

## Nr 310.

Av herrar **Kollberg** och **Kristensson** i Osby, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 65, angående lån till Svenska lastbilaktiebolaget.

I proposition nr 65 till innevarande riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till *Lån till Svenska lastbilaktiebolaget m. m.* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 1 500 000 kronor. Det äskade beloppet avses av föredragande departementschefen att användas dels till minskning av en i bolagets balansräkning upptagen skuldpost Avräkning med statens järnvägar med cirka 1 milj. kronor, dels till utvidgning av företaget med cirka 500 000 kronor. I det bifogade statsrådsprotokollet erinrar departementschefen bl. a. om en inom statens järnvägar verkställd undersökning rörande den driftsekonomiska betydelsen av Lastbilaktiebolagets s. k. kretskörning, vilken utvisar, att vid trafikens nuvarande omfattning en nettobesparing av cirka 500 000 kronor per år skulle uppkomma.

Inledningsvis må härtill först anmärkas, att de i statsrådsprotokollet jämte i en till detta fogad bilaga redovisade uppgifterna om bolagets ekonomiska förhållanden icke lämna tilfredsställande upplysning om bolagets reella ekonomiska ställning. De redovisade vinst- och förlust- samt balansräkningarna, varav de för 1948 uppgivas vara preliminära, giva emellertid underlag för följande anmärkningar.

Man noterar å vinst- och förlusträkningens kreditsida för år 1948, att driftkostnaderna uppgå till 89,8 % av bruttoinkomsten. Följden härav har blivit, att bolaget fått begränsa avsättningarna för värdeminskning.

För de tre år, som bolaget drivits i statlig regi, redovisas en sammanlagd vinst på cirka 17 000 kronor. Undersöker man närmare, i vilken omfattning bolaget under de tre åren gjort vederbörliga avskrivningar å sitt bilmaterial — häri inräknat även värdet av släpvagnar och trafikrättigheter — kommer man emellertid till ett mindre gynnsamt resultat. Bolagets avskrivningsnivå synes ha hållit sig omkring 11 % för bilmaterielen, som utgör den alldeles övervägande delen av bolagets tillgångar (ca 90 %). För ett företag som detta måste en sådan avskrivningsprocent anses som synnerligen låg. En avskrivningsprocent omkring 20 hade varit mera normal. Härtill kommer, att bolagets vagnpark enligt de lämnade uppgifterna till största delen förefaller utgöras av äldre fordon, som bolaget övertagit från inköpta företag, en omständighet som icke talar till den förda avskrivningspolitikens förmån.

Om man gör experimentet att »räkna om» företagets räkenskaper och därvid höjer avsättningarna för värdeminskning av lastbilar, släpvagnar och trafikrättigheter till 20 % av det bokförda värdet före avskrivning — uppgifter å nyanskaffningsvärden ha ej funnits tillgängliga — kommer man fram till att bolaget, i stället för att ha gått med en vinst av cirka 17 000 kronor under de tre åren, skulle ha gått med förlust med cirka 0,59 milj. kronor. Resultatet av beräkningarna redovisas i sammandrag i vidstående tabell:

	1946	1947	1948 <sup>1)</sup>	Sa
Bokfört värde före samtliga avskrivningar, kr.	344 360	2 114 950	4 833 600	—
Verkställd avskrivning kr.	39 379	213 321	600 000	—
Dito i procent	11,4	10,1	12,4	
Redovisad vinst, kr.	622	1 206	15 500	17 328
Vinst (+) eller förlust (—) vid avskrivning om 20 %, kr.	— 28 871	— 208 462	— 351 220	— 588 553

<sup>1)</sup> Preliminära siffror.

Det finns anledning misstänka, att den förda avskrivningspolitiken medfört, att bolagets tillgångar bokförts till för högt värde. För år 1948 värderas bolagets tillgångar i det preliminära bokslutet till 4 374 700 kronor. En normal avskrivningsprocent skulle ha minskat detta värde avsevärt. Fördelen av den av järnvägsstyrelsen uppgivna nettobesparingen om 500 000 kronor per år för statens järnvägars del kommer genom dessa beräkningar i annat ljus.

Bolaget har under budgetåren 1947/48 och 1948/49 sammanlagt beviljats 3 milj. kronor för investeringar ur statsmedel. I den mån dessa belopp äro att betrakta som engångsanslag, avsedda att tillföra bolaget erforderligt rörelsekapital, torde ingenting vara att i och för sig invända häremot. Detta förutsätter emellertid, att bolagets löpande ekonomi skötes på ett sådant sätt, att medlen förräntas och att ytterligare mer omfattande anslag onödiggöras. Såsom av ovanstående framgår, synas dessa synpunkter icke hittills ha beaktats.

Det må i detta sammanhang erinras om att järnvägsstyrelsen redovisar, att bolaget av statens järnvägar år 1948 mottagit 288 000 kronor såsom gottgörelse för av bolaget för statens järnvägars räkning utförda prestationer. Av redogörelsen framgår emellertid inte, huruvida detta belopp frånräknats före redovisningen av nettobesparingen om 500 000 kronor.

Såsom inledningsvis framhållits, planerar bolaget ytterligare utvidg-

ningar under det kommande verksamhetsåret. På vad sätt dessa utvidgningar närmare tänkas utformade, framgår dock inte av propositionen. En redogörelse härför hade emellertid varit erforderlig för ställningstagande till det i propositionen framlagda förslaget.

Hittills har bolaget enligt vad som framgår av dels denna proposition, dels propositionen 1947: 132 företagit utvidgningar genom inköp av privatägda åkerier. — I hur stor utsträckning man företagit egna nyinköp, redovisas ej. — Såsom allmän målsättning för företaget har i den ovannämnda propositionen till 1947 års riksdag angivits en utvidgad bilrörelse i statens järnvägars tjänst, varigenom man skulle kunna bjuda trafikanterna en bättre service. Mot denna allmänna målsättning torde icke vara något att invända. I propositionen lämnas emellertid icke några uppgifter och anförs ej heller några synpunkter, som motivera uppfattningen, att en utvidgning av den offentliga lastbiltrafiken med motsvarande inskränkning av den enskilda skulle under nu rådande förhållanden medföra trafikekonomiska fördelar för näringslivet.

Oklarheterna rörande bolagets reella ekonomiska ställning synas i första hand tala för en konsolidering av företaget i stället för ytterligare utvidgning. Att en avvaktande hållning inför de föreslagna utvidgningarna nu bör intas motiveras ytterligare av den omständigheten, att, såsom även departementschefen framhåller, frågan om den framtida organisationen av statens järnvägars biltrafik befinner sig under utredning.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen, med ändring av det i proposition nr 65 framlagda förslaget, anvisar allenast ett investeringsanslag av 1 milj. kronor till *Lån till Svenska lastbilaktiebolaget m. m.* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1949/50, att användas till minskning av den i bolagets balansräkning upptagna skuldposten Avräkning med statens järnvägar.

Stockholm den 12 mars 1949.

*Gust. Kollberg.*

*Filip Kristensson*  
i Osby.

---