

Nr 1.

Ankom till riksdagens kansli den 16 maj 1933 kl. 11 f. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förslag för understöd åt enskilda järnvägar.

I den till riksdagen den 3 januari 1933 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov för budgetåret 1933/1934 har Kungl. Maj:t under utgifter för kapitalökning. IV. Fonden för förslag till statsverket. Anslag till allmänna arbeten, att utgå av lånemedel med kort amorteringstid, (bil. 2, punkt 38) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till förslag för understöd åt enskilda järnvägar för budgetåret 1933/1934 beräkna ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen avlåten, den 24 februari 1933 dagteknad proposition, nr 142, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen att till förslag för understöd åt enskilda järnvägar, att disponeras i huvudsaklig överensstämmelse med de i statsrådsprotokollet av departementschefen förordade grunderna, för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 1,500,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet hänvisas till sist omnämnda statsrådsprotokoll.

Svenska järnvägsföreningen har gjort framställning om statligt stöd i vissa avseenden åt landets enskilda järnvägar. Föreningens förslag avser i sin slutliga utformning bildandet av en lånefond till ett belopp av 1,500,000 kronor i syfte att åt enskilda järnvägar, som ur det allmännas synpunkt äro av vikt och betydelse, lämna hjälp för driftens upprätthållande och för anskaffande av motorvagnar. Föreningen hemställer, att Kungl. Maj:t måtte till 1933 års riksdag avlåta framställning om ett anslag av 1,500,000 kronor för bildande av en fond med nyssnämnda ändamål, med rätt för Kungl. Maj:t att förfoga över anslaget även före ingången av nästa budgetår.

I ärendet hava *fullmäktige i riksgäldskontoret, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen* och *riksräkenskapsverket* yttrat sig.

Inom kommunikationsdepartementet har sedermera upprättats förslag till villkor och bestämmelser för disposition av ett till förslag för understöd åt enskilda järnvägar avsett anslag. Förslaget är av följande lydelse:

1) Järnvägsföretag må för enskild järnväg, vars understödjande finnes med hänsyn till järnvägens betydelse för den allmänna samfärdseln påkallat och

ur ekonomisk synpunkt berättigat, kunna i enlighet med efterföljande villkor och bestämmelser erhålla låneunderstöd för inköp av motorvagn eller annan materiel eller eljest till genomförande av för driftens rationalisering behövliga åtgärder.

2) Ansökning om låneunderstöd skall vara ställd till Konungen och ingivas till kommunikationsdepartementet samt vara åtföljd av utredning rörande de förändringar i drifts-, underhålls-, förnyelse- och räntekostnader samt angående de ekonomiska verkningar i övrigt för järnvägen, vilka kunna beräknas bliva en följd av den rationalisering, som med låneansökningen avses.

3) För låneunderstöd skall ställas säkerhet, som kan av fullmäktige i riksgäldskontoret godkännas, där ej Kungl. Maj:t i fråga om låneunderstöd för annat ändamål än anskaffning av rullande materiel med hänsyn till föreliggande omständigheter annorlunda förordnar. I låneansökningen skall förtyngnas den säkerhet, som kan erbjudas, samt meddelas de särskilda uppgifter, som kunna erfordras för bedömande av den erbjudna säkerhetens beskaffenhet.

4) Beviljat låneunderstöd skall förräntas efter räntefot, som Kungl. Maj:t efter förslag av fullmäktige i riksgäldskontoret fastställer. Förräntning och amortering skall ske genom annuiteter, på sätt Kungl. Maj:t bestämmer; skolande vid annuitetens bestämmande hänsyn tagas bland annat till varaktigheten hos den materiel, vartill låneunderstöd beviljas. Låntagaren är likväl obetaget att när som helst återbetala icke förfallen del av låneunderstödet jämte upplupen ränta.

5) Därest till betalning förfallet belopp icke bliver i föreskriven ordning erlagt, skall låntagaren därå gälda årlig ränta efter en halv procent högre räntefot än den för låneunderstödet fastställda, intill dess det förfallna beloppet varder behörigen inbetalt.

