

Nr 35.

Ankom till riksdagens kansli den 14 mars 1927 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avskrivning av förfallen del av statslån till Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag m. m.

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen avlåten, den 21 januari 1927 dagtecknad proposition, nr 94, har Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen fogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen medgiva, 1:o) att av statens den 31 december 1926 beräknade kapital- och räntefordran hos Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag till den del, densamma överstiger 396,000 kronor, må under de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 21 januari 1927 av departementschefen förordade villkor från och med år 1927 årligen avskrivas ett belopp av 37,000 kronor, 2:o) att av statens den 31 december 1926 beräknade räntefordran hos Varberg—Åtrans järnvägsaktiebolag må under det i sagda statsrådsprotokoll av departementschefen förordade villkor avskrivas ett belopp av 400,000 kronor, samt 3:o) att statens den 31 december 1926 beräknade kapital- och räntefordran hos Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 380,000 kronor, avskrivas under de av departementschefen uti ifrågavarande statsrådsprotokoll förordade villkor.

Beträffande den i ärendet förebragta utredningen får utskottet hänvisa till propositionen.

Sedan ekonomiska svårigheter uppkommit för ifrågavarande järnvägsföretag har på föranstaltande av fullmäktige i riksgäldskontoret genom särskilda granskningsmän undersökts möjligheterna att undvika likvidation och sätta bolagen i tillfälle att själva fortsätta järnvägsdriften, därvid dock förutsetts viss nedskrivning av statens fordringar i företagen.

Departementschefen har, under framhållande att samtliga ifrågavarande järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning numera syntes vara sådan, att bolagen måhända redan innevarande år kunde bli nödsakade att träda i likvidation, vidare anfört följande:

»Att i följd härav nedlägga järnvägarna och avyttra deras tillgångar synes dock icke böra ifrågasättas, då banorna trots motorfordonstrafikens starka utveckling alltjämt torde vara av betydelse för de bygder, de genomlöpa. Å

andra sidan synes, bland annat med hänsyn till att dessa järnvägar äro bi-banor med obetydlig trafik och icke utgöra någon förbindelseled mellan olika statsbanor, en sådan anordning böra undvikas, att staten nödgades övertaga och trafikera desamma. Ej heller synes möjlighet att låta banornö övertagas av annat järnvägsföretag och därigenom vinna bättre driftresultat för närvarande förefinnas, även om sådan möjlighet såvitt angår Varberg—Åtrans järnväg icke för framtiden är utesluten. Den lämpliga lösningen synes under dessa förhållanden vara, att en sådan nedsättning av statens fordringar hos bolagen vidtages, att likvidation nu undvikas och bolagen sättas i tillfälle att själva fortsätta järnvägsdriften.

Då det, även med iakttagande av de besparingar och förenklingar, som redan genomförts och ytterligare böra kunna vidtagas, ej torde vara tänkbart, att staten någonsin skulle kunna erhålla full likvid för sina fordringar hos nu berörda bolag, gäller det närmast att söka finna en sådan form för skuldens reglering, att förlusten för statsverket blir så begränsad som möjligt. Det skulle därvid kunna ifrågasättas, att staten i mindre grad än i de nu föreliggande förslagen förutsatts avstode från sina fordringar, exempelvis på det sätt, att den del av statens kapital- och räntefordran, som översköte vad som antoges kunna förräntas av vederbörande järnvägsföretag, efter erforderlig avskrivning för undvikande av likvidation förvandlades till ett räntefritt lån på villkor att utdelning till aktieägarna icke finge ske, förrän det räntefria lånet slutbetalts. En dylik anordning, vilken för staten sannolikt icke skulle medföra någon avsevärd fördel, skulle emellertid ej kunna undgå att verka hämmande på aktieägarnas intresse att genom en god skötsel av företaget söka uppnå ett gott ekonomiskt resultat. Även ett utbyte av statens fordran mot aktier i företaget kan befaras få enahanda verkningar och därjämte andra, icke önskvärda följder. Det synes därför ur näringspolitisk synpunkt riktigt att följa de principer, som ligga till grund för de framlagda förslagen till reglering av ifrågavarande järnvägsföretags skulder och att direkt avskriva dessa med behöfligt belopp.

