

**Nr 420.**

Av herr **Åqvist m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 207, angående åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet.

I anledning av Kungl. Maj:ts proposition till årets riksdag nr 207 angående åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet få under-tecknade framföra följande synpunkter.

I fråga om ordningen för ett förstatligande av de enskilda järnvägarna förordade 1936 års järnvägskommitté, att övertagandet bör ske successivt inom viss bestämd tid — förslagsvis fem år — efter en av järnvägsstyrelsen uppgjord och av Kungl. Maj:t fastställd plan. Kommittén uttalade tillika, att övertagandet bör i första hand avse sådana järnvägar, vilkas införlivande är mest ägnat att medföra ökad transporteffektivitet och drifteknomiska besparingar. I yttrande över kommitténs förslag förordade järnvägsstyrelsen, att en plan uppgjordes, och anförde därvid, att huvudavsnitten i en dylik plan vore tämligen självfallna, nämligen Skånes enskilda järnvägar, övriga normalspårsbanor i Götaland, bergslagsnätet och smalspårsnäten. I propositionen uttalas, att upprättandet av en specificerad plan icke vore lämpligt eller ens möjligt.

Den skillnad, som här förefinnes mellan kommitténs utlåtande och propositionen, är av stor räckvidd. Genom den av kommittén föreslagna planen skapas redan från början visshet om vilka järnvägar som skola omfattas av ett förstatligande och garantier vinnas, att det successiva förstatligandet icke medför inkomstminskningar för de järnvägar, vilka sist bleve föremål för inlösen. För de järnvägar, som avses skola lämnas utanför ett förstatligande, är det av vikt, att detta snarast blir fastslaget, så att de kunna vidtaga de åtgärder som äro påkallade, t. ex. förenkling eller effektivisering av driften. Ett fortsatt, mera långvarigt osäkerhetstillstånd skulle förorsaka vederbörande järnvägar skada och även risk för att underhållet av bana och material eftersattes. På grund härav synes lämpligt, att järnvägsstyrelsen får i uppdrag att skyndsamt undersöka och inkomma med uppgift å de järnvägar, som böra lämnas utanför ett allmänt förstatligande, och detta så snabbt, att riksdagen må kunna redan 1940 träffa avgörande i frågan. Samtidigt bör järnvägsstyrelsen få i uppdrag att utarbeta en plan över den ordning, i vilken förstatligandet bör ske, vilken plan även snarast bör underställas riksdagens prövning.

1936 års järnvägskommitté utgick ifrån att statsförvärv skulle i huvudsak ske genom frivilliga affärsöverenskommelser mellan järnvägsstyrelsen och vederbörande järnvägsförvaltningar, men förutsatte att, därest sådan överenskommelse icke kunde träffas, riksdagen måtte antaga en lag om inlösen av enskild järnvägsverksamhet. Vid sådan inlösen skulle den ifrågakommande järnvägens affärsvärde uppskattas av fem ojäviga värderingsmän, vilka hade att vid värderingen tillämpa vissa i lagförslaget angivna värderingsgrunder.

I propositionen föreslås, att till en början försök bör göras med endast frivilliga överenskommelser mellan järnvägsstyrelsen och vederbörande förvaltningar. Några bindande normer för företagens värdering skulle i nuvarande läge icke komma i fråga. Vid dessa frivilliga uppgörelser skulle ett för ändamålet särskilt utsett organ vid behov lämna medverkan.

I likhet med propositionen finna vi det lämpligt, att försök göras att gå fram på frivillighetens väg. I syfte att underlätta frivilliga överenskommelser synes det av Kungl. Maj:t föreslagua organet böra få närmare preciserade arbetsuppgifter. Då järnvägsstyrelsen är att betrakta såsom representant för köparintresset, synes det vara förenat med skälighet och billighet mot den säljande parten, att en permanent institution skapas i form av en opartisk inköpsnämnd, till vilken parterna äga rätt att vädja vid olika uppfattning om inlösningsvärdet. Goda skäl synas tala för att denna nämnd sammansättes på det av kommittén föreslagna sättet, d. v. s. järnvägsstyrelsen skall utse två värderingsmän, svenska järnvägsföreningen en och ägaren till den järnväg som skall inlösas en under det att ordföranden skall utses av järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen gemensamt eller, vid oenighet dem emellan, av fullmäktige i riksgäldskontoret. Ehuru någon skyldighet icke föreligger för parterna att godtaga nämndens uttalande, torde anledning finnas till antagande, att nämndens utlåtande kommer att tillmätas avgörande betydelse vid de fortsatta underhandlingarna mellan parterna.

I fråga om värderingsgrunderna har Kungl. Maj:t uttalat, att de värderingsgrunder, som statens järnvägar tillämpat våren 1938, kunna tjäna till ledning för avgörande i åtskilliga punkter vid förhandlingar om frivilliga uppgörelser och samma uttalande gäller kommitténs förslag till inlösningsbestämmelser.

Av stor betydelse torde vara, att enhetliga värderingsgrunder komma i tillämpning. Godtycklighet vid värderingen eller olika värderingsgrunder från fall till fall synes icke böra få förekomma. Med hänsyn härtill torde den av oss föreslagna opartiska nämnden böra vid sina värderingar följa de värderingsgrunder kommittén angivit. Av särskild betydelse, icke minst ur synpunkten att de enskilda järnvägarna i avvaktan på det förestående förstatligandet icke underlåta att vidtaga nödiga rationaliseringsåtgärder, synes vara att vid värderingen tillbörlig hänsyn tages till dessa åtgärder, även om de kunna beräknas först senare medföra ett förbättrat ekonomiskt resultat.

På grund av vad sålunda anförts få vi föreslå,

att riksdagen måtte vid besvarandet av propositionen uttala sig för att de av oss här ovan framförda synpunkterna skola tillämpas.

Stockholm den 22 mars 1939.

*Ernst Åqvist.*

*K. A. Westman.*

*C. O. Johansson*

Huskvarna.