

Nr 85

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående nedskrivning av statens järnvägars statskapital, m. m.; given Stockholms slott den 12 mars 1971.

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

GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

För att få till stånd en trafikpolitiskt betingad anpassning av SJ:s kostnadsansvar föreslås i propositionen en nedskrivning av det i SJ investerade statskapitalet med ca 1 060 milj. kr. Nedskrivningen motiveras av bl. a. att statskapitalet delvis hänför sig till äldre tillgångar, som antingen helt bör skrivas av eller också tas upp med lägre värden. I sammanhanget har även beaktats den extra belastning som åvilar SJ i pensionskostnadshänsecnde genom att pensionsutgifter direktfinansieras och i sin helhet belastar årsresultatet i stället för att beräknas enligt försäkringstekniska grunder. Härvidlag föreslås – utifrån gjorda beräkningar av SJ:s merbelastning – en viss redovisningsmässig omläggning, som möjliggör en mera rättvisande bedömning av SJ:s rörelseresultat.

**Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:st Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 12 mars 1971**

Närvarande: Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASP-LING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, m. m.*, och anför.

De trafikpolitiska riktlinjerna och frågan om kostnadsansvaret

Allmänt

Gällande trafikpolitiska riktlinjer syftar till att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning, som medger företagsmässig effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. I denna målsättning ligger att skapa betingelser för en samhällsekonomiskt riktig utveckling av transportsektorn. Det förutsätter för det första att de företag – statliga och enskilda – som arbetar på transportmarknaden skall kunna driva sin verksamhet i former som säkrar att transportererna fördelas på trafikgrenar och trafikföretag med hänsyn till dessas verkliga kostnads- och kvalitetsförutsättningar. Det innebär också att transportföretagen inom en trafikgren inte onödigtvis skall hindras eller hämmas genom regleringar som innebär en diskriminering i förhållande till andra transportföretag inom samma eller annan trafikgren. Det innebär också, att prissättningen inom de olika trafikgrenarna skall ge uttryck för de reella kostnaderna, dvs. även ta hänsyn till kostnaderna för de grundläggande samhällsliga basinvesteringarna för resp. trafikgren. Avsikten med en på så sätt utformad statlig trafikpolitik är att åstadkomma en marknad för transporttjänster som på en gång är så effektiv och konsumentanpassad som möjligt.

Med trafikpolitikens samhällsekonomiska inriktning följer, att den skall utvecklas i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort. De lokaliserings-, arbetsmarknads- och allmänt näringspolitiska målsättningarna måste sålunda beaktas. Detsamma gäller miljö-, trafiksäkerhets- och arbetarskyddsaspekter. I anslutning härtill bör inom ramen för de trafikpolitiska riktlinjerna arrangemang vid behov kunna vidtas, som gör det möjligt att – mot särskilda bidrag och ersättningar – få samhälls-

motiverade transporttjänster utförda av trafikföretag med ett principiellt kostnadsansvar.

Vid antagandet av de trafikpolitiska riktlinjerna förutsattes ett omfattande och i vissa hänseenden långsiktigt utrednings- och utvecklingsarbete för att successivt komma fram till en större kostnads- och marknadsmässig rättvisa i förhållandet mellan de olika trafikgrenarna.

Bl. a. skulle olika hämmande regleringar i möjligaste mån avvecklas. För att få en mjuk övergång härvidlag förutsattes de avsedda avvecklingsåtgärderna samordnade i tre etapper. De åtgärder som hittills vidtagits inom ramen för de två första reformetapperna innebär för SJ:s del, att affärsbanenätet resp. de trafiksvaga järnvägslinjerna i fråga om den ekonomiska målsättningen för SJ numera behandlas som två separata rörelsegrenar, att det avkastningskrav som åvilar SJ begränsats till att endast avse affärsbanenätet och att full ersättning lämnas SJ för förpliktelsen att trafikera de trafiksvaga järnvägslinjerna. Vidare har för SJ tidigare gällande bestämmelser om turordning vid vagntilldelning, om likabehandling av trafikanter i taxehänseende och om skyldighet att hålla fraktavtal offentliga sloopats. På SJ:s affärsbanenät har även tidigare transportplikt upphävts i fråga om godsbefordran. Genom dessa åtgärder har SJ under senare år fått väsentligt förbättrade möjligheter att inom stora delar av transportmarknaden effektivt hävda sig gentemot lastbilföretagen. Den yrkesmässiga lastbilstrafiken har i likhet med järnvägstrafiken fått möjligheter att utvecklas mera fritt än tidigare.

