Nr 204.

Av herr **Hage m. fl.**, *om skrivelse till Kungl. Maj:t angående vissa enskilda järnvägsföretags förpliktande att lämna bidrag till understöd åt andra järnvägar.*

Kraven på åstadkommandet av ökade lånefonder, för byggandet av nya järnvägar inom landet ha vuxit från år till år och komma säkerligen även under kommande år att ställa allt större fordringar på statskassan. I viss mån ha också dessa krav kunnat av staten tillgodoses såväl genom anslag från den s. k. Handels- och Sjöfartsfonden som på annat sätt. Så anvisade t. ex. 1906 års riksdag till låneunderstöd åt enskilda järnvägar 7,500,000 kronor, att utgå under fem år f. o. m. år 1907 med 1,500,000 kronor årligen. Vidare beviljade 1910 års riksdag 7,500,000 kronor till samma ändamål, att utgå under fem år f. o. m. år 1912 med 1,500,000 kronor årligen, 1911 års riksdag beslöt ytterligare bildandet av en annan lånefond på 5,000,000 kronor för att underlätta åstadkommandet av bibanor inom vissa delar av västra Sverge att avsättas under fem år med 1,000,000 kronor årligen. 1913 års riksdag beslöt öka nämnda fond till 8,000,000 kronor på det sätt, att under tre år från och med 1914 skulle avsättas ytterligare 1,000,000 kronor årligen.

Sedermera har 1914 års riksdag beslutat öka fonden till 12,000,000 kronor på det sätt att under åren 1917 och 1918 skulle avsättas ytterligare 2,000,000 kronor årligen. Någon ändring i dessa dispositioner gjordes därigenom, att 1915 års riksdag beslöt, att den avsättning till fonden, som enligt förut fattade beslut skolat ske under år 1916—1918, i stället skulle äga rum under åren 1917—1919.

Slutligen föreslår Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen för år 1917 samt i propositionerna 29—30 vid innevarende års riksdag, *dels* att riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda järnvägar bevilja och ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett extra anslag av 7,500,000 kronor, att

utgå under fem år f. o. m. år 1917, med 1,500,000 kronor årligen (allmänna järnvägslånefonden), *dels* ock att riksdagen måtte för avsättning till fonden för att underlätta åstadkommandet av bibanor inom vissa delar av riket i riksstaten för år 1917 upptaga ett belopp av 1,000,000 kronor, samt att återstoden av det belopp som enligt riksdagens tidigare beslut skolat avsättas till fonden under år 1917 i stället skall användas för år 1920.

Bakom dessa anslagssiffror utvisande, att Kungl. Maj:t och riksdagen varit synnerligen angelägna att, så långt det varit möjligt, tillgodose lånebehovet i fråga, ligga emellertid framställningar och krav på anslag till belopp, som gå upp till *ännu större* summor, än de som riksdagen ansett sig kunna gå med på. Man behöver endast hänvisa till motionen nr 22, väckt i andra kammaren vid 1914 års första riksdag av nuvarande finansministern, för att få en uppfattning om denna sak. I denna motion, som eftertryckligt framhäver nödvändigheten av att genom anslag väl tillgodose de planerade järnvägarnas lånebehov, omnämnes bl. a. att vid 1914 års början innelågo hos Kungl. Maj:t ansökningar om statslån från den här ovan nämnda fonden, för tillsammans 11,098,000 kronor från 11 stycken koncessionerade enskilda järnvägar. »Av dessa och andra banor, för vilka låneansökningar senare ingått eller i dagarna motses», säger motionären, »måste några anses bliva av den betydelsen, att ett uppskov med deras anläggande skulle vara högst beklagligt med hänsyn till den nytta, de kunna förväntas medföra för såväl industri som jordbruk.

Det bör i detta sammanhang påpekas, att av Kungl. Maj:ts prop. nr 29 vid innevarande riksdag framgår, att ovannämnda balanssumma sedan dess vuxit till cirka 16 miljoner, samt att det dessutom lärer vara att förvänta, att nya ansökningar om dylika statslån inom närmaste tiden skola ytterligare tillkomma. Alltså kan det med skäl anses, att kravet på statsbidrag för enskilda järnvägar inom landet fortfarande är högst betydande samt ej motsvaras av de befintliga fonderna.

