

## Nr 59.

Ankom till riksdagens kansli den 9 juni 1944 kl. 1 em.

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner angående lagstiftning rörande tvångsinlösen av enskild järnväg.*

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen nr 142 i första kammaren av herr *Nilsson, Johan*, i Malmö och herr *Forslund* samt nr 217 i andra kammaren av herrar *Andersson* i Göteborg och *Hallberg*.

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att förslag till lag rörande tvångsinlösen av enskild järnväg måtte omedelbart utarbetas och snarast föreläggas riksdagen.

Motionärerna framhålla till en början, att 1939 års riksdag fattade beslut om att de enskilda järnvägarna skulle förstatligas, därvid riksdagen uttalade, att förstatligandet borde genomföras snarast möjligt, helst inom fem år. Ännu vore emellertid mer än hälften av de enskilda järnvägarna i enskild ägo. Tidpunkten för genomförandet av 1939 års beslut kunde icke ens tillnärmelsevis skönjas. Att förstatligandet icke kunnat fullföljas i den takt, som 1939 års riksdag avsett, finge bl. a. tillskrivas den omständigheten, att järnvägarna under de gångna krisåren sett sin trafik avsevärt ökad. Genom god inkomstgivning hade järnvägarna kunnat sanera sina ekonomiska förhållanden och därutöver giva en relativt god utdelning på aktierna. Dessa förhållanden ävensom ovissheten om det framtida penningvärdet hade sålunda fått till följd, att järnvägsbolagen blivit mindre villiga att för rimliga pris överlåta sin egendom till staten mot de 3 procent statsobligationer, som staten plägade lämna i likvid för de företag, som förvärvades. För att kunna fullfölja riksdagsbeslutet inom rimlig tid syntes därför andra åtgärder vara nödvändiga. Redan 1936 års järnvägskommitté hade i sitt i oktober 1938 avgivna betänkande framlagt förslag till »Lag om inlösen av enskild järnvägsverksamhet». Denna lag vore enligt kommitténs mening avsedd att träda i kraft, därest frivillig överenskommelse om statsförvärv av viss enskild järnväg icke kunde ernås. Enligt motionärernas mening vore det nu nödvändigt att en sådan lagstiftning genomfördes.

Beträffande de skäl, som i övrigt anförts till stöd för det i motionerna framförda yrkandet, får utskottet hänvisa till motionerna.

Över motionerna ha till utskottet efter remiss inkommit yttranden från järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen. För innehållet i dessa yttranden redogöres här nedan.

1936 års järnvägskommitté avlämnade den 21 oktober 1938 *betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet* (SOU 1938: 28). I detta förordades ett förstatligande av de enskilda järnvägarna såsom den lämpligaste lösningen av järnvägarnas organisations- och rationaliseringsproblem. Kommittén förutsatte, att frivillig överenskommelse om förvärv av de olika järnvägsenheterna skulle kunna träffas på basis av respektive företags affärsvärde. För det fall att järnvägsföretag skulle uppställa icke antagbara villkor och därigenom äventyra enhetliggörandet, föreslogs i *utkast till lag om inlösen av enskild järnvägsverksamhet* befogenhet för Kungl. Maj:t att medgiva statens järnvägar att inlösa enskild järnvägsrörelse och därmed sammanhörande rörelse (järnvägsverksamhet) efter en för sådant särskilt fall verkställd objektiv värdering av företaget. Bestämmelserna i lagen avsåge även i tillämpliga delar förfarandet vid fusionering.