I fråga om olika trafikgrenars kostnadsansvar har åtgärder vidtagits för att successivt få till stånd en trafikpolitiskt önskvärd anpassning av detta. För vägtrafikens del har – på grundval av bilskatteutredningens i samverkan med vägkostnadsutredningen framlagda förslag – 1970 års riksdag beslutat om en höjning i fem etapper av fordonskatterna för de tyngsta landsvägsekipagen. Parallellt härmed fortsätter vägkostnadsutredningen sitt arbete med en mera fullständig kartläggning av vägtrafikens kostnadsansvar.

Inom ramen för detta trafikpolitiska utrednings- och utvecklingsarbete har inom kommunikationsdepartementet även övervägts frågan om en anpassning av SJ:s avkastningskrav. Detta har motiverats av bl. a. att det för SJ upptagna statskapitalet i viss utsträckning hänför sig till äldre tillgångar, som antingen helt bort avskrivs eller tas upp med lägre värden. I denna del har övervägandena resulterat i förslag till nedskrivning av SJ:s statskapital. I sammanhanget har även beaktats den extra belastning som åvilar SJ i pensionskostnadshänseende, genom att pensionsutgifterna direktfinansieras och i sin helhet belastar årsresultatet i stället för att beräknas enligt försäkringstekniska grunder. Härvidlag föreslås – utifrån gjorda beräkningar av SJ:s merbelastning – en viss redovisningsmässig omläggning som möjliggör en mera rättvisande bedömning av SJ:s rörelseresultat.

Det kan i anslutning härtill erinras om att frågan om pensionskostnaderna behandlades i prop. 1963: 191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. Departementschefen konstaterade i sammanhanget, att det i den bakomliggande trafikutredningen förutsattes att frågan om finansieringen av uppkommande differens mellan SJ:s aktuella pensionsutgifter och företagets försäkringsmässigt beräknade pensionskostnader borde tas upp till behandling i reformarbetets första etapp. Departementschefen fann dock, att frågans slutliga bedömning borde anstå i avvaktan på affärsverksutredningens överväganden. Denna utredning har i sitt år 1968 avgivna betänkande (SOU 1968: 45 och 46) lagt fram förslag i fråga bl. a. om behandlingen av affärsverkens pensionskostnader. Eftersom affärsverksutredningens förslag bedömts kräva vissa fortsatta överväganden i olika hänseenden, har de ännu inte omsatts i några nya handlingsnormer för affärsverken.

SJ:s rörelseresultat

I följande tabell redovisas SJ:s resultatutveckling budgetåren 1964/65–1969/70. Förräntningskravet har under dessa år successivt ökat i snabb takt – från ca 100 milj. kr. till ca 145 milj. kr. – vilket hängt samman med de betydande tillskott av investeringsmedel som statsmakterna lämnat SJ och i viss mån även med höjningen av räntan. Rörelseresultatet – efter avskrivningar och vissa bokslutsdispositioner – har bortsett från budgetåret 1964/65 legat väsentligt under de uppställda förräntningskraven. Differensen har sålunda för budgetåren 1966/67–1969/70 genomgående varit i storleksordningen 100 milj. kr. eller strax däröver. Bortses från bokslutsdispositionerna, som inneburit att under en följd av år inom värdeminskningsskontot avsatta pensionsmedel och vissa år även lagerreservmedel tagits i anspråk – blir skillnaden än större.

Att åtgärder inte vidtagits för att täcka denna differens kan ses som

Resultatutveckling (milj. kr.)

	1964/65	1965/66	1966/67	1967/68	1968/69	1969/70
Intäkter	2 074	2 177	2 220	2 277	2 347	2 508
Personalkostnader	1 429	1 555	1 675	1 758	1 797	1 871
Övriga kostnader						
exkl. avskrivningar	303	357	359	335	374	383
Avskrivningar	234	239	240	242	243	246
Finansiella och extraordinära intäkter	6	10	16	26	22	14
Rörelseresultat efter avskrivningar	114	36	—38	—32	—44	22
Bokslutsdispositioner	—	30	39	52	50	30
Redovisat överskott	114	66	1	20	6	52
Förräntningskrav ¹	101	109	113	118	132	144

¹ Beräknat efter nedsättning med hänsyn till för högt upptagna pensionskostnader för det olönsamma bannätet.

ett uttryck för att hänsyn tagits till den extrabelastning som enligt det föregående följt med vissa för högt bokförda anläggningstillgångar och med de höga pensionskostnaderna.

