ytterligare lägre SJ-taxor.

Den trafikpolitiska principen, konkurrens på lika villkor, har sålunda ej helt förverkligats. SJ har belastats med kostnadsslag och restriktioner som ej gällt för lastbilstrafiken, och den senare har ej burit de kostnader denna trafik förorsakat. Dessa förhållanden bör snarast ändras. SJ har höga fasta kostnader i förhållande till marginella kostnader för ökad trafikvolym. Lastbilstrafikens kostnader är huvudsakligen rörliga. Om ett befintligt produktionssystem med höga fasta kostnader skall konkurrera med ett nytt produktionssystem och detta sker genom fri konkurrens på »lika villkor», d. v. s. båda systemen skall täcka sina totala kostnader, kan ett betydande resursslöseri uppstå. Som ett mycket lättöverskådligt exempel härpå kan anföras följande: Låt oss antaga att atomkraftverk kunde producera el-energi till lägre kostnader än våra befintliga vattenkraftverk,

vilkas kostnader i huvudsak är fasta. Om vattenkraftverken i denna situation skulle konkurrera med full kostnadstäckning gentemot atomkraftverk, skulle el-förbrukarna övergå till de senare; vattenkraftverken skulle få lägre utnyttjandegrad, vilket skulle öka deras självkostnader och ytterligare försämra deras konkurrenskraft. En el-kraftpolitik som skulle leda till att nya atomkraftverk bygges medan utbyggda vattenkraftverk i växande grad blir outnyttjade förefaller osannolik, eftersom misshushållningen med befintliga resurser i detta fall är så uppenbar.

Ekonomisk resursanvändning i samhället uppnås ej genom att ett befintligt och ett nytt produktionssystem bringas att konkurrera på lika villkor, om detta innebär att det befintliga systemet skall täcka historiska kostnader, oberoende om detta är förenligt med tillfredsställande konkurrensförmåga gentemot det nya systemet.

Om en del av lastbilarnas trafikarbete, framför allt på långa avstånd, överflyttas till SJ, skulle med säkerhet SJ:s ökade kostnader härför understiga lastbilstrafikens motsvarande kostnader. Det vore av stort samhällsintresse att översiktliga kalkyler avseende detta problem presenterades genom kommunikationsdepartementets försorg.

Samhällets trafikpolitik har vittförgrenade konsekvenser. Prisnivån för godstransporter inom Sverige spelar stor roll för näringslivets lokaliseringförutsättningar. Ju lägre prisnivå, ju bättre förutsättningar för spridning av industriell produktion till olika delar av landet. Ju högre prisnivå, ju större anledning för industrin att lokalisera sig i närheten av leverantörer och kunder.

Genom olika åtgärder söker statsmakterna främja en regional utveckling, som syftar till ett effektivt utnyttjande av landets alla naturtillgångar inklusive arbetskraften. Särskilt har ansträngningarna inriktats på att åstadkomma en utveckling i norrlandslänen, där arbetslösheten på grund av strukturomvandlingen inom näringslivet är mycket stor. De s. k. skogslänen har just nu bortåt hälften av landets hela arbetslöshet men endast 12 % av antalet lediga platser att uppvisa.

Under den femåriga försöksverksamhet som pågår fram till 30 juni 1970 satsar staten 1 100 mkr. i lokaliseringsstöd. Det förefaller då engendomligt om andra statliga myndigheter, som har med trafikpolitik att göra, inte arbetar i samma riktning. I motsättning till den lokaliseringpolitiska målsättningen står t. ex. det just nu framlagda förslaget rörande isbrytningen, som skulle komma att lägga ca 50 mkr. i ökade kostnader per år på den norrländska sjöfarten och på så sätt ytterligare försämra den norrländska industrins konkurrensförmåga, trots att statsmakterna väl känner svårigheterna i denna landsdel och på flera sätt söker stödja en välbehövlig utveckling av näringslivet där. Förslaget till lotsorganisation är på samma sätt lokaliseringshämmande. Höga priser på inrikesflyget och höga fraktkostnader på olika trafikmedel, som blir särskilt besvärande i

Norrland på grund av avstånden, försämrar landsdelens möjligheter till snabb utbyggnad av näringslivet och skapar därmed arbetslöshet, bristande utnyttjning av naturtillgångar och resurser och personliga bekymmer och svårigheter för befolkningen.

Om SJ avlastades historiska och sociala kostnader, kunde fördela fasta kostnader på större trafikvolym och påskyndade sin tekniska utveckling, skulle en väsentligt lägre godstaxa kunna tillämpas. Detta skulle öka industrins förutsättningar för specialisering, förbättra dess internationella konkurrenskraft och främja en fördelning av industrin till olika delar av landet. För ett land med Sveriges relativt stora yta i förhållande till folkmängden är en rationell järnvägstrafik en av grundförutsättningarna för att uppnå så låg transportkostnadsnivå mellan olika delar av landet, att en industriell spridning blir möjlig.

Som jämförelse kan persontrafiken inom en storstadsregion studeras. Ett rationellt spårbundet trafiksystem erfordras för att storstaden skall fungera. Man har dessutom t. ex. i Stockholm ansett att detta till betydande del skall betalas med skattemedel för att möjliggöra befolkningens fördelning i ett antal sovstäder runt stadskärnan.

SJ:s intäkter från vagnslastgods exkl. lapplandsmalm uppgick 1967 till 675 mkr. Taxenivån för denna transportvolym har indirekt fundamental betydelse för ett flertal väsentliga samhällsproblem, bl. a. näringslivets regionfördelning. Väsentligt sänkt godstaxenivå skulle vara ett värdefullt komplement till andra lokaliseringpolitiska åtgärder. Låg godstaxenivå skulle ge långsiktiga lokaliseringseffekter.

Med hänvisning till vad ovan anförts får vi därför hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken så att ett från samhällsekonomisk synpunkt effektivt utnyttjande av den befintliga trafikapparatens noga beaktas, samt

att vid denna översyn trafikpolitikens och fraktkostnadernas betydelse för en effektiv lokaliseringspolitik ägnas stor uppmärksamhet.

Stockholm den 28 januari 1969

Ingvar Svanberg (s) Erik Hammarsten (s) Frida Berglund (s)

Tage Hansson (s)

Karl-Erik Häll (s)

i Piteå