

Nr 19.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv för statens järnvägars räkning av aktier i aktiebolaget svenska godsbilcentraler m. fl. bolag; given Stockholms slott den 16 januari 1942.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 16 januari 1942.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

I skrivelse den 22 november 1941 har *järnvägsstyrelsen* hemställt om godkännande av en mellan styrelsen, å ena, samt vissa enskilda järnvägsföretag, å andra sidan, träffad överenskommelse om förvärv för statens järnvägars räkning av aktier i vissa biltrafikföretag.

Järnvägsstyrelsen meddelar till en början, att den 1 och 4 november 1941 överenskommelse träffats mellan å ena sidan Stockholms rederiaktiebolag Svea samt å andra sidan trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle om försäljning till trafikförvaltningen av hälften av rederibolagets aktieinnehav

i tre närmare angivna biltrafikföretag. Den andra hälften av detta aktiekapital vore avsedd att förbli i rederibolagets ägo. I skrivelse den 4 november 1941 hade trafikförvaltningen erbjudit järnvägsstyrelsen att för statens järnvägars räkning förvärva tre femtedelar av de sålunda övertagna aktierna till ett pris per aktie, motsvarande det trafikförvaltningen själv erlagt.

Anbudet avser följande aktieposter till här angivna priser, nämligen	
1,500 aktier i aktiebolaget svenska godsbilcentraler, envar	
om 100 kronor till parikurs, eller således till	kronor 150,000
1,800 aktier i aktiebolaget landtransport, envar om 100 kro-	
nor till parikurs, eller således till	» 180,000
525 aktier i aktiebolaget nordisk biltjänst, envar om 100	
kronor efter en kurs av 150 procent, eller således till	» 78,750
	Kronor 408,750.

I anledning härav har styrelsen med trafikförvaltningen träffat preliminärt och på Kungl. Maj:ts godkännande beroende avtal angående förvärv för svenska staten av angivna aktieposter. Avtalet torde med uteslutande av där till hörande balansräkningar såsom bilaga få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Järnvägsstyrelsen har såsom allmän motivering för sin framställning anført följande:

Vid ett flertal av de transportväsendet berörande offentliga utredningar, som under det sistförflutna årtiondet blivit verkställda, ha biltrafikens mångahanda organisationsproblem påkallat uppmärksamhet. Det har därvid gällt icke blott biltrafikens interna organisationsförhållanden utan även den samordning av biltrafiken med de båda äldre samfärdselgrenarna, järnvägar och sjöfart, som ansetts nödvändig för att vinna en god allmän transporthushållning. Angelägenheten av en sådan samordning framhölls med styrka redan av 1932 års trafikutredning, vars allmänna inställning i detta stycke framgår av uttalandet, »att det förnämsta medlet för åstadkommande av förbättrade praktiska och ekonomiska förhållanden på transportväsendets område vore en ändamålsenlig *arbetsfördelning* eller med andra ord en riktig organisation av samhällets trafikapparat, såsom helhet betraktad. Syftet med denna arbetsfördelning vore i första hand att, så vitt möjligt, inrikta varje trafikmedel på ombesörjande av de transporter, som det i samhällets gemensamma intresse kunde med större fördel än ett annat trafikmedel utföra» (statens offentliga utredningar 1935: 12, sid. 15). Målsättningen för denna samordning synes kunna sammanfattas i tre ord, effektivitet, bekvämlighet, billighet, effektivitet i form av högvärdiga transportprestationer, bekvämlighet för den trafikerande allmänheten samt låga kostnader såväl samhällsekonomiskt som i den enskilda trafikantens budget.

Det nu villkorligt avtalade aktieförvärvet är att anse som ett led i en dylik samordning. Uppslaget till detta förvärv har kommit från den järnvägarnas samarbetsnämnd, som i december 1940 utsågs av järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen gemensamt, med uppgift i första hand att träda i förbindelse med biltrafiknämnden i och för samråd beträffande förestående nyordning av den yrkesmässiga biltrafiken. I styrelsens den 14 december 1940 dagtecknade skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, vari bl. a. samarbetsnämndens tillsättning anmäldes, medde-

lades också, att nämnden skulle verkställa och framlägga sådana utredningar och förslag, som ur allmänna järnvägsekonomiska synpunkter kunde visa sig erforderliga vid bedömandet av lämpliga åtgärder för ett rationellt transportväsens uppbyggande.