Nedskrivning av statens järnvägars statskapital

SJ:s behov av kapital tillgodoses genom medelsanvisning över kapitalbudgeten. Vid beräkningen av de erforderliga kapitaltillskotten – investeringsbemyndiganden – som statsverket tillhandahåller avräknas verkets egna avskrivningsmedel jämte eventuella övriga kapitalmedel och avskrivningsanslag. Summan av de genom åren erhållna investeringsbemyndigandena utgör verkets förräntningspliktiga kapital. Detta uppgår f. n. till ca 2,8 miljarder kr. Förräntningen sker efter statens normalränta.

Såsom nämnts genomfördes inom ramen för den första reformetappen av det trafikpolitiska handlingsprogrammet en redovisningsmässig uppdelning av SJ:s verksamhet med hänsyn till den ekonomiska målsättningen i två rörelsegrenar – affärsbanenätet och det ersättningsberättigade trafiksvaga nätet. Det förräntnings- eller avkastningskrav som skulle åvila SJ begränsades därvid till att avse endast affärsbanenätet. I samband med den angivna avgränsningen av det trafiksvaga nätet skedde såvitt avser detta en nedskrivning av statskapitalet per den 30 juni 1965. Någon samtidig genomgång av det kvarvarande statskapitalet med hänsyn till de upptagna bokföringsvärdena på ifrågavarande tillgångar skedde inte. En sådan har nu skett. Den nedskrivning av statskapitalet som i anledning härav befunnits motiverad sammanhänger med olika historiska förhållanden. Till en del hänför den sig till specifika händelser, såsom övertagandet främst under 1940-talet av olika enskilda järnvägar, därvid dessa – som det senare visat sig – kommit att tas upp med helt orealistiska värden. Till en del sammanhänger nedskrivningen med en tidigare, delvis oenhetlig redovisningspraxis, som innebar att vissa äldre tillgångar inte alls eller i otillräcklig utsträckning avskrivits.

I fråga om de enskilda posterna utgörs en grupp av sådana på anläggningskontot oavskrivna äldre tillgångar, vilka i dagens läge inte motsvaras av verkliga nyttigheter. Exempel härpå utgör ersättningar till kommuner för vägbroar och andelar i centrala administrationskostnader i anslutning till vissa äldre anläggningsarbeten. Bland anläggnings-tillgångarna redovisas också vissa bandelar, vilka numera utgått i samband med kurvrätningar och liknande eller vilkas sliprar, ballast m. m. blivit helt utbytta. Tillsammans representerar dessa numera fiktiva tillgångar ca 245 milj. kr. av statskapitalet.

En annan grupp utgörs av ett antal äldre stationer, som förlorat sin betydelse som terminaler i trafiknätet men som tills vidare bibehålls i avvaktan på den successiva utbyggnaden av fjärrblockeringen. Dessa sta-

tioner representerar ett sammanlagt bokföringsvärde av ca 125 milj. kr., vilket bör avskrivas.

Härtill kommer ett stort antal äldre anläggningar och andra tillgångar i form av lokstallar, förråd och rullande materiel, som antingen tagits ur bruk eller har en klart begränsad användbarhet. Dessa tillgångar ingår i statskapitalet med ett bokfört värde av ca 50 milj. kr.

Övertagandet av de enskilda järnvägarna har medfört speciella belastningar för SJ. Köpeskillingarna vid övertagandet baserades sålunda på en avkastningsvärdering som endast tog hänsyn till säljarnas drift-, intäkt- och kostnadsförhållanden samt de ekonomiska prognoser som kunde upprättas utifrån dessa förutsättningar. Löne- och pensionskostnaderna blev emellertid högre hos SJ än hos de enskilda företagen, som dessutom inte hade trafikeringsplikt och som allmänt höll högre taxor än SJ. Möjligheterna att förränta det kapital, som de enskilda järnvägarna representerade vid övertagandet, försämrades därför avsevärt. Särskilt pensionsförpliktelserna kom att utgöra en betydande belastning i SJ:s ekonomi.