6) Materiel, till vars anskaffande låneunderstöd erhålles, skall helt eller åtminstone till huvudsaklig del vara tillverkad inom Sverige.

7) Sedan materielen blivit färdigställd eller med det beviljade låneunderstödet avsedd åtgärd utförd samt i förekommande fall avsyning ägt rum och godkännande meddelats i enlighet med därutinnan gällande föreskrifter, utbetalas låneunderstödet av riksgäldskontoret mot avlämnande av vederbörlig skuldförbindelse och de handlingar i övrigt, som från riksgäldskontorets sida påfordras.

8) Det åligger låntagare att, då driftresultatet å ifrågavarande järnväg för visst år föreligger, snarast uppgöra och till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret ingiva en redogörelse, utvisande verkningarna — så långt de utan större kostnad och omgång kunna utrönas — av den med låneunderstöd genomförda åtgärden i jämförelse med den under punkten 2) här ovan omförmälda utredningen.

9) För lån till inköp av motorvagn eller annan rullande materiel skola ytterligare gälla följande särskilda bestämmelser:

a) Materielen skall vara av typ, som järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter hörande av svenska järnvägsföreningen gemensamt bestämt. Verksstyrelserna hava att i detta hänseende särskilt beakta angelägenheten av att standardisering i lämplig mån ernås.

b) I avseende å kontroll och besiktning å materielen skall i tillämpliga delar gälla kungörelsen den 31 december 1904 (nr 68, sid. 1) angående kontroll över enskilda järnvägars rullande materiel, med iakttagande att i 8 och 9 §§ nämnda kungörelse omförmäld ritningsgranskning och tillverkningskontroll skall vara obligatorisk samt att särskild uppmärksamhet skall ägnas däråt, att materielen överensstämmer med fastställd standardtyp, som under a) sägs.

c) Intill dess beviljat låneunderstöd jämte ränta till fullo gulddits, åligger det låntagaren, vid äventyr att lånet jämte upplupen ränta omedelbart för-

faller till betalning, att hava materielen försäkrad mot brand och olyckshändelse. Är på grund av sådan försäkring erhållet ersättningsbelopp icke tillräckligt för materielen försättande i sådant skick, att den kan enligt 6 § i nyssnämnda kungörelse godkännas, och saknar låntagaren annan möjlighet att återställa materielen i dylikt skick, åligger det honom att omedelbart till riksgäldskontoret inbetala ersättningsbeloppet eller så stor del därav, som må erfordras för gäldande av upplupen ränta och kvarstående kapitalskuld på grund av låneunderstödet. Låntagaren skall hos riksgäldskontoret styrka, att föreskriven försäkring tagits och vidmakthålles.

d) Det åligger låntagaren att hålla materielen i gott stånd. För möjliggörande av identifiering av materielen skall densamma märkas på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger föreskriva.

10) Kan säkerhet, som under punkten 3) sägs, icke ställas, må, då fråga är om rullande materiel, i stället för erhållande av låneunderstöd vederbörande järnvägsföretag beredas möjlighet att förvärva sådan materiel genom köpeavtal, vari äganderätten till materielen förbehålles staten, till dess betalningen blivit erlagd. För sådant fall skola gälla följande bestämmelser:

a) Ifrågakommande materiel skall, efter beslut därom av Kungl. Maj:t, för statens räkning inköpas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som har att samtidigt träffa försäljningsavtal med järnvägsföretaget. I sistnämnda avtal skall intagas förbehåll, som nyss sagts, samt särskilt stadgas, att bestämmelserna i lagen den 11 juni 1915 om avbetalningsköp skola i tillämpliga delar gälla beträffande avtalet.

b) Storleken av de poster, i vilka betalningen till staten skall erläggas, bestämmas på sätt under punkten 4) här ovan föreskrivits beträffande annuitet vid låneunderstöd. Köparen skall äga att när som helst förvärva äganderätten till materielen genom inbetalning av resterande betalningsposter, därvid skola frånräknas i nämnda poster ingående belopp, som äro att hänföra till icke förfallen eller upplupen ränta å kontantpriset.