I betänkandet har kommittén upptagit till behandling frågan om *järnvägs-koncessionens rättsliga natur*. Kommittén uttalar, att beviljandet av en koncession är beroende av en undersökning rörande järnvägens behövlighet eller lämplighet ur allmänna kommunikations- och ekonomiska synpunkter. Genom koncessionssystemet öppnades vidare möjlighet för staten att för varje särskilt fall tillse, att anläggandet och drivandet av en järnväg anförtroddes endast den, som kunde antagas hava erforderliga förutsättningar för att handhava järnvägsdriften. Koncessionen innehölle förbud mot överlåtelse utan Kungl. Maj:ts tillstånd men gällde dock företaget såsom sådant, oberoende av framtida växlingar i avseende å ägare till järnvägen. Koncessionen ansåges sålunda i händelse av företagens överlåtande alltjämt lända till efterrättelse. Uppfyllede icke järnvägens ägare sina förpliktelser enligt koncessionen, ägde Kungl. Maj:t överlämna driften till annan. De i koncessionen upptagna villkoren och inskränkningarna rörande koncessionshavares förfoganderätt över järnvägen och järnvägsdriften avsåge emellertid icke att upphäva eller rubba själva äganderätten till järnvägen. Den järnvägsägare genom koncessionen givna rätten att ombesörja trafiken torde därför närmast vara att betrakta såsom en starkt inskränkt näringsrättighet. Beträffande frågan om *statens rätt att vidtaga förändringar i eller upphäva meddelad järnvägskoncession* uttalar kommittén den mening, att hänsyn till ett genom koncessionen uppkommet rättsförhållande icke får lägga hinder i vägen för strävandena att åstadkomma en ordning, som gör det möjligt att på det mest rationella sätt utnyttja järnvägarnas transportkapacitet till båtnad för landets utveckling och till förhindrande, så vitt möjligt, av att i järnvägarna redan nedlagda kapital onödigtvis förintas. Att staten skulle vara förhindrad att, därest så funnes påkallat, ingripa i fråga om järnvägarna allenast därför att ett ifrågasatt ingrepp skulle sakna tydligt stöd i koncessionsbestämmelserna, torde ej heller stå i överensstämmelse med den grund varå själva koncessionerna vilade. Järnvägarnas betydelse ur samhälls-ekonomisk synpunkt motiverade att, när så erfordrades, positiva ingrepp från statens sida företoges i syfte att, med tillbörligt beaktande av den enskildes

intressen, skänka järnvägarna de utvecklingsmöjligheter, på vilka de såsom transportmedel kunde göra anspråk. Några principiella hinder mot en lagstiftning i sådant syfte torde enligt kommitténs mening icke kunna påvisas. Vid en på lagstiftning grundad statlig inlösen av en järnväg eller ock fusionering av samma järnväg bleve ägaren dels förhindrad att vidare driva sitt järnvägsföretag, d. v. s. fortsätta sin näring, dels skyldig att till staten respektive enskilda avstå det förmögenhetsobjekt som järnvägen utgjorde, eftersom i varje fall själva järnvägsanläggningen med tillhörande materiel alltid måste medfölja, när företaget överginge i andra händer. Uppenbart vore, att allmänna rättsregler krävde, att full ersättning lämnades för det värde, som kunde visas ligga i det förmögenhetsobjekt, som ägaren genom en ny lagstiftning kunde komma att avstå till staten eller annan. Eftersom nu förmögenhetsobjektets värde finge anses inbegripa även det ekonomiska värdet av rättigheten att driva järnvägen, behövde ingen konflikt rörande grunderna för ersättningsanspråket beträffande sistnämnda värde uppstå, om reglerna för en skälig ersättning i övrigt bleve på ett tillfredsställande sätt utformade.

Beträffande *grunderna för ersättningens beräkning vid en statsinlösen eller fusionering* anför kommittén, att de flesta järnvägskoncessionerna i vårt land innehålla bestämmelser om villkoren vid en eventuell statsinlösen av järnvägen. För en fusion finnes inga bestämmelser i koncessionerna rörande fastställandet av de i fusionen ingående företagens värde. Spörsmålet huruvida staten ägde befogenhet att lagstifta om inlösen även för sådana järnvägar, för vilka koncessionerna saknade inlösningsbestämmelser, samt huruvida staten skulle anses skyldig att vid en tvångsinlösen oförändrat tillämpa koncessionernas inlösningsbestämmelser, där sådana finnes, vore i viss mån föremål för delade meningar. Frånvaron av bestämmelse om inlösen i en koncession kunde enligt kommitténs mening icke innebära, att statsmakterna medvetet skulle för all framtid hava velat lämna ur sina händer möjligheten att reglerande ingripa med hänsyn till de växlingar, som utvecklingen vid varje särskild tidpunkt medförde, utan visade endast, att järnvägsnätets blivande stora samhällseliga betydelse icke stått fullt klart för statsmakterna under de första åren av järnvägarnas tillkomst. I de fall åter då inlösningsvillkor finnes stipulerade i koncessionen, låge det närmast till hands att beträffande grunderna för beräkningen av ersättningen hänvisa till en tillämpning av dessa bestämmelser. Emellertid hade det visat sig att en uppgörelse vid en inlösen eller fusion icke lämpligen kunde ske efter i koncessionerna stadgade villkor.