I SJ:s räkenskaper är de kvarvarande, tidigare enskilda järnvägarna, som ingår i affärsbanenätet, upptagna till ett värde av ca 300 milj. kr., vilket motsvarar köpeskillingarna för de ifrågakvarande banorna. En beräkning inom SJ visar, att dessa tillgångar med hänsyn till den extrabelastning som SJ åsamkats enbart genom de övertagna pensionsförpliktelserna övervärderats med ett belopp i storleksordningen 150 milj. kr. De negativa effekterna i övrigt i samband med den fortsatta driften av de enskilda järnvägarna – för SJ gällande trafikeringsplikt m. m. – låter sig inte mera exakt beräknas. Om emellertid även beaktas att vissa av de kvarvarande banorna efter övertagandet successivt rustats upp och i en del fall byggts om till normalspåriga för icke oväsentliga belopp, framstår det som klart motiverat att det kapital som representeras av de ursprungliga köpeskillingarna helt bortskrivs.

Tillämpningen av äldre redovisningsprinciper har medfört att en stor grupp tillgångar – banvallar med sliprar och ballast, stängsel, tunnlar, kontaktledningar m. m. – inte varit föremål för avskrivning över huvud taget. Enligt numera allmänt vedertagen redovisningspraxis borde för dessa tillgångar tillämpats avskrivningsregler baserade på tillgångarnas livslängd. Dessa anläggningar har anskaffats i relativt jämn takt under en lång följd av år. Med hänsyn till angivna förhållanden har det vid den nu företagna genomgången bedömts rimligt att anta att de bokförda värdena av dessa tillgångar inrymmer ett övervärde motsvarande summan av de avskrivningar som bort ske. Övervärdet kan uppskattas till ungefär hälften av de bokförda värdena. Vissa av dessa tillgångar bortskrivs helt genom i det föregående föreslagna åtgärder. I den mån så inte är fallet bör deras bokförda värde nedsättas med 50 %.

Sammanlagt uppgår detta tillkommande nedskrivningsbehov till ca 340 milj. kr.

Genom den föreslagna nedskrivningsåtgärden kommer uppenbara brister i hittills tillämpad tillgångsvärdering att rättas till. Frågan om planmässiga avskrivningar av dessa tillgångar liksom frågan om rimligheten av tillämpade avskrivningstider m. m. för SJ:s tillgångar i övrigt tas inte upp nu utan får prövas i ett senare sammanhang, då resultatet av en inom SJ pågående översyn av redovisnings- och finansierings-systemet föreligger vilket torde dröja ännu någon tid.

Sammantaget innebär det anförda att SJ:s förräntningspliktiga kapital bör skrivas ned med ca $(245 + 125 + 50 + 300 + 340)$ 1 060 milj. kr.

Pensionskostnaderna vid statens järnvägar

I pensionshänseende belastas SJ liksom affärsverken i övrigt f. n. huvudsakligen av dels ATP-avgifter, dels kostnader för pension som staten utger på grund av särskilda åtaganden, s. k. kompletteringspension. I fråga om ATP-avgifterna gäller att de är obligatoriska och enhetligt beräknade för alla kategorier av arbetsgivare. Beträffande kostnaderna för kompletteringspension gäller däremot att pensionerna i det statliga systemet i princip finansieras inte såsom mera allmänt i de enskilda företagen genom medelsreservering för gjorda pensionsåtaganden utan direkt vid pensionernas utbetalning. Detta gäller också SJ, som alltså av sina intäktsmedel från affärsrörelsen får bestrida utgifterna för löpande pensioner, oavsett under vilken tid pensionsförmånerna tjänats in.

Vid slutet av 1960-talet utgjorde SJ:s ATP-avgifter 7,5 % och av verket utbetalda kompletteringspensioner 22,5 % av lönesumman. Kompletteringspensionsutgiften, som i detta sammanhang är av särskilt intresse, är hög i förhållande till vad som gäller inom övriga delar av den statliga verksamheten. Trenden är också stigande. En framräkning av lönesumma och kompletteringspension till budgetåret 1975/76 – med beaktande av den förutsedda personalminskningen – visar sålunda att utgifterna för kompletteringspension då torde uppgå till 23,5 % av lönesumman.