c) Fullgör köparen icke sin betalningsskyldighet på grund av avtalet, skall å förfallen post gäldas ränta efter samma grund, som under punkten 5) för där avsett fall bestämts, intill dess samma post varder vederbörligen erlagd eller mellanhavandet eljest reglerat enligt bestämmelserna i ovannämnda lag.

d) Vad ovan under punkterna 2), 6), 8) och 9) stadgats skall i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

e) Köpeskillingen för den av staten förvärvade materielen gäldas av riksgäldskontoret. Den järnvägsföretaget åvilande betalningsskyldigheten fullgöres hos riksgäldskontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava avgivit förnyat yttrande och därvid beträffande de sålunda skisserade villkoren och bestämmelserna anfört huvudsakligen följande:

Riksgäldsfullmäktige funne önskvärt, att direktiv lämnades av Kungl. Maj:t och riksdagen angående beskaffenheten av den säkerhet, som borde av fullmäktige fordras, samt förutsatte, att tillfälle bereddtes fullmäktige att yttra sig över inkommande ansökningar om lån för ifrågavarande ändamål. Beträffande innehållet av punkten 9) a) av departementsförslaget utginge fullmäktige från att avsikten med där innefattade bestämmelser vore, att ett antal typer av motorvagnar, lämpade för olika förhållanden, på förhand skulle fastställas av myndigheterna och att länesökande järnväg sålunda hade att välja bland dessa typer. Med avseende å de föreslagna bestämmelserna om försäljning av rullande materiel under förbehåll om äganderätt för staten ville fullmäktige ifrågasätta, huruvida det ej vore lämpligare, att åtminstone försäljningen ombesörjdes av riksgäldskontoret, som hade att förvalta låne-

medlen, och att sålunda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med ifrågavarande materiel i huvudsak inskränktes till den enbart tekniska. I övrigt hade riksgäldsfullmäktige icke funnit något att erinra mot det inom kommunikationsdepartementet upprättade förslaget.

Departementschefen har anfört bland annat:

Om ock från statens sida åtgärder äro under förberedande för möjliggörande av lättnad i de enskilda järnvägarnas läge, är likväl detta under rådande förhållanden oppenbarligen icke tillräckligt; för en del av dessa järnvägar är situationen sådan, att ett omedelbart övervägande av vissa stödåtgärder synes ofrånkomligt.

Det bistånd från statens sida, som av svenska järnvägsföreningen i de nu föreliggande framställningarna påkallas, avser statslån till järnvägar, som ur det allmännas synpunkt äro av vikt och betydelse, dels för bestridande av räntor och amorteringar å trängande enskilda skulder, bland andra och främst obligationskulder, dels ock för rationalisering av järnvägsdriften, såsom genom anskaffande av motorvagnar, lokomotiv, rullande materiel i övrigt samt bromsrättningar ävensom genom rälsutbyte.

I fråga om den förstnämnda hjälppformen, som skulle innebära en omflyttning av järnvägars enskilda lån till statslån, hava riksgäldsfullmäktige anfört, att ett sådant förfarande skulle vara ägnat att minska järnvägsförvaltningarnas och deras intressenters känsla av ansvar för företagens ekonomiska skötsel samt för staten medföra mycket betydande utgifter i form av lån mot säkerhet endast av inteckningar med förmånsrätt efter kvarstående del av vederbörande obligationslån. Denna uppfattning har biträtts av de i ärendet hörda ämbetsverken. Icke heller jag finner bistånd av denna art lämpligen böra komma i fråga. I denna del kan jag alltså icke tillstyrka järnvägsföreningens framställning. I anslutning till nyssnämnda ståndpunktstagande hava riksgäldsfullmäktige väckt fråga om utredning angående särskild moratorielagstiftning för de enskilda järnvägarna. I den mån gällande bestämmelser på området icke äro tillämpliga i det särskilda fallet, synas emellertid de enskilda järnvägarnas ekonomiska förhållanden icke på sådant sätt skilja sig från liknande företeelser inom andra grenar av näringslivet, att ett dylikt förfarande nu må kunna anses lämpligt eller påkallat.