I detta avseende framhåller kommittén, att bestämmelserna i koncessionerna äro i åtskilliga punkter mycket obestämt och allmänt avfattade. Lösesumman skulle sålunda enligt koncessionerna antingen motsvara kapitaliserade beloppet under visst antal år av vederbörande järnvägsföretags nettobehållning av trafiken eller ock bestämmas av gode män. Man finge emellertid av koncessionerna icke någon enhetlig ledning för klargörande av begreppet »nettobehållningen av trafiken». Ett annat betydelsefullt spörsmål,

som i detta sammanhang inställde sig, vore frågan om avskrivningarna. I koncessionerna saknades nämligen varje föreskrift om den norm som härvid borde följas. Problemet krävde även beaktande från en annan synpunkt. Ofta inneslöte en och samma järnväg flera koncessionerade järnvägsenheter, för vilka olika inlösenbestämmelser gällde, enär järnvägen tillkommit under en följd av år. Det kunde knappast vara riktigt, ens där det till synes formellt låte sig göra, att bedöma varje koncessionsenhet inom ett företag såsom en ekonomiskt fristående bandel. En inlösen av järnvägsföretagen i överensstämmelse med koncessionsvillkoren skulle vidare i flera fall kunna innebära, att inlösen komme att omfatta allenast egendomen för själva järnvägsrörelsen, medan övrig egendom, exempelvis aktier i andra järnvägsföretag, hotell- och bilrörelse, skogsmarker m. m., lämnades utanför, även om den för ägarna förlorade i värde, sedan själva järnvägen blivit inlöst. Vid ett koncessionsenligt järnvägsinköp vore staten slutligen icke utan särskilt åtagande skyldig att övertaga ansvaret för avtal, som föregående ägare ingått i och för järnvägsdriften. Med hänsyn till nu angivna omständigheter syntes det icke kunna komma i fråga att tillämpa den inlösningsbestämmelse i koncessionerna, som utginge ifrån en rent bokföringsmässig uppskattning av järnvägens värde.

Ett koncessionsenligt statsförvärv av järnvägar skulle därför — fortsätter kommittén — blott kunna genomföras på grundval av den i inlösningsklausulerna såsom alternativ förekommande föreskriften om värdering av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionshavaren två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte. Vid bestämmandet av inlösningsvärdet hade gode männen fria händer att beträffande varje särskild järnväg träffa de avgöranden, som kunde av dem befinnas rättvisa och billiga. Denna frihet vid väljandet bland olika synpunkter, men framförallt den omständigheten, att skiljenämnderna kunde antagas komma att bli olika för nästan varje bana, kunde befaras komma att resultera i ur principsynpunkt skiljaktiga och ur värderingssynpunkt sinsemellan ojämförbara inlösningsvärden. Ett dylikt missförhållande, som vid ett mera sporadiskt förekommande förstatligande kanske icke borde tillmätas så stor betydelse, måste vid ett samtidigt förstatligande av alla eller de flesta enskilda järnvägarna framträda som en orimlighet, sett från statsverkets sida, och som en orättvisa från de vid värderingarna mindre gynnade järnvägarnas sida. Ej heller alternativet med en i enlighet med koncessionernas bestämmelser företagen värdering av gode män kunde sålunda under föreliggande omständigheter förordas. Ur synpunkten av såväl statens som de enskilda järnvägarnas intresse syntes därför de nuvarande olikartade inlösningsgrunderna böra ersättas med regler, som vore ägnade att vid sin tillämpning giva mera enhetliga och rättvisa resultat, försåvitt något enhetliggörande av järnvägsväsendet överhuvud skulle kunna genomföras. Några rättsliga hinder för statsmakterna att uppställa sådana grunder syntes icke föreligga. På samma gång de gjordes lika för samtliga enskilda järnvägar borde emellertid eftersträvas att ansluta dem så nära som möjligt till andemeningen

