

Nr 65.

Av herr **Velander m. fl.**, om uppskov med förstatligandet av de enskilda järnvägarna m. m.

Vid 1939 års lagtima riksdag fattades ett beslut, som kan sägas innebära ett uttalande av riksdagen, att praktiskt taget samtliga såväl normal- som smalspåriga järnvägar samt därtill anslutna billinjer under loppet av cirka fem års tid böra genom frivilliga köpeförhandlingar förstatligas.

Om den ekonomiska innebörden av ett sådant förstatligande förelågo vid beslutets fattande icke några mera preciserade upplysningar. För den statliga kapitalinvestering, som erfordras, har utredningskommittén nämnt siffran 350 miljoner kronor, men det har även antagits, att beloppet kunde bli högre. Beträffande driftskostnaderna har i tidigare utredning, som omfattat enbart de *normalspåriga* järnvägarna, anförts en möjlig besparing av 4,7 miljoner kronor, vilken siffras riktighet emellertid från annat sakkunnigt håll blivit bestridd. Beträffande förändringen av driftskostnaderna för de *smalspåriga* järnvägarnas förstatligande har ingen som helst utredning verkställts, men det torde vara av de inledande underförstått och har i varje fall lämnats oemotsagt, att för dessa järnvägars del någon kostnadsbesparing näppeligen är möjlig utan tvärtom en driftskostnadsökning sannolik. Av järnvägsstyrelsens senaste i propositionen åberopade yttrande i frågan framgår, att styrelsen, som vid tidigare tillfällen starkt understrukt de ekonomiska fördelarna av förstatligandet, numera medger, att »de järnvägsekonomiska aspekterna på förstatligandet icke vore lika ljusa som de samhällsekonomiska; fördelarna av förstatligandet skulle enligt järnvägsstyrelsen ligga på det 'allmänt samhällsekonomiska planet'».

Syftet med denna motion är icke att föreslå upphävandet av riksdagens i vederbörlig ordning och av en avgjord majoritet fattade beslut. Det bör emellertid framhållas, att detta blott var ett allmänt principbeslut, som förutsatte, att genomförandet av förstatligandet skulle bli beroende på kommande utredningar och propositioner beträffande varje särskild järnväg, därvid givetvis såväl den särskilda transaktionens ekonomiska valör som även andra på frågan inverkan omständigheter skulle bli föremål för särskild prövning.

Det förefaller uppenbart, att såväl statsfinansiellt som med hänsyn

till de allmänna ekonomiska betingelserna i landet numera så förändrade förhållanden inträffat, att ett snabbt och omedelbart förverkligande av nämnda principbeslut icke kan synas lämpligt. Därest riksdagens ifrågasvarande principbeslut icke blivit vid föregående riksdag fattat under då rådande gynnsammare ekonomiska förhållanden, torde man kunna utgå ifrån att ett sådant förslag icke skolat kunna vid innevarande års riksdag bliva av Kungl. Maj:t framlagt och utav riksdagen antaget. Så betydande ingrepp i statsfinansiellt avseende och med hänsyn till det ekonomiska livet i landet lära näppeligen beslutas under så utomordentligt vanskliga tider som de nuvarande. Om denna uppfattning är riktig, torde därav också följa, att förverkligandet av fjolårets beslut för närvarande bör ställas på framtiden eller i varje fall ske endast i den mån som starka sakliga skäl tala för ett omedelbart förstatligande. I de fall då uppskov ej anses kunna ske, bör den största återhållsamhet från statens järnvägars sida iakttagas i fråga om nyinvesteringar i samband med statsdriftens utvidgande.

Statens finansiella ställning är för närvarande hårt ansträngd och hela den ekonomiska situationen utomordentligt pressad. Staten kan för närvarande icke genom beskattning uppdriva tillnärmelsevis hela det belopp, som erfordras för de löpande utgifterna. Endast med svårighet lär väl staten kunna komma att genom upplåning uppbringa hela det väldiga belopp, som erfordras för att utfylla täckningen av de löpande utgifterna, och det är överhuvud taget ovisst, om sådan upplåning kan ske utan en försämrande inverkan på penningvärdet till stor skada för hela vårt samhälle. Varje onödig utgift, varje onödig finansiell transaktion, som innebär någon påfrestning på penningmarknaden, är förden skull direkt skadlig, däri genom att den riskerar att leda till penningvärdets försämring och kan komma att förhindra den nödvändiga koncentrationen av alla våra ekonomiska resurser på livsviktiga ändamål. Det är en bjudande plikt att i detta läge, då såväl staten som hela samhällets ekonomi är till det yttersta pressad, undvika varje belastning, som, om den ock avser ett önskvärt ändamål, dock icke är trängande nödvändig utan kan uppskjutas. Den mycket stora finansiella och driftsekonomiska belastning, som järnvägsförstatligandet skulle innebära, bör därför uppskjutas tills mera normala förhållanden inträtt. Ett uppskov med inlösningspriset, då detta torde kunna baseras på perioden 1931—38.