Det är flera faktorer som bidrar till den för SJ ogynnsamma utgiftsnivån i fråga om kompletteringspension. För det första inverkar härvidlag SJ:s låga pensionsåldrar. Av den för år 1970 redovisade personalen på statens löneplan för tjänstemän hörde sålunda 63 % till pensionsperioden 60–62 år, 27 % till perioden 63–64 år och 10 % till perioden 65–66 år. Till perioden med lägsta avgångsålder hörde dessutom den icke löneplansanställda personalen. – Vidare inverkar re-

lationen mellan pensionärernas och de aktiva arbetstagarnas antal. – En tredje faktor av betydelse är att löpande kompletteringspensioner för pensionärskollektivet som helhet inte i någon högre grad kommer att avlösas av pensioner från ATP förrän under 1980-talet.

Enligt gjorda beräkningar är skillnaden mellan löpande kompletteringspensioner och vad SJ skulle behöva successivt reservera för pensionsåtagandena till nu aktiv personal betydande. Vad gäller det ersättningsberättigade trafiksvaga nätet har statsmakterna redan beaktat detta förhållande på så sätt att förräntningskravet årligen nedsätts med ett belopp, som beräknats motsvara den del av skillnaden – för innevarande budgetår 24 milj. kr. – som belöper på detta nät. För affärsbanenätet har emellertid hittills ingen annan åtgärd vidtagits än att SJ under en följd av år medgettts att vid behov i samband med bokslutet tillgodogöra sig 30 milj. kr. av tidigare inom värdeminskningskontot avsatta pensionsmedel.

I anslutning till programbudgetutredningens (SOU 1967: 11) förslag till beräkning av statliga pensions- m. fl. personalkostnader har statens personalpensionsverk och riksförsäkringsverket tillsammans utfört beräkningar av socialförsäkrings- och pensionskostnadens höjd för statlig och statsunderstödd verksamhet som helhet. Dessa beräkningar visade, att den till personalens aktivtid hänförliga kostnaden för bl. a. ATP-avgifter, kompletteringspension och sjukförsäkringsavgifter sammanlagt utgjorde 22 % av total lönesumma. Kostnaden för kompletteringspensionen ensam beräknades till 13 %. Förstnämnda procenttal tillämpas fr. o. m. budgetåret 1968/69 som lönekostnadspålägg inom statsförvaltningen, dock inte för affärsverken.

Såvitt avser affärsverken har affärsverksutredningen gjort undersökningar, som visade att olikheter fanns mellan olika verksamhetsråden i fråga om lönestruktur, pensionsålder, personalens fördelning efter levnadsålder etc. I anslutning härtill har utredningen beräknat procenttalen för de olika affärsverkens aktividskostnader för kompletteringspension. Med hänsyn till de strukturella olikheterna i löne- och personalhänseende mellan verken växlar procentsatsen enligt affärsverksutredningen från verk till verk. För SJ har kostnaden angivits till 16 % av verkets totala lönesumma.

Principiellt får det anses rimligt, att SJ:s affärsmässigt bedrivna trafikrörelse med hänsyn till företagets marknadssituation endast belastas av sådana kostnader som förorsakas av densamma. Den nuvarande rörelsen har inget direkt samband med de aktuella pensionsutbetalningarna till tidigare SJ-personal. Vid beräkning av rörelsens resultat bör därför som kostnad inte tas upp utbetalda kompletteringspensioner utan värdet av nya sådana pensionsåtaganden under året. Även om detta är en fråga, som närmast är att hänföra till den redovisningsmässiga behandlingen av SJ:s verksamhet, har den stor betydelse för att möjliggöra

ra en korrekt bedömning av verkets effektivitet och dess förmåga att bära ett rätt avpassat kostnadsansvar. Med hänsyn till SJ:s marknadssituation och den särskilda kostnadsmässiga belastningen i detta hänseende bör en anpassning nu ske av SJ:s resultatredovisning utan att avvakta en mera generell lösning av denna fråga för affärsverken.

Med hänsyn till det anförda framstår det som skäligt att i SJ:s resultatredovisning utgå från att kompletteringspensionskostnaden t. v. utgör 16 % av lönen på sätt som angetts av affärsverksutredningen. Tillämpat på SJ under budgetåret 1969/70 innebär detta en kompletteringspensionskostnad för verket om 230 milj. kr. De faktiska utgifterna för samma budgetår är 320 milj. kr., vilket innebär en skillnad om 90 milj. kr. I princip skulle SJ:s rörelseresultat för nämnda budgetår beräkningsmässigt förbättras med detta belopp.