Under år 1941 ha vissa sådana utredningar kommit till utförande, och samarbetsnämnden har därvid, vad angår här förevarande fråga, kommit till den uppfattningen, att diskuterad kundtjänstverksamhet, med uppgift att utveckla trafiken »från dörr till dörr», borde i lika mån verka för statens och enskilda järnvägar — vilket är av särskild vikt i städer med föreningsstationer — och följaktligen vara järnvägarnas gemensamma egendom. Genom denna gemenskap skulle dels vinnas största möjliga enkelhet i den nya verksamhetens organisation och dels i möjlig mån undvikas, att det system med reglerade transportvägar, som åstadkommits genom järnvägarnas godssamtrafiksordning, sönderbrytes i och med tillkomsten av från järnvägshåll dirigerad landsvägstrafik.

Möjligheterna att befrämja en god transporthushållning torde icke oväsentligt ökas samtidigt som ökad bekvämlighet för trafikanterna ernås, om den planerade samverkan mellan trafikmedlen omfattar jämväl representanter för den inrikes sjöfarten. Betydelsen av sådan samverkan har framhållits bl. a. av 1932 års trafikutredning, vars sista undersökning var ägnad åt förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel.

Att trafikutredningen i detta hänseende icke kom fram till någon positiv åtgärd torde närmast ha sammanhängt med det förhållandet, att sjöfarten är en näring, vilken står främmande för den statliga reglering, som alla de landväga transportmedlen i större eller mindre grad äro underkastade, och vilken reglering enligt trafikutredningens intentioner skulle väsentligt utbyggas.

I nuvarande läge, då ingen syftar längre än till rent frivilliga överenskommelser, väger berörda skillnad i handlingsfrihet däremot ej lika tungt. Från linjesjöfartens relativa obundenhet av författningar och dylikt är man nämligen icke berättigad sluta, att densamma skulle vara bäst betjänt av ett tillstånd med ohämmad konkurrens. Fastmer framstår det som visst, att ett ömsesidigt respekterande av den allmänna transporthushållningens intressen kan vara till fördel på lång sikt såväl för denna näringsgren som för dess kunder.

Tanken på samarbete med den inrikes linjesjöfarten har legat så mycket närmare till hands, som det på området dominerande företaget, nämligen Stockholms rederiaktiebolag Svea, sedan någon tid varit i besittning av en organisation för landsvägstransporter, vilken har tillräckliga dimensioner för att kunna tjäna som stomme för en sådan utbyggnad av kundtjänsten som den ovan antydda.

Nu föreliggande överenskommelse innebure, fortsätter järnvägsstyrelsen, att halvp parten av sagda organisation för landsvägstransporter överlätits på järnvägsförvaltningarna, formellt på en järnvägskoncern, trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, vad syftet angår däremot på vårt lands järnvägar gemensamt. För detta ändamål bade aktiestocken i respektive företag uppdelats på två lika stora serier, sjöfartsägda A-aktier och järnvägsägda B-aktier. I så måtto vore affärsuppställningen för övrigt ett fullbordat faktum, att B-aktierna redan vore järnvägsägda. Det avtal, som järnvägsstyrelsen underställde Kungl. Maj:ts prövning, berörde alltså icke direkt sjöfarten utan hade blott till syfte att tillförsäkra statens järnvägar skälig anpart i de järnvägsägda aktierna. Såsom antyddes i ingressen till avtalet hade statens järnvä-

gars inträdande såsom delägare varit förutsett vid träffandet av överenskommelsen mellan rederibolaget och trafikförvaltningen. Styrelsen hade också på grund härav, innan överenskommelsen kommit till stånd, haft tillfälle att taga del av föreliggande handlingar och styrelsen hade därvid icke funnit anledning till erinran. Rörande avtalets ekonomiska innebörd uttalar styrelsen:

Av § 1 i avtalet inhämtas, att — såsom redan inledningsvis berörts — förevarande förvärv gäller motsvarande tre tiondedelar av aktiekapitalet i tre biltrafikföretag, nämligen aktiebolaget svenska godsbilcentraler, aktiebolaget landtransport samt aktiebolaget biltjänst med ett sammanlagt aktiekapital av 1,275,000 kronor. Bolagen, vilka administrativt bilda en enhet, bedriva verksamhet, som omspannar praktiskt taget hela landet. Sålunda finnas huvudkontor i Stockholm, filialkontor i Uppsala, Västerås, Karlstad och Kristianstad, dotterbolag med godsbilcentraler i Stockholm, Göteborg, Malmö, Eskilstuna, Örebro, Norrköping, Linköping, Jönköping, Borås, Halmstad, Kalmar, Vetlanda, Hälsingborg och Karlshamn. Agenturer i Östersund, Sundsvall, Söderhamn, Gävle, Falun, Mora, Kungsör, Lidköping, Mjölby, Värnamo, Västervik, Eksjö, Ängelholm, Sösådal, Trelleborg och Ystad samt åkerier i Stockholm, Göteborg, Malmö, Gävle och Kristianstad.