Är däremot fråga om vidtagande av åtgärder i syfte att genom driftens rationalisering giva ekonomisk bärkraft åt enskilt järnvägsföretag, synas mig, i anslutning till det inledningsvis anförda, skäl föreligga att staten ekonomiskt understödjer en sådan strävan. En grundläggande förutsättning för dylikt bistånd bör emellertid vara, att stödåtgärden — förutom att verkligt behov av densamma föreligger — finnes med hänsyn till järnvägens betydelse för den allmänna samfärdseln påkallad och ur ekonomisk synpunkt berättigad. Särskilt i sistnämnda hänseende förutsätter jag, att hjälp må lämnas endast då densamma, ensam eller i förening med andra åtgärder, kan förväntas medföra erforderlig sanering av järnvägens ekonomi. Det bör således enligt min mening icke vara tillräckligt, att åtgärden i och för sig är driftsekonomiskt motiverad; en stödåtgärd med så begränsad räckvidd skulle icke motsvara de syften, som böra utgöra skäl för ett statligt ingripande.

De låneunderstöd, vilkas beredande jag alltså vill tillstyrka, skulle enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag avse endast anskaffning av motorvagnar, under det att särskilt från järnvägsstyrelsens sida hävdats, att en dylik begränsning vore ur vissa synpunkter mindre lämplig. För min del finner jag det med den ifrågasatta stödverksamhetens syften mest förenligt, att densamma icke inskränkes till rationaliseringsåtgärder av visst slag. Även om anledning finnes till antagande, att i flertalet fall anskaffning av motor-

vagn närmast kommer i fråga, synes dock möjlighet böra hållas öppen att, om och i den mån andra åtgärder befinnas mera ägnade att tjäna det med understödet avsedda ändamålet, lämna låneunderstöd även till sådan åtgärd.

Departementschefen har därefter redogjort för ovan återgivna, inom kommunikationsdepartementet uppgjorda förslag till villkor och bestämmelser för låneunderstöd och därvid meddelat, att fullmäktige i riksgäldskontoret beträffande bestämmelserna under a) i punkten 10) ifrågasatt den ändringen, att åtminstone försäljningsavtalets upprättande skulle ankomma på riksgäldskontoret. Mot detta förslag, som jämväl innefattade den fördelen, att järnvägsföretaget i alla ekonomiska frågor finge att göra med ett och samma statsorgan, har departementschefen förklarat sig icke hava något att erinra. Tillika har departementschefen anfört, att riksgäldsfullmäktige givetvis borde erhålla tillfälle att yttra sig om inkommande ansökningar.

Härefter har departementschefen slutligen anfört:

»Då det förslag, för vilket jag sålunda redogjort, lämpligen synes kunna med nyssnämnda ändring i huvudsak ligga till grund för den ifrågasatta understödsverksamheten, vill jag tillstyrka, att detsamma i sådant syfte godkännes.

Vad beträffar det anslagsbelopp, som bör för nästa budgetår avses för låneunderstöd, hava fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit, att för ändamålet anvisas 1,000,000 kronor. Såsom redan i statsverkspropositionen antytts, synes emellertid understödsbehovet vara av sådan omfattning, att det av svenska järnvägsföreningen föreslagna och i nämnda proposition beräknade beloppet av 1,500,000 kronor torde vara erforderligt, även om medelsdispositionen på sätt jag föreslagit begränsas. Huruvida och i vad mån medel för enahanda ändamål kunna erfordras även för senare budgetår låter sig icke för närvarande tillförlitligt bedömas. De rön och erfarenheter, som komma att göras av förenämnda utredningsmän ifråga om vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge, torde förvisso bliva av värde för ett sådant bedömande liksom ock vid prövningen av ansökningar om understöd av de medel, varom nu är fråga.