Departementschefen

Genom trafikpolitiken åsyftas en samhällsekonomiskt riktig utveckling av transportsektorn. Häri ligger att transportarbetet skall drivas i former, som säkrar att transportererna fördelas på transportgrenarna och transportföretagen med hänsyn till dessas verkliga kostnads- och kvalitetsförutsättningar. Det innebär också, att transportföretagen skall kunna driva sin verksamhet utan att onödigtvis hämmas av diskriminerande regleringar. Det innebär slutligen, att prissättningen på transportmarknaden skall återspegla de reella kostnaderna, dvs. också beakta det allmännas kostnader för de samhällliga basinvesteringarna för resp. trafikgren.

Inom ramen för det trafikpolitiska handlingsprogrammet har också reformer vidtagits, som exempelvis för SJ inneburit att järnvägstrafiken fått väsentligt bättre möjligheter att göra sig gällande på olika delar av transportmarknaden. Detta har skett genom att olika tidigare för SJ gällande restriktioner avvecklats och genom att ersättning numera lämnas SJ för driften av de olönsamma järnvägslinjer som upprätthålls av lokaliseringpolitiska och sociala skäl. Genom de betydande investeringsmedel som under senare år ställts till SJ:s förfogande har också möjliggjorts en ökning och anpassning av SJ:s kapacitet med hänsyn till de krav som SJ:s kunder i person- och godstrafiken ställer. Den yrkesmässiga lastbilstrafiken har i likhet med järnvägstrafiken fått möjligheter att utvecklas mera fritt än tidigare.

Ett viktigt led i trafikpolitiken är som nämnts att successivt verka för en större kostnadsmässig rättvisa i förhållandet mellan de olika trafikgrenarna. Härvidlag har under senare år bedrivits ett omfattande utrednings- och utvecklingsarbete, som också i olika hänseenden resulterat i ställningstaganden från statsmakternas sida. Det gäller luftfartens, sjöfartens och vägtrafikens kostnadsansvar. I fråga om vägtra-

fiken har 1970 års riksdag beslutat om en relativt kraftig etappvis genomförd höjning av fordonsskatterna för de tyngsta landsvägsekipagen. Parallellt härmed fortsätter vägkostnadsutredningen sitt arbete med underlaget för en mer definitiv reglering av vägtrafikens kostnadsansvar.

Inom ramen för det trafikpolitiska utvecklingsarbetet har inom kommunikationsdepartementet sedan i höstas övervägts frågan om en anpassning av SJ:s kostnadsansvar närmast med utgångspunkt från det avkastningskrav som uppställts för företaget. Övervägandena har bl. a. motiverats av att det i SJ investerade statskapitalet i vissa fall hänförs sig till äldre tillgångar, som vid avgränsningen av det trafiksvaga nätet bibehölls inom affärsbanenätet och där – sammanhängande med en äldre och delvis oenhetlig praxis – kom att tas upp med orealistiska värden. I sammanhanget har även beaktats de dryga pensionskostnader som åvilar SJ och som sammanhänger med att pensionsutgifterna direktfinansieras och med det relativt stora antalet pensionärer.

I anslutning till den i det föregående lämnade redovisningen av SJ:s rörelseresultat under senare år kan konstateras, att den extra belastning som följer med angivna förhållanden i praktiken beaktats genom att den faktiska förräntningen av statskapitalet accepterats ligga väsentligt under det uppställda förräntningskravet.

Som resultat av angivna överväganden föreslås nu en nedskrivning av SJ:s statskapital – som för budgetåret 1970/71 uppgår till ca 2,8 miljarder kr. – med ca 1 060 milj. kr. Till ett belopp av ca 300 milj. kr. hänförs sig nedskrivningen till de tidigare enskilda järnvägar, som övertogs av SJ och som på SJ:s anläggningskonto kommit att tas upp med helt orealistiska värden. I övrigt hänförs sig nedskrivningen till olika slag av äldre tillgångar, som med modern redovisningspraxis helt eller delvis bör avskrivas.

Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att på grundval av från SJ tillhandahållet underlag närmare bestämma de tillgångar som skall avskrivnas och den nedskrivning av statskapitalet som följer härav.

I fråga om SJ:s pensionskostnader har framhållits den extrabelastning som åvilar SJ genom direktfinansieringen av kompletteringspensionen. Genom att medelsreservering inte sker för gjorda pensionsåtaganden får SJ sålunda bestrida utgifterna för löpande pensioner, oavsett under vilken tid pensionsförmånerna tjänats in.