Då den verksamhet, som biltrafikföretagen bedriva, nämligen lokal- och fjärrtrafik med lastbilar, speditjonsrörelse och transportförmedling, är relativt nystartad, hava aktiernas värden icke kunnat bestämmas efter avkastningen utan måst baseras på resp. bolags tillgångar. En värdering av dessa är utförd genom av rederibolaget tillkallade värderingsmän. Denna värdering slutar på följande belopp för resp. aktiebestånd:

aktiebolaget svenska godsbilcentraler kronor	554,734: 81
» landtransport »	647,462: 65
» biltjänst »	287,766: 85
	Summa kronor	1,489,964: 31.

Sagda värdering tillika med bolagens räkenskaper hava granskats av två auktoriserade revisorer, den ene tillkallad av trafikförvaltningen, den andre tillkallad av rederibolaget. Dessa granskningsmän hava vitsordat värderingen och uttalat, att bolagen fört en sund bokslutspolitik. De hava emellertid erinrat om att vissa magasinsbyggnader äro uppförda på ofri grund, varför, då möjlighet saknades att bedöma om tomtupplåtelseavtalen kunde förnyas vid avtalstidens utgång, smärre extra avskrivningar hade bort vidtagas. — Dessa revisorernas erinringar hava beaktats vid prisbestämningen av aktierna.

Som ovan framhållits har trafikförvaltningen vid denna prisbestämning liksom vid överenskommelsens träffande i övrigt reellt ehuru ej formellt handlat som representant för samtliga svenska järnvägar. Enligt vad järnvägsstyrelsen kunnat finna, har man också från båda parternas sida sökt komma till en rättvis värdering av tillgångarna.

Om värdet för statens järnvägar av uppgörelsen framhåller styrelsen, att även om beräkningarna under nuvarande tidsförhållanden måste anses i viss mån osäkra och ovissa detta kunde å andra sidan icke spela någon större roll. Vad järnvägsförvaltningarna önskade bli delaktiga i vore ju icke i första hand de förefintliga skäligen blygsamma reallgångarna utan själva organisationen, vilken för övrigt måste utbyggas och kompletteras i sådan

utsträckning, att det nu förefintliga endast betecknade en begynnelse. Värdet i uppgörelsen låge med andra ord i de perspektiv, som därmed öppnades, och närmare bestämt däri, att på en mängd orter kontakt åstadkommes mellan järnvägsförvaltning och bilorganisation, mellan järnvägsekonomi och biltrafikekonomi samt indirekt också mellan järnvägs- och sjöfartssynpunkter, vilket allt borde kunna medverka till en förbättrad transport-hushållning och vara av särskild betydelse i det nydaningsskede, vari lastbilstrafiken komme att befinna sig efter slutet av nu pågående krig.

Planerna på förbindelsenätets utbyggande och kundtjänstens fullkomnande syftade, fortsätter styrelsen, främst på framtida normala förhållanden; i nuvarande situation med ständigt tilltagande knapphet på materialier för bildriften måste givetvis en utvidgning av landsvägarnas trafikapparat vara utesluten. Trots detta ville det synas järnvägsstyrelsen, som om ett av järnvägar och rederiföretag samägt företag skulle kunna ha en stor uppgift att fylla även i nuvarande situation. Styrelsen syftade därvid främst på den trafikmedlens samordning i knapphetens och rationaliseringens tecken, vilken förr eller senare torde bliva en tvingande nödvändighet och för det dåvarande vore föremål för närmare utredning genom trafikkommissionens försorg. Det ifrågasatta tvångsvisa överförandet av transporter från motorfordon till järnvägar och sjöfart eller omvänt borde, ville det synas styrelsen, väsentligt underlättas, om det funnes företag, som åtog sig transporter inom samfärdselns alla grenar, varmed följde, att ett överförande i viss utsträckning kunde ske utan den trafikerande allmänhetens direkta medverkan.