Slutligen vill jag framhålla att, ehuru medlen med hänsyn till den föreslagna tidpunkten för utbetalning av låneunderstöd icke synas behöva vara tillgängliga före ingången av nästa budgetår, försiktigheten dock torde bjuda att, för mötande av eventuellt uppkommande behov, Kungl. Maj:t förbehålles möjlighet att redan under innevarande budgetår disponera det anslag, som riksdagen må för ifrågavarande ändamål anvisa. Med hänsyn till den tid, som materielbeställningarnas fullgörande drager, läser dock därvidlag fråga kunna bliva endast om någon mindre del av anslaget.»

Såsom i statsrådsprotokollet erinrats, äro för närvarande från statens sida åtgärder under förberedande för att möjliggöra en lättnad i det svåra läge, vari de enskilda järnvägarna för närvarande i många fall befinna sig. Ett förverkligande av de sålunda ifrågasatta åtgärderna måste emellertid draga åtskillig tid.

Kungl. Maj:ts här förevarande förslag avser att — utan att föregripa pågå-

Utskottet.

ende utredningar — möjliggöra en omedelbar hjälp genom rationaliseringsåtgärder åt sådana enskilda järnvägsföretag, där ett stöd finnes med hänsyn till järnvägens betydelse för den allmänna samfärdseln påkallat och ur ekonomiska synpunkter berättigat och där ett dylikt stöd kan förväntas giva en järnväg större ekonomisk bärkraft.

Utskottet — som ansett frågan om den föreslagna stödåtgärden kunna behandlas fristående från övriga till utskottet hänskjutna ärenden — finner en sådan åtgärd i den omfattning, densamma erhållit i Kungl. Maj:ts förslag, motiverad och tillstyrker alltså inrättandet av en förlagsfond för understöd åt enskilda järnvägar.

Mot de av departementschefen föreslagna villkoren och bestämmelserna för dispositionen av en sådan förlagsfond har utskottet icke funnit något att erinra.

Av statsrådsprotokollet framgår, att rationaliseringsåtgärderna i det stora flertalet fall torde komma att avse anskaffning av motorvagnar. Detta finner utskottet välmotiverat. I detta sammanhang anser utskottet sig böra framhålla önskvärdheten av att det tages under övervägande, om och i så fall i vilken utsträckning vid valet av motorvagnstyper tråkolsgasdrivna sådana kunna komma i fråga.

Mot det för budgetåret 1933/1934 beräknade anslaget, 1,500,000 kronor, har utskottet intet att erinra. Såsom departementschefen framhållit, låter sig för närvarande icke tillförlitligt bedöma, huruvida och i vad mån medel för ändamålet kunna erfordras även för senare budgetår. De erfarenheter, som göras med det av utskottet nu tillstyrkta anslaget, torde i detta hänseende kunna bli vägledande.

Departementschefen har framhållit, att försiktigheten torde bjuda att, för mötande av eventuellt uppkommande behov, Kungl. Maj:tt förbehålles rätt att redan under innevarande budgetår disponera någon del av det anslag, som riksdagen kunde anvisa för ändamålet. Med hänsyn till vikten av att den ifrågasatta stödåtgärden snarast måtte kunna komma järnvägarna till godo har utskottet funnit sig böra tillstyrka vad sålunda föreslagits.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet — som senare under riksdagen kommer att avgiva förslag beträffande sättet för täckande av det nu tillstyrkta anslaget — hemställa,

att riksdagen må till förslag för understöd åt enskilda järnvägar, att disponeras i huvudsaklig överensstämmelse med de av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 24 februari 1933 förordade grunderna, för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Stockholm den 16 maj 1933.

På särskilda utskottets vägnar:

FELIX HAMRIN.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Sigfrid Hansson, Bärq, Johansson* i Fredrikslund, *von Stockenström, Björnsson, Westman, Sederholm, Hagman, Wohlin, Sam Larsson* och *Sandén*, samt

från andra kammaren: herrar *Hamrin, Lindman, Lindqvist, Olsson* i Kullenbergstorp, *Fast, Nilsson* i Landeryd, *Johanson* i Stockholm, *Olsson* i Gävle, *Linnér, Andersson* i Tungelsta och *Anderson* i Rästock.