Samma uppfattning om nödvändigheten att på ett effektivt sätt tillgodose lånekraven för åstadkommandet av nya järnvägskommunikationer möter även i en motion av herr E. v. Hofsten m. fl. vid 1914 års senare riksdag. I denna motion omnämnes t. ex. att inkomna ansökningar till erhållande av lån ur den s. k. bibanefonden för västra Sverge vid tiden för motionens väckande uppgingo till en sammanlagd summa av 18,504,750 kronor.

Kravet på låneunderstöd från staten för åstadkommandet av järnvägar synes alltså vara i växande, vilket även är förklarligt, då man betänker,

att anläggningskostnaderna med nuvarande prislägen måste bli synnerligen höga. För större delen av de planerade järnvägarna synas också utsikterna vara synnerligen små att genom enskild aktieteckning och lån erhålla större delen av det behövliga anläggningskapitalet. I de flesta fall måste det bli kommunerna med deras begränsade ekonomiska möjligheter — och i många fall redan förut ekonomiskt svaga och betungade kommuner — som måste, jämte långivaren-staten, taga på sig huvudparten av de ekonomiska bördorna, om en för en viss trakt behövlig järnväg skall kunna komma till stånd.

Detta påpekas också i sistnämnda motion, där privatkapitalets misstro till *nya* järnvägsföretag konstateras som ett faktum, grundande sig på det förhållandet, att nya järnvägar åtminstone till en början ej bära sig och att både kapitalplaceringen och avkastningen å kapitalet anses osäkra.

Behovet av ständigt ökade tillskott från staten för uppbyggande och uppehållande av landets kommunikationer måste vid sådant förhållande bliva starkt kännbart. Men härtill kommer ännu en omständighet, ägnad att i lika hög grad understryka behovet av ökade anslag för tillgodoseendet av landets kommunikationsbehov. En ej obetydlig del av de redan befintliga enskilda järnvägsföretagen i vårt land gå med förlust eller giva en så ringa avkastning, att resp. bolag ej kunna i fastställd ordning återbetala de erhållna lånen till staten, ja, somliga förmå ej ens att fullgöra sina skyldigheter beträffande räntebetalning. I bankoutskottets memorial nr 2 vid innevarande års riksdag lämnas en uppgift angående omfattningen av dessa ej fullgjorda avbetalningsskyldigheter, påvilande de enskilda järnvägar, som inneha lån från staten. Enligt samma uppgift visar det sig, att riksgäldskontorets förfallna fordringar under år 1915, med tillägg av den 1 jan. 1916 förfallna annuiteter, ökats med 1,122,931: 24 kronor — exclusive debiterade överräntor —. Liknande påpekanden förekomma också i Kungl. Maj:ts ovannämnda proposition nr 29. Dessa förhållanden verka givetvis även i sin mån ökning i behovet av statsanslag för järvägskommunikationsändamål, *dels* därigenom att fondernas förmåga att tillgodose lånebehovet minskas, då de uppgjorda annuitetsplanerna rubbas genom uteblivna inbetalningar av ränta och kapital, *dels* därigenom att vissa järnvägar kräva ännu ytterligare lånetillskott, om trafiken skall kunna uppehållas, *dels* också slutligen därigenom att krav måste uppkomma på statsinköp av vissa järnvägar, vilka kravs realiserande drager med sig betydliga utlägg. Slutligen bör man i detta sammanhang — även om det ligger något vid sidan om frågan — kunna erinra om de samtidigt utgående betydliga anslag, som staten måste anskaffa, *dels* till byggandet av sådana *stats-*

banor, vars betydelse är av den art, att *staten* bör bygga dem, *dels* också till åstadkommande av järnvägar i sådana landsdelar, där det torde vara omöjligt att förmå någon annan än staten att taga på sig det ekonomiska ansvaret.

Huvudkontentan av vad vi här velat framföra är den, att det torde komma att erfordras betydliga tillskott från staten, om man skall kunna på ett någorlunda tillfredsställande sätt tillgodose järnvägskommunikationsbehovet i allmänhet i landet och speciellt i sådana delar av landet, där de beräknade trafikinkomsternas ringa storlek under en tid framåt nödvändiggör statstillskott antingen i form av lån eller direkta statsanslag till inköpande eller byggande av järnvägar.

En sådan uppfattning som denna framkommer även ur Kungl. Maj:ts proposition nr 29, i vilken Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen såsom sin mening uttalar, att allmänna järnvägslånefonden för nästkommande femårsperiod synes böra bestämmas till 10,000,000 kronor att utgå med 2,000,000 kronor per år, om behovet av låneunderstöd till enskilda järnvägar skall kunna någorlunda tillgodoses. Kungl. Maj:t har det oaktat ansett sig böra inskränka anslaget till 7,500,000 kronor att utgå med 1,500,000 kronor per år (prop. nr 29) och samtidigt föreslås med avseende på bibanefonden för västra Sverge ett framskjutande av anslaget, som också, åtminstone för tillfället, verkar i inskränkande riktning (proposition nr 30).

Det torde kunna förutses, att en sådan nedprutning av anslagen ifråga — motiverad i huvudsak av nödvändigheten att taga hänsyn till nuvarande ekonomiska förhållanden och de ständigt växande anslags- och lånekrav, som från alla håll ställas på staten — kommer att visa sina ofördelaktiga verkningar i form av ökade svårigheter vid tillgodoseendet av berättigade krav på kommunikationer inom landet. Men tillgodoseendet av landets kommunikationsbehov och utvecklandet av dess trafikvägar är en fråga av vital betydelse för Sverge. Kan för detta måls uppnående *staten* ej för närvarande öka anslagen till den behövliga summan, då kan man ha anledning att till allvarlig prövning upptaga det spörsmålet, huruvida ej det *enskilda* kapitalet och speciellt det i rentabla enskilda järnvägar nedlagda, kan ha förpliktelser att tillskjuta vissa belopp för kommunikationsnätets utveckling i landet. På det enskilda kapitalet och speciellt på det kapital som uppkommit genom avkastningen av räntabla banor kan man nämligen från det allmännas sida ha rätt ställa det kravet att detta kapital ej drager sig tillbaka, då det nu i huvudsak gäller byggandet av banor, genomlöpande mindre folkrika bygder med därmed följande tvivelaktig räntabilitet, sedan nämnda enskilda kapital i viss utsträckning åt sig tryggat god ränta-

bilitet vid redan befintliga järnvägar, gående genom mera bebyggda bygder, som lämna en god avkastning. Att ett sådant från utpräglat privatkapitalistisk synpunkt förklarligt nekande från privatkapitalet att i vidare mån engagera sig vid byggandet av en mängd nu planerade järnvägar kommit till synes framgår emellertid tydligt av uttalanden i ovannämnda motioner samt av de utredningar, som förekomma i proposition nr 29. En utveckling efter dessa linjer måste emellertid leda till, att staten kommer att alltmera tvingas engagera sig för den *oräntabla* järnvägsdriften och till dess uppehållande lämna allt större tillskott av de räntabla statsbanornas avkastning, under det att samtidigt det räntabla *privata* aktiekapitalet, som nedlagts i järnvägar, ej skyldigkännes att i någon utsträckning ytterligare lämna bidrag till den oräntabla järnvägstrafikens uppehållande.

Ett järnvägsföretag är emellertid ej en affärsspekulation av vanligt slag, avsedd att endast giva största möjliga avkastning åt det i företaget nedlagda kapitalet. Aktietecknandet i ett järnvägsföretag måste tvärtom vara en handling avsedd att, jämte uppnåendet av en *skälig* avkastning å aktiekapitalet, även befrämja utvecklingen av kommunikationerna i sin helhet för hela landet. Utgående från sådana utgångspunkter som de här refererade, måste man med nödvändighet komma fram till den uppfattningen, att det ej kan anses omotiverat att avkräva det räntabla, i enskilda järnvägar nedlagda kapitalet en viss anpart av kapitalavkastningen, där denna går utöver en viss procent av kapitalet, till åstadkommandet av ökade lånefonder för tillgodoseendet av ifrågasatta eller redan existerande järnvägskommunikationers lånebehov. Man bör i detta sammanhang kunna peka på, som en illustration till vissa enskilda järnvägars förmåga att bära någon liten beskattning för ovannämnda ändamål, att Gävle—Dala järnvägsaktiebolag år 1913 utdelade 18% å ett aktiekapital av 4,800,000 kronor eller 864,000 kronor (se not 4 sid. 10, tabellerna, Allmän Svensk järnvägsstatistik år 1913.)

En sådan tankegång som den här framkastade torde ej vara alldeles ny. Tvärtom har en liknande anordning avsedd att åstadkomma tillskott för ekonomiserande av vissa av staten planerade järnvägsanläggningar, framförts för någon tid sedan. Vid planerandet av tvärbananläggningarna, inom övre Norrland, har nämligen det projektet framkastats, att man skulle beskatta de norrländska flottledsföretagen till förmån för de planerade tvärbanorna; ett sådant beskattningsprojekt närmar sig till sin art den beskattning, som här av oss ifrågasättes. I ena fallet gäller det beskattande av en kommunikationsled för uppehållande av en kommunikationsled av annat

slag i samma trakt av landet; i andra fallet gäller det beskattandet av vinsterna från en kommunikationsrörelse i vissa delar av landet för uppehållandet av samma slags kommunikationsrörelse i annan del. Det förefaller som om den senare anordningen skulle ligga närmare till hands än den förra. Principen har ju för övrigt godkänts, kan man säga, med avseende på statens järnvägar, vars olika linjer, genomlöpande olika delar av landet tillsammans utgöra en ekonomisk enhet, varav följer, att de i järnvägsinkomsthänseende bäriga delarna av landet få bära förlusterna, uppkommande genom trafiken i de mindre bäriga delarna. En anordning som den, vilken här av oss ifrågasättes, skulle utsträcka denna princips tillämpning i viss mån även till det *enskilda* järnvägsnätet, för vilket, som sagt, starka skäl kunna anföras.

Vad som särskilt gjort vår här framkastade tanke aktuell, är givetvis *i första hand* de nuvarande ekonomiska svårigheterna och statens härur härledda bristande förmåga att avsätta så stora belopp till järnvägslånefonden som måste anses nödvändigt, om utvecklingen av kommunikationerna inom landet skall kunna fortgå på ett sätt, som motsvarar behovet.

Men utom detta kan det även som ett motiv för framförandet av vårt yrkande pekas på, att i årets statsverksproposition ifrågasättes särskild beskattning av en annan gren av kommunikationerna, nämligen rederinäringen. Nu kan man visserligen invända, att orsaken till att man ifrågasatt särskild beskattning av rederinäringen är den, att densamma under kristiden tillförts alldeles särskilt höga vinster, vilket ej är fallet med de enskilda järnvägarna. Men å andra sidan kan man ej undgå att bemärka att även vissa enskilda järnvägar dragit stora vinster av ökad trafik under dyrtiden, fastän naturligtvis dessa vinster på långa vägar ej närma sig upp mot rederinäringens ökade inkomster. Den av Kungl. Järnvägsstyrelsen utgivna publikationen »Järnvägsstatistiska meddelanden» giver dock en antydan om att vissa enskilda järnvägars inkomster stigit med ej obetydliga belopp. Så har t. ex. inkomsten per dag och bankilometer för tiden jan.—okt. ökats för

Bergslagernas Järnvägar	från	46,44	kr.	år	1914	till	61,48	kr.	1915
Frövi—Ludvika Järnväg	»	54,33	»	»	»	»	83,08	»	»
Gävle—Dala Järnväg	»	38,64	»	»	»	»	45,25	»	»
Göteborg—Borås Järnväg	»	53,26	»	»	»	»	67,89	»	»
Oxelösund—Flen — Västmanl. Järnv.	»	53,98	»	»	»	»	72,30	»	»
Växjö—Alvesta järnväg	»	75,22	»	»	»	»	92,81	»	»
Örebro—Köping	»	65,65	»	»	»	»	91,31	»	»

o. s. v. Även om man kan medgiva, att det samtidigt inträffat ökade utgifter för järnvägarna på grund av ökade kolpriser m. m., så kan man dock ha anledning antaga, att trafiköverskottsnettot för år 1915 kommer att visa ökning i förhållande till föregående år, en ökning som givetvis blir föremål för ökad beskattning genom krigskonjunkturbeskattningen men som det oaktat bör enligt vårt förmenande i någon mån dessutom kunna göras till föremål för en beskattning, avsedd att utöka järnvägslånefonderna till det belopp, som kan anses behövligt men som staten på grund av den nuvarande ekonomiska ställningen ej förmår åstadkomma. Bäst hade naturligtvis varit om denna fråga hade legat utredd vid 1916 års riksdag, i vilket fall beskattningen kunnat med säkerhet träffa en ej obetydlig del av de ökade vinsterna. Verkställes emellertid en snabb utredning, så att frågan kan avgöras vid 1917 års riksdag, torde man möjligen kunna träffa någon del av den ökade inkomst, som kan förväntas som resultat av kristiden eller av konjunkturerna under den första tiden efter kriget. Men även om så ej skulle bli fallet, kan dock en beskattning av den art, som här påyrkas, lämna en ej obetydlig avkastning, även om den lägges på vinsten under fullt *normala* trafikförhållanden. Nedanstående siffror torde i någon mån utgöra ett bevis för dessa påståenden.