Erforderligt skydd mot ett illojalt utnyttjande från statsunderstödda järnvägsföretags sida av möjligheten att på sådant sätt, som nu föreslagits, vinna befrielse från betalningsskyldighet för erhållet statslån måste givetvis ligga däri, att vederbörande järnvägsföretags skötsel, innan dess skuldbörda hunnit växa så som i förevarande fall ägt rum, göres till föremål för en ingående och sakkunnig undersökning och att erforderlig omläggning av förvaltningen äger rum i syfte att genomföra möjliga förenklingar och besparingar. Det förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg, som läser komma att underställas innevarande års riksdag, torde, om det upphöjes till lag, väsentligt underlätta en sådan granskning, till vars förutsättningar i övrigt jag läser vid annat tillfälle få återkomma.

De förslag till nedskrivning av statens fordringar hos ifrågavarande järnvägsföretag, som nu framlagts, synas mig på ett såvitt möjligt tillfredsställande sätt tillgodose såväl statens som de allmänna intressen i fråga om dessa järnvägsföretag under förhandenvarande förhållanden. Vad Varberg—Åtrans järnvägsaktiebolag beträffar, innebär det föreliggande förslaget visserligen icke ett slutgiltigt ordnande av bolagets skuldförhållande till staten, men då däriemot vinnes rådrom för vidtagande av åtgärder i syfte att begränsa nedskrivningen av statens fordran till lägre belopp än eljest måhända skulle visa sig nödvändigt, synes förslaget böra komma till genomförande. Jag vill därvid förorda, att den i sagda förslag förutsatta förnyade utred-

ningen i syfte att vinna en definitiv reglering av bolagets skuldförhållande till staten företages. På grund av vad sålunda och i övrigt anförts anser jag mig böra tillstyrka samtliga ifrågavarande förslag, dock på de av fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagna villkor. Förslagen innebära, att i ett fall en nedskrivning av statens fordran under det från allmänna järnvägslånefonden utlånade, ännu oguldna kapitalbeloppet skall äga rum. Statens oguldna kapitalfordran hos Mjölby—Hästhalmens nya järnvägsaktiebolag, uppgående till 799,600 kronor, skulle nämligen nedskrivs till 380,000 kronor, motsvarande en kapitalförlust för allmänna järnvägslånefonden å 419,600 kronor. På sätt chefen för finansdepartementet erinrat i årets statsverksproposition läser frågan om de åtgärder, som till följd av dylika förluster bliva erforderliga, upptagas till behandling i annat sammanhang.

Vid bifall till vad sålunda förordats läser det få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i riksgäldskontoret därutinnan föreslagit stadga villkor för åtnjutande av de nya lånen å 396,000 respektive 380,000 kronor till Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag och Mjölby—Hästhalmens nya järnvägsaktiebolag, ävensom meddela bestämmelser rörande lånens förräntande och återbetalning m. m.»

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må medgiva,

1:o) att av statens den 31 december 1926 beräknade kapital- och räntefordran hos Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag till den del, densamma överstiger 396,000 kronor, må under de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 21 januari 1927 av departementschefen förordade villkor från och med år 1927 årligen avskrivs ett belopp av 37,000 kronor;

2:o) att av statens den 31 december 1926 beräknade räntefordran hos Varberg—Åtrans järnvägsaktiebolag må under det i sagda statsrådsprotokoll av departementschefen förordade villkor avskrivs ett belopp av 400,000 kronor; samt

3:o) att statens den 31 december 1926 beräknade kapital- och räntefordran hos Mjölby—Hästhalmens nya järnvägsaktiebolag må till den del, densamma överstiger 380,000 kronor, avskrivs under de i samma statsrådsprotokoll av departementschefen förordade villkor.

Stockholm den 14 mars 1927.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 33.