Järnvägsförstatligandets finansiella betydelse framträder i skilda avseenden:

1:o. Om själva inlösningssumman har sagts, bland annat av förutvarande kommunikationsministern, att utbytet av på enskilda eller kommunala händer liggande järnvägsaktier mot statsobligationer eller skuldförbindelser, som kunna vara bundna ett flertal år framåt, icke utövar

någon påverkan eller innebär en påfrestning på kapitalmarknaden. Detta är en sanning med modifikation. Fall kunna visserligen förekomma, där en kommun eller enskilda kunna låta sådana bundna obligationer bliva liggande i sin portfölj, eller där till äventyrs erhållen kontant likvid kan användas som ersättning för upplåning, som eljest bort ske på marknaden. Då emellertid en stor del av de nu på sådana händer liggande järnvägsaktierna icke kunna anses ha ett på längre sikt bestämt framtidsvärde utan äro vanskliga papper, kan deras utbytande mot statsobligationer icke undgå att uppfattas såsom en ökning i förmögenhetsstyrkan eller i varje fall i likviditeten och torde på ett eller annat sätt direkt eller kanske snarare indirekt komma att påverka marknaden. För en privatperson kan utbytet av en osäker aktieportfölj mot en säker obligationsportfölj föranleda disposition av andra tillgångar på ett sätt, som belastar marknaden, och för en kommun, som innehar en stor statsobligationsportfölj, lär frestelsen att realisera denna för t. ex. byggnadsändamål komma att bliva ganska stark. Ytterligare tillkommer att i de fall, då verkligt svaga oräntabla järnvägar inköpas, det enligt den tänkta normalregleringen av köpeskillingen icke kan undgås, att en faktisk förmögenhetsökning uppstår hos säljaren. Det blir i detta fall en faktisk överbetalning av de ekonomiskt svaga banornas aktiekapital, och ny köpkraft skapas härmed.

2:o. All erfarenhet visar, att vid övertagandet och införlivandet i statens järnvägar av enskilda järnvägar mycket betydande belopp utöver köpeskillingen tillkomma för att sätta banan i ett bättre skick — man talar ibland om statsbanemässigt skick. Man kan som ett exempel erinra om järnvägsstyrelsens kända strävan — i och för sig förståelig men icke alltid ekonomisk — att rationalisera vagnparken genom att slopa de mindre tillfredsställande vagnarna och för stora anslagsbelopp på budgeten bygga nya moderna vagnar. Även förstärkning av banorna genom rälsbyten, förbättring av stationsutrustningarna, automatiska ställverk och många andra önskvärda ting framstå i statlig regi såsom något man icke kan undvara, ehuru den under blygsamma förhållanden arbetande enskilda driften fått reda sig utan dessa stora kapitalutlägg. Risken för fortlöpande kapitalutlägg utöver inlösningssumman torde alltså vara betydande. Detsamma gäller givetvis om bilinjernas införlivande med statens järnvägar.

3:o. Slutligen har man driftskostnaderna. Olika meningar ha rått om vilka besparingar på driftskostnaderna, som bli möjliga vid ett förstatligande. Nyss nämndes att besparingsciffran 4,7 miljoner kronor för de normalspåriga järnvägarna ansetts överdriven och att för de smalspårigas del ingen utredning är gjord, men risk för direkt driftskostnadsfördyring föreligger. Omstritt är däremot icke, att vid fullständigt förstatligande vid oförändrad statsbanetaxa en inkomstminskning av cirka 10

miljoner kronor uppstår, försåvitt icke denna inkomstminskning skulle kunna till någon del motvägas genom en till följd av de sänkta tarifferna ökad trafik. Det torde vara en bland de sakkunniga mycket allmänt omfattad åsikt, till vilken numera ej heller järnvägsstyrelsen ställer sig främmande, att det driftsekonomska slutresultatet av ett förstatligande i större eller mindre skala blir en ökad belastning på statens järnvägars driftsekonomi. Även denna faktor gör sålunda, att förstatligandet, vilka nu än fördelarna av detsamma kunna vara, dock blir en ekonomiskt betungande affär för statsverket.!

Inom järnvägsstyrelsen är för närvarande en hel delegation, med chefen för den ekonomiska byrån som chef, sysselsatt med förarbeten för förstatligandet. Man tycker att i dessa för vårt transportväsende påfrestande tider viktigare arbetsuppgifter kunde finnas för dessa, och att ekonomibyråchefen skulle vara mer än väl behövlig för statens järnvägars löpande och nu så komplicerade arbetsuppgifter.

På grund av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att vid nu inträdda förhållanden förstatligandet av de enskilda järnvägarna bör tills vidare anstå, där så utan olägenhet kan ske, samt att i de fall statsinlösen sker största återhållsamhet bör iakttagas från statens järnvägars sida i fråga om nyinvesteringar i samband med statsdriftens utvidgande.

Stockholm den 22 januari 1940.

Gustaf Velander.

J. B. Johansson.

William Nisser.

A. O. Frändén.

Karl Wistrand.

Ivar Ekströmer.

Lennart Bondeson.

Nils Holmström.

Carl Sundberg.

Harald Nordenson.