Efter publikationen »Allmän järnvägsstatistik för år 1913» framföra vi här en del siffror, rörande utdelningen vid en del järnvägar med högre utdelningsprocent.

Bergslagernas J.-vägar.	1,131,600	kr.	utgörande	6	%	av	aktiekapitalet
Borås J.-vägs A.-B. . .	77,600	»	»	10	»	»	»
Gävle-Dala J.-vägs A.-B.	864,000	»	»	18	»	»	»
Gävle-Ockelbo J.-vägs A.-B.	47,500	»	»	7	»	»	»
Göteborg-Borås J.-vägs A.-B.	193,600	»	»	6	»	»	»
Hälsingborg-Hässleholms J.-vägs A.-B.	163,200	»	»	6	»	»	»
Karlskrona-Växjö J.-vägs A.-B.	113,900	»	»	8	»	»	»
Kristianstad-Hässleholms J.-vägs A.-B.	119,900	»	»	7	»	»	»
Krylbo-Norbergs J.-vägs A.-B.	35,000	»	»	7	»	»	»
Hälsingborgs-Landskro-							

na-Eslövs J.-vägs A.-B.	462,150	kr.	utgörande	8	%	av	aktiekapitalet
Malmö-Limhamns J.-vägs A.-B.	30,000	»	»	10	»	»	»
Malmö-Trälleborgs J.-vägs A.-B.	90,000	»	»	6,67	»	»	»
Nässjö-Oskarshamns J.-vägs A.-B.	220,500	»	»	7	»	»	»
Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga J.-vägs A.-B.	97,200	»	»	6	»	»	»
Varberg-Borås J.-vägs A.-B.	96,600	»	»	6	»	»	»
Wäxiö-Alvesta J.-vägs A.-B.	142,900	»	»	8	»	»	»
Örebro-Köping J.-vägs. A.-B.	420,000	»	»	7	»	»	»
Dannemora-Hargs J.-vägs A.-B.	49,200	»	»	6	»	»	»
Hjo-Stenstorps J.-vägs A.-B.	40,100	»	»	7	»	»	»

Dessutom ha en del aktiebolag haft en utdelning mellan 5 och 6 %.

Om man på aktieutdelningen lägger en progressiv beskattning för fonderingsändamål, begynnande med t. ex. 40 % skatt men endast på den del av det utdelade beloppet, som går över 5 % av aktiekapitalet och progressivt ökar denna skatteskala upp till t. ex. 60 % å samma del, så torde man kunna — åtminstone med den ökade trafik som nu existerar — erhålla en ej obetydlig årlig förstärkning till det ändamål, som avses med denna beskattning. Man kan ju även ifrågasätta en skatteskala, som börjar fastän med små skattesatser vid en procentuellt ännu lägre utdelning och sedermera stiger på liknande sätt, som förut antytts. Huvudgrundsatsen vid beskattningen skulle i alla fall vara denna: Staten anser, att privatkapital, nedlagt i järnvägsföretag, givetvis har rätt till en skälig avkastning. Alltså den avkastning, som går under en viss procent, lämnar staten orörd. Men då staten årligen måste undansätta betydliga fonder för uppehållande av trafiken å oräntabla och mindre räntabla banor, anser sig staten ha rätt fordra, att en del av den vinst av enskild järnvägstrafik, som överstiger vad som på detta område kan anses som skälig avkastning, överlämnas till staten, så att den räntabla privata järnvägsdriften

på detta sätt får bidraga i någon mån på samma sätt som staten till uppehållande av den mindre räntabla järnvägsdriften. Staten anser sig hava så mycket större rätt att beskatta denna höga avkastning av den enskilda järnvägstrafiken, som staten har rätt att fastställa taxor för de enskilda järnvägarna i vilken rätt givetvis ligger underförstått, att staten bör avpassa dessa taxor på sådant sätt, att taxorna ej sättas högre än som behövligt är, för att järnvägsdriften skall gå ihop. Med avseende på järnvägar, som lämna synnerligen hög avkastning, kan man emellertid i viss mån säga, att de fått sina taxor för högt satta, vadan staten ju kan ha rätt att taxenedsättningsvägen utkräva t. o. m. *hela* det belopp, som överskjuter en normalavkastning — av oss ifrågasättes emellertid endast, att en viss procent av denna överskjutande del skall på skattevägen indragas till staten. En tänkbar nedsättning av taxorna för en viss trakt, som genomlöpes av en synnerligen räntabel bana med högprocentig avkastning skulle emellertid vara mindre lämplig ur många synpunkter och dessutom svår att anordna med hänsyn speciellt till den existerande samtrafiken med andra järnvägslinjer. Enda sättet att i sådana fall neutralisera verkningarna av att taxorna satts för högt, torde därför vara att gå de vägar, som här antytts.

Huru man rent tekniskt skall ordna denna beskattning, för att ernå det bästa resultatet, torde böra bliva föremål för en utredning. Vi ha redan förut framkastat tvenne alternativa förslag. Vi tillåta oss här att ytterligare påpeka en tänkbar väg, som kanske skulle kunna giva ännu bättre och rättvisare resultat än de förut antydda.

Utdelningens storlek torde i många fall ej vara en fullt tillförlitlig mätare på huru ett ekonomiskt företag gått under ett visst år. Särskilt vid större ekonomiska företag, därav även vid järnvägsbolag, undansättas årligen fonder och kapital till nyanskaffning, nybyggnader, oförutsedda utgifter eller för att möta en tänkbar minskning i inkomsten under ett kommande år. Det framgår också av ovannämnda publikation, »Allmän järnvägsstatistik år 1913» sid. 58—71 i tabellerna, att så skett i mycket stor utsträckning. Vid detta förhållande kan det ifrågasättas, om det ej vore ett olämpligt system att låta den ifrågasatta skattesumman bli beroende av om ett företag *utdelade* eller *avsatte* större eller mindre belopp av vinsten. Det torde också vara möjligt för ett järnvägsföretag liksom varje annat ekonomiskt företag att ordna sin bokföring, så att högst obetydlig vinst uppkommer. Vid detta förhållande torde det bli nödvändigt att före fastställandet av grunderna för beskattningen taga hänsyn till samtliga dessa faktorer. Oss synes emellertid — såvitt vi *nu* kunna bedöma

saken — som om nettoavkastningens procentuella förhållande till kapitalet borde kunna ligga till grund för den progressiva beskattningsmetod, som vi vilja ifrågasätta. Med nettoavkastning skulle i detta fall förstås bruttoinkomsten, minskad med de rena driftutgifterna, i vilka alltså ej skulle få inräknas avsättningar till förbättringar och utvidgningar och ej heller till andra fonder än till personalens pensionering. Det kan i detta sammanhang även ifrågasättas, om ej en konstaterad förlustbringande drift under tiden närmast före beskattningsåret bör få inverka vid bestämmandet av skatten.

Detaljerna i hela denna ifrågasatta beskattning torde alltså böra bliva föremål för närmare utredning, varvid man vid beräknandet av skattesatserna torde kunna i någon mån låta leda sig av huru mycket tillskott man anser det *enskilda* järnvägskapitalet bör lämna i förhållande till vad *staten* nu årligen undansätter till fonder. Givetvis bör det årliga tillskottet som man på dessa bägge vägar — från staten och från det enskilda kapitalet — erhåller tillsammans bli så stort, att man vunne större möjligheter att effektivt understödja byggandet av enskilda järnvägar, vars behov konstaterats. Det torde även i det sammanhanget tagas under omprövning, huruvida man ej även borde kunna använda denna fond i någon mån till understödjande av redan existerande enskilda järnvägsföretag, som fylla ett verkligt kommunikationsbehov men som dragas med ekonomiska svårigheter, som kunna komma att gå ut över redan förut skuldbelastade kommuner m. fl. Den penningförsträckning, som därvid kan ifrågakomma, bör naturligtvis aldrig bestå i direkt bortskänkande vare sig av kapital eller ränteskulder, ty det kan givetvis mycket väl inträffa, att en kommunikationsled, som nu går med förlust, kan i en framtid lämna en avkastning sådan, att statens lämnade penningtillskott med ränta mycket väl kan återbetalas. Däremot kan ifrågasättas, om ej en ökning av fondbildningen i samband med här föreslagen beskattning kan lämna staten tillfälle att i större utsträckning medgiva uppskov med inbetalning av kapital och ränta åt järnvägar, som gå med förlust; detta vore ett sätt att underlätta nämnda banors tillvaro under den tid då trafikområdet till desamma skapas och upparbetas, och torde sådana åtgärder kunna, om de t. ex. kompletteras med någon form av värdestegringsskatt på grund av järnvägsanläggning, redan tillämpad på vissa håll i Danmark och på ett håll i Sverge, framskapa större möjligheter att existera för järnvägar, där sådana nu ej kunna ekonomiseras.