I det föregående har närmare redovisats de förhållanden, som bidrar till den för SJ ogynnsamma kostnadsnivån i fråga om kompletteringspensionen, såsom SJ:s relativt sett låga pensionsåldrar, relationen mellan pensionärer och aktiva jämte det förhållandet att löpande kompletteringspensioner för pensionärskollektivet som helhet inte i någon högre grad avlöses av pensioner från ATP förrän under 1980-talet. Det kan konstateras, att de faktiska pensionsutbetalningarna i dagens läge utgör ca 22,5 % av den totala lönesumman vid SJ. En beräkning av SJ:s aktiv-

tidskostnad för kompletteringspensioner visar, att denna i relation till lönesumman uppgår till ca 16 %.

Förslaget innebär i denna del att vid beräkningen av SJ:s rörelse- resultat de faktiskt utbetalda pensionerna inte tas upp som kostnad för kompletteringspension utan i stället det beräknade värdet av nya sådana åtaganden under året. I sistnämnda hänseende synes det rimligt att i SJ:s resultatredovisning utgå från att kostnaden för kompletteringspensionen t. v. motsvarar 16 % av lönesumman. Skillnaden mellan angivna 16 % och de faktiska pensionsutgifterna får sedan tas upp som en resultatdisposition, vilken måste beaktas vid bestämmandet av den möjliga inleveransen till statsverket för året. Genom en sådan ordning blir det möjligt att i fortsättningen göra en mera realistisk bedömning av SJ:s årsresultat och företagets förmåga att uppfylla gällande avkastningskrav. – Den angivna redovisningsmässiga omläggningen innebär, att den i prop. 1971: 1 (bil. 8 s. 126) förordade nedsättningen av förräntningsplikten med hänsyn till pensionsutgifterna för det ersättningsberättigade nätet inte behöver utnyttjas.

Det ankommer på Kungl. Maj:t att meddela de närmare föreskrifter, som den ändrade resultatredovisningen motiverar. I anslutning härtill vill jag framhålla att den föreslagna ordningen bör gälla t. v. och att den längre fram kan komma att påverkas av vidare överväganden av pensionskostnadernas behandling inom statsverksamheten. Bortsett härifrån bör det få ankomma på Kungl. Maj:t att vidta den successiva anpassning av den föreslagna redovisningsordningen, som motiveras av ändringar i de betingelser som påverkar värderingen av kompletteringspensionerna.

Sammanfattningsvis innebär de föreslagna åtgärderna följande. Med nedskrivningen av statskapitalet följer – räknat för budgetåret 1969/70 – att förräntningskravet minskar med ca 66 milj. kr. SJ:s faktiska utgifter för kompletteringspensionen detta budgetår uppgick till ca 320 milj. kr. Med den föreslagna schablonmässiga beräkningen av SJ:s pensionsåtaganden skulle i stället 230 milj. kr. tas upp som kostnad i resultatredovisningen dvs. en minskning med 90 milj. kr.

Tillämpat på resultatet för budgetåret 1969/70 innebär förslaget, att SJ:s redovisade överskott – med hänsyn till ändrad pensionskostnadsberäkning och tillgångsvärdering – skulle bli 120 milj. kr., vilket skall ställas i relation till ett med hänsyn till bl. a. nedskrivningen av statskapitalet anpassat förräntningskrav om ca 100 milj. kr. Av nettoresultatet skulle 90 milj. kr. disponeras för täckning av skillnaden mellan de faktiska kostnaderna för kompletteringspensionen och de schablonmässigt, försäkringstekniskt beräknade kostnaderna. Härfter skulle – utan ianspråktagande av den befintliga pensionsreserven – ca 30 milj. kr. återstå för inleverans till statsverket.

Vad som föreslagits i fråga om nedskrivning av statskapital och

redovisning av pensionskostnader bör tillämpas fr. o. m. ingången av budgetåret 1971/72.

Erforderliga avskrivningsmedel för nedskrivning av statskapitalet – ca 1 060 milj. kr. – bör täckas med anlåtande av fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster. Behållningen på fonden uppgick per den 31 december 1970 till ca 680 milj. kr. Behov av ytterligare avskrivningsmedel föreligger således. Denna fråga torde få tas upp i tilläggsstat I för budgetåret 1971/72.

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

- 1) godkänna de av mig förordade riktlinjerna för nedskrivning av statens järnvägars statskapital;
- 2) godkänna den av mig förordade pensionskostnadsredovisningen för statens järnvägar.

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.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten