

Nr 186.

Av herr **Velander** m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar.

Enligt vid 1939 års lagtima riksdag fattat beslut stannade riksdagen för den meningen, att praktiskt taget samtliga såväl normal- som smalspåriga järnvägar med därtill anslutna billinjer under loppet av cirka fem år borde genom frivilliga överenskommelser förstatligas.

Såsom ett led i fullföljandet av det sålunda fattade beslutet förelades nästlidet års lagtima riksdag propositioner angående statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar.

I anledning av dessa propositioner väcktes likalydande motioner, nr 65 i första kammaren av undertecknad Velander m. fl. och nr 111 i andra kammaren av herr Lithander m. fl., däri hemställdes, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att vid dåmera inträdda förhållanden förstatligandet av de enskilda järnvägarna borde tillvidare anstå, där så utan olägenhet kunde ske, samt att i de fall, statsinlösen skedde, största återhållsamhet borde iakttagas från statens järnvägars sida i fråga om nyinvesteringar i samband med statsdriftens utvidgande.

Syftet med motionerna var, såsom synes, icke att åstadkomma ett upphävande av riksdagens i vederbörlig ordning fattade beslut utan ett enligt motionärernas förmenande, på grund av inträdda förhållanden, välmotiverat anstånd eller uppskov därmed.

Statsutskottet avstyrkte i utlåtande nr 137 bifall till motionerna. För bifall till desamma anfördes emellertid reservation av herr J. B. Johansson m. fl.

Riksdagens båda kamrar följde utskottsmajoriteten, därvid dock en stark minoritet röstade för bifall till motionerna.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 70 till nu pågående riksdag föreslås, såsom ett fortsatt led i effektuerandet av 1939 års riksdagsbeslut, statsförvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar.

Mot järnvägsstyrelsens beslut i ärendet, som föregått propositionens framläggande, har järnvägsfullmäktigen, direktören Oscar Falkman avgivit reservation, däri han avstyrkt förvärvet samt i anslutning därtill anført, bl. a., att förstatligandet av de enskilda järnvägarna syntes honom böra tillvidare uppskjutas med hänsyn till därmed förbundna betydande direkta och indirekta utgifter för statsverket, varjämte han ansåge, att under en tid, då staten för tillgodoseende av livsviktiga ändamål måste av landets medborgare skatte- och lånevägen uttaga maximum av det, som kunde av dem presteras, borde statens medel och kredit icke tagas i anspråk för förstatligandeåtgärder, som utan olägenhet kunde uppskjutas.

Föredragande departementschefen synes ock själv hysa viss tveksamhet. Han framhåller sålunda, att den ekonomiska situationen undergått en ytterligare försämring sedan föregående år, varför ett förnyat övervägande av frågan om omedelbar fortsättning av järnvägsförstatligandet kunde på denna grund ifrågasättas. Järnvägarnas utomordentliga betydelse för samfärdseln och folkförsörjningen ävensom för den militära försvarsberedskapen motiverade å andra sidan, enligt departementschefen, att varje ur allmän ekonomisk synpunkt försvarbar åtgärd borde vidtagas för att sätta dem i stånd att på det mest effektiva sättet motsvara de stora krav, som ställdes på desamma.

Vid bedömandet av frågan om ett uppskov med de enskilda järnvägarnas förstatligande är påkallat har man således att överväga, å ena sidan, den nuvarande exceptionella ekonomiska situationen och, å andra sidan, de fördelar för det allmänna, som äro förenade med ett omedelbart fortsatt förstatligande. Endast såvitt det kan visas, att fördelarna i sistnämnda hänseende äro så obestriddliga, att de ekonomiska hänsynen måste vika, torde ett fortsatt förstatligande nu böra fullföljas.

Innan vi närmare söka utveckla vår syn på denna problemställning, vilja vi förutskicka, att vi av bl. a. tekniska skäl icke finna oss böra yrka avslag å den föreliggande propositionen rörande Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar, ej heller å den proposition, som förväntas till pågående riksdag angående de s. k. Ystadsjärnvägarna. Då preliminära överenskommelser härutinnan redan föreligga, torde dessa lämpligen böra fullföljas å statens sida.

Ostridigt måste emellertid vara, att statens ekonomiska ställning, som redan år 1940 inträtt i ett extraordinärt läge, numera nått den gräns, där balansering av budgeten icke är möjlig med tillämpning av hitintills i vårt land tillämpade metoder. Sedan riksdagsbeslutet nästlidet år rörande järnvägsförstatligandet fattades, har staten emitterat det första försvarslånet å den för svenska begrepp enorma summan av i runt tal 800 miljoner kronor. Det andra försvarslånet å 500 miljoner kronor har därefter förelagts medborgarna till teckning före den 1 nästinstundande juli. Ytterligare krav av en storleksordning, som ännu icke kan överblickas, torde vara att emotse. Bortsett från utgifterna för arbetslösheten, som redan starkt gjort sig påmind och som väl kommer att stiga i den mån statsbeställningarna för försvaret avtaga i omfattning, beräknas budgeten för 1941/42 komma att lämna ett underskott av 600 å 1,000 miljoner kronor, om nu utgående skatter bibehållas oförändrade. Utfallet av riksstaten för löpande budgetår torde medföra ett underskott av kanske 1,700 miljoner kronor. Då det från föregående budgetår balanserade underskottet uppgår till 925 miljoner kronor, skulle det totala underskottet fram till juli 1942 sålunda kunna anslås till 3,200 å 3,600 miljoner kronor. Till jämförelse kan nämnas, att Sveriges totala statsskuld i juli 1939 uppgick till 2,600 miljoner kronor.

Här anförda siffror torde med all önskvärd tydlighet ådagalägga, att det statsfinansiella läget sedan år 1939, då principbeslutet om de enskilda järnvägarnas förstatligande fattades, och år 1940, då frågan därom på grund av förenämnda motioner togs under förnyad prövning, undergått en stark förändring. Redan vid angivna tidpunkter yppades dock stor tvekan med avseende å förstatligandets ekonomiska konsekvenser. Med den allvarliga förskjutning till det sämre, som det ekonomiska läget nu undergått, måste det framstå såsom en tvingande nödvändighet att ånyo pröva befogenheten av de tidigare fattade besluten. Det måste fastslås, att inga utgifter, som icke äro oundgängligen nödvändiga och som icke utan betydande risk kunna ställas på framtiden, kunna i nuvarande läge försvaras.

Det har av departementschefen i propositionen framhållits, att sättet för likvidernas erläggande — utgivande av 3 % statsobligationer med 10 års löptid — vore ägnat att minska de finansiella olägenheterna av de statliga kapitalinvesteringar, varom här vore fråga, ävensom att förvärven, ur allmän samhällssynpunkt sett, endast innebure ett överflyttande av redan befintliga tillgångar från enskilda händer till staten.

Häremot kan då först konstateras, att departementschefen själv från ekonomiska utgångspunkter uttalat tveksamhet rörande ett fortsatt järnvägsförstatligande i nuvarande läge och icke heller bestrider, att vissa finansiella olägenheter äro därmed förenade. Förnekas kan väl icke heller, att här ifrågasättes ett statens engagement, som, likaledes av ekonomiska skäl, helst borde helt undvikas. Utgörandet av den på framtiden ställda likviden måste med all sannolikhet komma att sammanfalla med inlösningen av de nu upplagda försvarslånen, vilka, enligt vad förutsätts må, torde komma att i någon form bliva konverterade. Härtill kommer — såsom redan framhållits vid riksdagens tidigare behandling av denna fråga — att dessa obligationer redan före inlösningstiden måste komma att belasta den allmänna lånemarknaden. Detta gäller än mer, därest hänsyn toges till den undan för undan försvårade ekonomiska situationen för såväl kommuner som enskilda. Departementschefens antydan att det här endast gäller ett överförande av vissa redan befintliga tillgångar från enskilda till staten torde väl ock närmast äga teoretiskt intresse.

Den genom förstatligandet av de enskilda järnvägarna ökade kapitalinvesteringen i statsbanorna och detta kapitals vidare behandling i redovisningshänseende har icke berörts i propositionen. T. o. m. budgetåret 1937/38 redovisades statsbanornas kapital i lånekapital och annat kapital. Den förra posten uppdelades i dels sådana belopp, som skulle finansieras med trafikinkomster, dels ock sådana belopp, som finansierades med andra medel, avsedda att successivt avföras skattevägen. I samband med den nya uppställningen av riksstaten fr. o. m. budgetåret 1938/39 verkställdes en avskrivning av i rikshuvudboken upptagna icke räntabla tillgångar. Denna reglering inne-

bar, att statsbanornas kapital nedskrevs med cirka 500 miljoner kronor. Det torde kunna förutsättas, att de sålunda verkställda nedskrivningarna omfattat ej oväsentliga värden, som ägt samband med förvärv av enskilda järnvägar. Vid ett bedömande av de ekonomiska konsekvenserna av järnvägsförstatligandet torde sålunda ej böra förbises, att de belopp, som komma till synes i inlösningsobligationer, i viss utsträckning kunna förväntas bli föremål för avskrivning genom framtida skattebelastning. Mot dessa, enligt vårt sätt att se, synnerligen allvarliga ekonomiska konsekvenser böra de fördelar vägas, som kunna motivera ett omedelbart fortsatt förstatligande av enskilda järnvägar.