Mot den här föreslagna anordningen med beskattning av enskilda järnvägars avkastning kan man ej rikta den anmärkningen, son ofta riktas

mot beskattningen av kapitalavkastningen, att en sådan beskattning förhindrar kapitalbildningen. Tvärtom skulle en sådan åtgärd som den här föreslagna vara ägnad att gagna kapitalbildningen och framskapa ny företagareverksamhet. Mot att denna kapitalbildning sker i *statens* hand torde väl ej kunna riktas några berättigade anmärkningar, i synnerhet om kapitalet användes i största möjliga mån till understödjande av enskilda företag. Mot *huvudprincipen,* att vissa delar av vad järnvägsdriften framskapat användes för framskapande av ny sådan järnvägsdrift, borde ej heller vara något att invända.

Enda vägen att nå detta, att den enskilda järnvägsdriften, där den giver god avkastning, tillbindes att avsätta kapital för främjande av den mindre räntabla järnvägsdriften, torde väl vara att gå fram *skatte*vägen, då en utväg att förpliktiga nämnda kapital att lämna tillskott till lånefonden i annan form — t. ex. så att kapitalet fortfarande vore i det räntabla järnvägsbolagets ägo men obligatoriskt utlånat till statens lånefond mot den genomsnittsränta, som denna fond avkastade — en sådan väg, tro vi, torde knappast vara framkomlig.

Skulle åtgärder sådana som de här föreslagna leda till att företag med olika hög avkastning sammansloges, så skulle visserligen möjligheterna att utkräva belopp till fondbildningen bli mindre, men samtidigt skulle man säkerligen nationalekonomiskt och trafiktekniskt vinna ganska stora fördelar. Naturligtvis vore det ur många synpunkter det fördelaktigaste, om staten kunde fullständigt övertaga och driva hela järnbanenätet i landet. Säkerligen skulle på den vägen skapas de bästa garantier för att kraven på planmässighet bäst bleve fyllda. Men då detta torde ligga inom det ouppnåeligas område ännu under många år framåt, så måste man gå framåt efter andra linjer.

Men det bör likväl tillses vid anläggandet av nya järnvägar, att man söker genomföra den största möjliga planmässighet. Därvid är det, enligt vårt förmenande, av vikt, att största möjliga enheter tillskapas såväl ekonomiskt som trafiktekniskt.

De företag, som verkligen kunna anses av behovet påkallade, böra erhålla det stöd av staten, som fordras för att utveckla sig, särskilt under den första perioden. Men samtidigt böra de få underkasta sig vissa villkor, så att dels trafiken ordnas på ett så tillfredsställande sätt som möjligt, dels ock att den i företaget anställda personalen åtnjuter en avlöning, som sätter den i stånd att leva utan alltför stora ekonomiska umbäranden. I senare avseendet anse vi skäligt att vissa minimigrunder fastställas beträffande personalens löner, som man måste förbinda sig att tillämpa för att nya

företag skola erhålla lån från staten och för att övriga, redan existerande, företag skola kunna erhålla hjälp.

Med anledning av vad här anförts och under uttalande av den förväntan, att en blivande utredning kan föreläggas nästkommande års riksdag, vilja vi alltså hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning, huruvida, i vad mån och på vad sätt sådana enskilda järnvägsföretag, vars avkastning av driften överstiger en viss procent, må kunna skyldigkännas att lämna tillskott till staten för åstadkommande av låneunderstöd eller lättnader i annan form, *dels* till nya järnvägar, *dels* också till redan existerande, som för sitt fortbestånd och utveckling därav äro i verkligt behov.

Stockholm den 4 februari 1916.

Ernst Hage. *C. Winberg.* *Thure Widlund.*

A.-B. Falherantz' Boktryckeri, Stockholm 1916.