Vad beträffar sättet för finansieringen av affärstransaktionen har järnvägsstyrelsen erinrat om att vid vissa tidigare skedda förvärv av aktier i trafikföretag till köpeskillingens gäldande fått disponeras till järnvägsstyrelsens förfogande stående, närmast som rörelsekapital avsedda likvida medel. Styrelsen syftar därvid på de jämlikt beslut av statsmakterna vid 1938 års riksdag företagna förvärven av aktiemajoriteten i de järnvägsföretag, vilka sedermera benämndes de statliga järnvägsbolagen. Även för aktieteckningen i statens järnvägars dotterbolag aktiebolaget trafikrestauranger har järnvägsstyrelsen efter av Kungl. Maj:t meddelat tillstånd disponerat visst belopp av till styrelsens förfogande stående likvida medel.

Med stöd av dessa precedensfall föreslår järnvägsstyrelsen, att jämväl här förevarande förvärv måtte få finansieras på angivet sätt. Detta gällde själva köpeskillingen. I avtalet omförmälda räntor samt andel i vissa smärre utlägg syntes däremot böra avföras bland statens järnvägars driftutgifter.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte *dels* för statens del godkänna den nu träffade överenskomsten, *dels ock* bemyndiga styrelsen att av till styrelsens förfogande stående likvida medel för inköp av aktier i aktiebolaget svenska godsbilcentraler m. fl. disponera ett belopp av högst 410,000 kronor.

Departements-
chefen.

Det mellan Stockholms rederiaktiebolag Svea och vissa enskilda järnvägsföretag ingångna avtalet om överlåtelse till de senare av bolagets halva aktiekapital i tre bolaget tillhöriga dotterbolag för landsvägstransporter ingår som ett led i en samordning mellan olika trafikmedel. I avtalet uttalas sålunda, att genom positiv medverkan från parternas sida ett ökat samarbete åsyftas mellan sjöfart, järnvägstrafik och biltrafik. Därest statens järnvägar i enlighet med det statsmakternas prövning nu underställda avtalet förvärva viss andel eller tre femtedelar av den av de enskilda järnvägarna inköpta aktiestocken, skulle jämväl statens järnvägar komma att delta i här berörda samverkan.

Såsom framgår av järnvägsstyrelsens redogörelse rörande de tre trafikbolag, i vilka aktier skulle förvärfvas, bilda bolagen en enhet, vars verksamhet omspannar stora delar av landet. Denna verksamhet omfattar speditörsvärksamhet och transportförmedling samt lokal- och fjärrtrafik med lastbilar. Värdet i den träffade överenskommelsen för statens järnvägars vidkommande torde såsom järnvägsstyrelsen framhållit i huvudsak bestå däri, att på olika orter kontakt åstadkommes mellan järnvägsförvaltning och bilorganisation samt indirekt också mellan järnvägs- och sjöfartsintressen. Dessa förhållanden kunna antagas medverka till en önskvärd förbättring av landets transporthushållning, vilket särskilt under nu rådande förhållanden, då långt gående regleringsåtgärder i fråga om transportapparaten visat sig nödvändiga, torde vara av betydelse.

De aktier, som skulle inköpas av statens järnvägar, skulle förvärfvas för ett sammanlagt belopp av 408,750 kronor, motsvarande för aktierna i aktiebolaget svenska godsbilcentraler och i aktiebolaget landtransport aktiernas parivärde och för aktierna i aktiebolaget nordisk biltjänst en kurs av 150 procent. Den avtalade köpesumman grundar sig på de värden å bolagets tillgångar, vartill särskilt tillkallade värderingsmän och auktoriserade revisorer uppskattat desamma.

Ehuru biltrafikens framtida utveckling nu ter sig oviss och en kapitalinvestering av här ifrågavarande slag därför i viss mån måste anses osäker, synes dock statens järnvägar böra medverka till den med aktieförvärvet åsyftade samordningen. Jag vill därför tillstyrka, att avtalet underställes riksdagens prövning. Köpeskillingen synes på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit lämpligen kunna likvideras genom att styrelsen bemyndigas att av till styrelsens förfogande stående likvida medel disponera erforderligt belopp, avrundat 410,000 kronor. I avtalet omförmälda räntor samt andel i vissa smärre utlägg torde däremot böra avföras bland statens järnvägars driftutgifter.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna ifrågavarande, vid statsrådsprotokollet fogade avtal angående förvärfv av aktier i aktiebolaget svenska godsbilcentraler m. fl. bolag;

dels ock medgiva, att järnvägsstyrelsen må till bestridande av köpeskillingen för nämnda aktier disponera av till styrelsens förfogande stående likvida medel ett belopp av högst 410,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

C.-A. v. Schéele.