i de på olika sätt utformade bestämmelserna i de skilda koncessioner som funnes, när det självfallet måste anses vara ett önskemål att så långt möjligt undvika reella ändringar i det rättsläge, som kunde förefinnas i statens förhållande till järnvägsföretagen och deras ägare. De i inlösningsbestämmelserna meddelade reglerna angående lösenbeloppets fastställande av gode män syntes lämpligen böra till sin princip bibehållas såsom det enda förfaringssätt som borde komma till användning. Gode männen, av kommittén benämnda värderingsmännen, borde dock erhålla en något annorlunda sammansättning än de i koncessionerna angivna.

Beträffande de ersättningsgrunder, som skäligen borde tillämpas vid ett överförande i statens ägo respektive vid en fusionering av de enskilda järnvägarna, uttalar kommittén, att det torde vara lämpligt att i första hand klargöra, efter vilka synpunkter ersättningsbeloppen (köpeskillingarna) torde komma att beräknas vid en på frivillig överenskommelse grundad statsinlösen eller fusion av enskilda järnvägar. Då fråga uppstode om en frivillig uppgörelse, komme självfallet järnvägens affärsvärde alltid att tillmätas avgörande betydelse vid underhandlingar mellan parterna rörande köpeskillingens storlek. Affärsvärdet åter vore en slutprodukt, i vilken såsom huvudfaktorer inginge uppskattning av järnvägsföretagets i genomsnitt utfallande avkomst, parternas uppfattning om företagets framtida ekonomiska möjligheter samt det tekniska skick vari järnvägen befunde sig.

Kommittén fäster uppmärksamheten på att i koncessionernas inlösenvillkor grunder saknas för värderingsmännens värdering av järnvägen. Formellt vore de därvid fullständigt obundna. Det finge emellertid antagas, att avsikten varit, att de skulle så långt möjligt i första hand taga ledning av de bestämmelser, som koncessionerna innehålla rörande grunderna för det alternativa förfaringssätt, enligt vilket värderingen skulle ske på basis av järnvägens på visst sätt beräknade årliga nettoinkomst. Även i koncessionerna mötte man sålunda tanken att järnvägens affärsvärde borde ligga till grund för bestämmande av lösenbeloppet, eftersom järnvägens nettoinkomst vid en riktig skötsel av företaget och en riktig bokföring intet annat vore än ett uttryck för affärsvärdet. Den omständigheten att denna tanke icke fått en sådan utformning i koncessionernas inlösningsbestämmelser, att dessa kunde tillämpas, borde icke hindra, att affärsvärdet uppställdes såsom den ur olika synpunkter enda riktiga huvudgrunden för bedömandet av en järnvägs inlösenvärde. I enlighet därmed borde till ledning för värderingsmännens uppgift angivas, att till grund för bestämmandet av inlösenbeloppet för en järnväg skulle i första hand läggas dess affärsvärde. I fråga om järnvägens i genomsnitt utfallande avkomst vore att märka, att till grund för värderingen borde i huvudsak läggas avkastningen för de tio före värderingsåret liggande åren med borträknande av de för järnvägen två bästa och två sämsta åren. Emellertid talade billigheten för att i de fall, ett järnvägsföretag mot ägarens bestridande ansåges böra inlösas, inlösningsvärdet fastställdes till minst det belopp, som uppnåddes vid en försäljning av järnvägen med tillbehör, om driften lades ned, eller vad som

brukade benämnas järnvägens realisationsvärde. Även med hänsyn till andra omständigheter torde fall kunna förekomma, då en tvångsinlösen endast på basis av det rena affärsvärdet kunde komma att te sig som en obilighet mot ägaren.

