

Nr 276.

Godkänd av första kammaren den 16 maj 1944.

Godkänd av andra kammaren den 16 maj 1944.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag.

(Statsutskottets utlåtande nr 127.)

Till Konungen.

I propositionen nr 186 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 mars 1944, föreslagit riksdagen att dels besluta, att aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag må på avtalade villkor förvärfvas av staten, dels ock till Förvärv av aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag för budgetåret 1944/45 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 25 200 000 kronor.

Rent siffermässigt sett synes skillnaden mellan 1942 års förslag och det nu föreliggande förslaget till uppgörelse om Västeråsbanan ej vara stor under förutsättning att staten räknas till godo den utskiftningskatt, vilken järnvägsbolaget enligt 1942 års uppgörelse haft att erlägga. Denna statliga intäkt har av järnvägsstyrelsen uppskattats till 2 500 000 kronor. I vad mån denna summa i verkligheten kommit att inflyta är självfallet svårt att bedöma. Att vid beloppets uppskattning taga hänsyn till vissa dispositioner, som bolaget kunnat såsom departementschefen uttryckt det vidtaga "för undvikande av sådan skatt i större eller mindre omfattning", kan riksdagen dock ej finna riktigt.

Oavsett denna siffermässiga jämförelse måste största avseende fästas vid de av järnvägsstyrelsen påvisade fördelar, varmed förstatligandet äro förbundna och som kunnat uppnås två år tidigare genom godkännande av 1942 års inlösningsförslag. Dessa bestå bland annat i en förenklad förvaltning vid de 11 nu för statens järnvägar och Västeråsbanan gemensamma stationerna samt dessutom en särskilt under nuvarande högrafik värdefull minskning i tomvagnsdragningen. Att märka är vidare att det enligt den senaste uppgörelsen endast är aktiemajoriteten i banföretaget, som erbjudits till inlösen, vadan alltså banan ej kan förvärfvas i den form som det enligt tidigare förslaget erbjudna direkta inköpet av anläggningen inneburit och som 1939 års riksdag förutsatte vara den lämpliga.

Med hänsyn till de allmänna skäl som tala för ett fortsatt järnvägsförstatligande och då det för aktierna i företaget avtalade priset även för statens del torde kunna anses godtagbart, har riksdagen bifallit propositionen.

Till sitt bifall har emellertid riksdagen ansett sig böra foga en erinran att då nuvarande åtgärder för en statsinlösen av de privatägda järnvägarna inom riket vid 1939 års riksdag beslutades därtill knöts den förhoppningen att för dessa åtgärders genomförande ej skulle behöva åtgå längre tid än den av vederbörande kommitté angivna tidrymden av fem år. Denna av riksdagen uttalade förhoppning har emellertid ej kunnat förverkligas.

Även efter införlivning av Västeråsbanan med statsbanenätet återstår ett vittomfattande arbete, innan rikets järnvägssystem kan anses enhetliggjort. De efter Västeråsbanans förvärv alltjämt privatägda banorna motsvara till trafikrörelse efter inkomst räknat inemot 1/5 av hela det svenska järnvägssystemet och icke mindre än hälften av de år 1939 befintliga icke-statliga banorna. Vissa efter svenska förhållanden betydande banor kvarstå sålunda alltjämt såsom självständiga privatägda förvaltningsenheter. Det måste konstateras, att uppskovet med Västeråsbanans statsinlösen med all sannolikhet verkat fördröjande även på dessa banors förstatligande, vilket är att beklaga i ett avspärrningsläge som det nuvarande, varunder järnvägarna äro särskilt ansträngda och då fördelarna av ett enhetligt järnvägssystem framträda mer än vanligt tydligt.

Enligt vad som framgår av utländska erfarenheter och såsom tidigare även för Sveriges del av riksdagen fastslagits, kan det dock väntas att nyttan av en enhetlig förvaltning skall kvarstå även under normala tider. Riksdagen vill därför uttala en förväntan, att arbetet på övriga privatägda banors införlivning med statsbanenätet omedelbart fortsättes så att det av statsmakterna år 1939 uppställda målet nämligen ett i statens hand enhetligt drivet svenskt järnvägssystem kan snarast möjligt uppnås. Önskvärt är självfallet att de i detta avseende erforderliga åtgärderna skola kunna genomföras genom frivilliga uppgörelser. Erinras må emellertid om den lagstiftning i ämnet, varom förslag tidigare framlagts av 1936 års järnvägskommitté, men till vars genomförande hittills ej tagits ståndpunkt. Detta spörsmål har också framförts i två vid denna riksdag väckta men ännu ej behandlade motioner (I: 142 och II: 217).

Under återopande av det anförda får riksdagen anmäla, att riksdagen *dels* beslutat, att aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag må på avtalade villkor förvärvas av staten, *dels ock* till Förvärv av aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag för budgetåret 1944/45 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisat ett investeringsanslag av 25 200 000 kronor.

Stockholm den 16 maj 1944.

Med undersätlig vördnad.