I propositionen betonas nödvändigheten av att under nuvarande krisläge ur folkförsörjnings- och försvarssynpunkt sammanföra ledningen av järnvägarna i en hand. Därjämte betonas fördelarna av att transporter kunna utföras snabbare, billigare och ur trafikteknisk synpunkt mera rationellt, var till kommer att vagnparken kan utnyttjas effektivare.

Härtill kan erinras, att möjligheter i antydda hänseenden redan förefinnas. Sålunda har staten genom förfogandelagen medel i sin hand att vid utomordentliga förhållanden helt kunna disponera över de enskilda järnvägarna. Därjämte har statens transportkommission utrustats med sådana befogenheter, att den på ett i alla avseenden ändamålsenligt sätt kunnat och kan utnyttja landets hela trafikapparat och förbereda den samordning, som i en extrem situation kan vara erforderlig. Ledningen för de enskilda järnvägarna synes även till fullo hava insett sitt ansvar härvidlag, vilket kommit till uttryck i ett intimt samarbete med statsbaneledningen och statens övriga organ. Då tidigare framhållits, att vissa banor eftersatt underhåll och nyanskaffning av rullande materiel, torde beaktas, att detta närmast ägt tillämpning å ekonomiskt svaga enheter, som numera till övervägande del redan inlemmats i statsbanenätet. Staten äger härvid sålunda redan möjlighet att i erforderlig utsträckning råda bot på eventuella brister. De nu återstående icke förstatligade järnvägarna få ock förutsättas — speciellt med hänsyn till deras under senaste år förbättrade ekonomi — äga goda betingelser att på ett nöjaktigt sätt tillgodose samhällets krav.

Den svenska industrien är givetvis i hög grad beroende av en god trafikapparat med låga frakter. Det bör dock beaktas, att ett omedelbart fortsatt förstatligande i många fall kan tänkas medföra direkt motsatt verkan.

Departementschefen uttalar, att, där skäligen villkor för förvärv av viss enskild järnväg ej kunna ernås med hänsyn till nuvarande goda inkomstgivning för järnvägarna, hinder ej bör möta att låta anstå med övertagandet i avvaktan på den kommande utvecklingen. Därmed synes emellertid i själva verket departementschefen hava gjort avsteg från den av honom hävdade principen om nödvändigheten av järnvägarnas förstatligande.

Då det får förutsättas, att inlösningsvillkoren giva uttryck för den stats-

nytta, som förklarats vara avsikten med förvärvet, bör priset i och för sig icke bliva utslagsgivande. Konsekvensen skulle under sådant förhållande bli, att den eftersträfvade statliga fördelen bleve lokaliserad till de banor, som genom sitt lägre värde lämpligen nu kunna förvärfvas. Avsikten att under rådande kritiska förhållanden snarast kunna sammanföra i en hand ledningen av landets järnvägar, varåt propositionen särskilt giver uttryck, skulle därmed bliva illusorisk.

I anslutning till vad sålunda anförts, kunna vi icke finna annat än att de ekonomiska skälen för ett uppskov tillsvidare med järnvägsförstatligandet i högsta grad motivera ett sådant uppskov och sålunda även överväga de fördelar, som kunna förväntas uppkomma genom ett omedelbart fortsatt förstatligande.

Vi hemställa därför,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att, med hänsyn till nu inträdda extraordinära ekonomiska förhållanden, förstatligandet av de enskilda järnvägarna bör tillsvidare anstå, detta dock icke i sådana fall där preliminära överenskommelser rörande dylikt förstatligande redan träffats mellan järnvägsstyrelsen och styrelsen eller ledningen för visst järnvägsföretag.

Stockholm den 1 mars 1941.

Gustaf Velandér.

William Nisser.

Gustaf Björkman.

Harald Nordenson.

Lennart Bondeson.

Gustaf Tamm.