Köpeavtal.

Sedan förhandlingar förts mellan representanter för Stockholms Rederiaktiebolag Svea, nedan kallat Rederi Svea, samt vissa enskilda järnvägar i syfte att genom samtliga intresserade parter positiva medverkan skapa ett ökat samarbete mellan sjöfart, järnvägstrafik och biltrafik, samt överenskommelse den 1 och 4 november 1941 träffats mellan Rederi Svea och Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, Bergslagernas Järnvägsaktiebolag & Co., här nedan kallat Trafikförvaltningen, om försäljning från Rederi Svea till Trafikförvaltningen av aktier motsvarande halva aktiekapitalet i nedan angivna aktiebolag, i vilken överenskommelse en vidare överlåtelse av sagda aktier på annat eller andra järnvägsföretag är förutsedd, har denna dag mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen för Svenska Staten, nedan kallad styrelsen, å ena sidan, samt Trafikförvaltningen å andra sidan träffats följande avtal.

§ 1.

Trafikförvaltningen, som på grund av förenämnda överenskommelse är ägare av halva antalet aktier i följande aktiebolag med nedan angivna totala aktiekapital, nämligen

Aktiebolaget Svenska Godsbilcentraler med aktiekapital av	kronor 500,000:—
Aktiebolaget Landtransport med aktiekapital av	kronor 600,000:—
Aktiebolaget Nordisk Biltjänst, vars firma tidigare varit Aktiebolaget Biltjänst, med aktiekapital av	kronor 175,000:—
försäljer härmed för en köpeskillning av Fyrahundraåttatusensjuhundrafemtio (408,750:—) kronor till styrelsen tre femtedelar av sagda aktieinnehav, d. v. s.	
1,500 st. aktier i Aktiebolaget Svenska Godsbilcentraler, envar om Kr. 100:— till parikurs, eller således till	kronor 150,000:—
1,800 st. aktier i Aktiebolaget Landtransport, envar om Kr. 100:— till parikurs, eller således till	kronor 180,000:—
525 st. aktier i Aktiebolaget Nordisk Biltjänst, envar om Kr. 100:—, efter en kurs av 150 %, eller således till	kronor 78,750:—
	Kronor 408,750:—

§ 2.

Köpeskillningen likvideras senast 14 dagar efter det i § 5 angivna villkor blivit uppfyllt, i samband varmed överlämnas antingen aktierna in blanco transporterade och försedda med kupongark med kuponger från och med nummer ett, eller däremot svarande interimbevis. Styrelsen erlägger därvid ränta beräknad efter 4 procent årligen fr. o. m. den 21 november 1941 t. o. m. likviddagen, ävensom ett belopp av högst Kr. 2,500:— utgörande andel i av Trafikförvaltningen i samband med förvärvet av de överlåtna aktierna havda utlägg.

§ 3.

Ifrågavarande köp grundas bland annat å härvid såsom bilagor 1—3 bifogade balansräkningar per den 30 september 1941, därvid hänsyn toges till att vissa förändringar hava skett till följd av bolagens normala verksamhet.

§ 4.

Parterna äro ense därom, att sådana åtgärder skola vidtagas, att Rederi Svea och dess rättsinnehavare i bolagen skola hava rätt att utse två styrelseledamöter jämte två suppleanter, att Styrelsen skall äga rätt utse en styrelseledamot jämte en suppleant samt att Trafikförvaltningen jämte medparter eller rättsinnehavare likaledes skola äga utse en styrelseledamot jämte en suppleant, varjämte de sålunda valda ledamöterna skola utse en femte, vilken skall vara styrelsens ordförande, jämte suppleant för denne.

§ 5.

Detta avtal är för styrelsens del ingånget under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande.

Skulle sådant godkännande ej föreligga före den 1 juli 1942, är detta avtal till alla delar förfallet utan ersättningskyldighet för någondera parten.

§ 6.

Detta avtal är upprättat i tre original exemplar, varav parterna tagit var sitt, medan det tredje tillställts Rederi Svea.

Stockholm den 22 november 1941.

Göteborg den 23 november 1941.

Kungl. Järnvägsstyrelsen
G. DAHLBECK.

Erik Malmkvist.

Trafikförvaltningen
Göteborg—Dalarne—Gävle
Bergslagernas Järnvägs-
aktiebolag & Co.
Y. SIMONSSON.