Beträffande de yttranden, som avgåvos över kommittébetänkandet, får utskottet, såvitt nu är i fråga, hänvisa till propositionen nr 207 vid 1939 års riksdag, s. 107—124. Svenska järnvägsföreningen åberopade ett utlåtande av justitierådet N. Gärde och Sveriges industriförbund en promemoria av professorn N. Herlitz. Dessa handlingar äro återgivna å s. 145—154 i propositionen.

Frågan om förstatlågande av de enskilda järnvägarna förelades 1939 års riksdag genom förenämnda proposition nr 207. Föredragande departementschefen, statsrådet Strindlund, yttrade i propositionen bl. a. följande.

Hinder ur rättslig synpunkt synes icke föreligga mot en lagstiftning, som grundad å allmänna trafikintressen ålägger de enskilda järnvägarnas innehavare att avstå järnvägarna till staten mot ersättning, bestämd efter grunder angivna i särskild lag. Hänsyn till bestående rättsförhållanden kan ej anses påkalla, att den på koncessionen grundade rättigheten skall i detta hänseende intaga någon särställning i förhållande till varje annan enskild rätt. Det synes stå i god överensstämmelse med järnvägarnas betydelse som samfärdsmedel, att statsmakterna, med fullt beaktande av den enskildes intresse, reglerande ingripa å detta område i syfte att utnyttja järnvägarnas transportkapacitet till bätnad för landets materiella och kulturella utveckling. Den omfattande utredning som föreligger i ärendet synes på ett övertygande sätt ådagalägga, att ur synpunkten av allmänt gagn betydande trafikintressen med nödvändighet kräva, att de enskildas rätt att driva en järnväg i många fall får vika.

Huruvida det önskade enhetliggörandet kan vinnas utan anlitande av en dylik lagstiftningsåtgärd må tills vidare lämnas öppet. Som i flera yttranden framhållits, synes nämligen något trängande behov icke föreligga för ett omedelbart lagstiftningsinitiativ. De under år 1938 genomförda förvärven av aktiemajoriteten i vissa järnvägsbolag utvisa, att vid de underhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och intressenterna i bolagen, vilka föregått förvärven, enighet kunnat nås rörande inlösningsgrunderna och inlösningsvärdenas beräkning. Anledning förefinnes därför till antagande, att även i fortsättningen frivilliga överenskommelser skola leda till resultat, som för båda parterna kunna betraktas såsom tillfredsställande. Åtskilliga järnvägar ha dessutom redan deklarerat sin redobogenhet att sälja; andra torde tills vidare ha ställt sig avvaktande i avbidan på statsmakternas ställningstagande till frågan om järnvägsnätets enhetliggörande. Sedan principbeslut om statsinlösen fattats, lära även många av dessa järnvägar komma att inleda förhandlingar om försäljning till staten. Järnvägsstyrelsen uttalar också, att någon tillämpning av lagen icke kan komma i fråga vare sig under år 1939 eller år 1940. Vid sådant förhållande torde det vara lämpligare att tills vidare söka sig fram på frivillighetens väg så långt som detta är möjligt.

Om alltså lagstiftningen i frågan om enhetliggörandet tills vidare uppskjutes, torde sakens utveckling närmast få bero av järnvägsstyrelsens och de olika järnvägsföretagens förmåga av godvillig överenskommelse.

I anledning av propositionen väcktes inom riksdagen flera motioner. Här må nämnas, att i två likalydande motioner, nr 281 i första kammaren av

herr Velander m. fl. och nr 435 i andra kammaren av herr Gezelius m. fl., hemställdes, att riksdagen ville uttala, att enligt dess mening en tvångsinlösen av enskilda järnvägar, i den mån en sådan ansåges påkallad, i varje fall icke borde äga rum i strid med koncessionernas inlösningsbestämmelser.

Statsutskottet yttrade i utlåtande nr 172 i anledning av propositionen jämte i ämnet väckta motioner bl. a. följande:

I anledning av väckta motioner om förstatligande av hela det svenska järnvägsnätet framhöll 1933 års riksdag, att i ett stort antal utländska stater ett dylikt förstatligande redan vore genomfört. I ett flertal länder hade statsbanesystemet därvid uppkommit på så sätt, att staten under förekommande kriser nödgats understödja de privata företagen därhän, att deras banor slutligen tillfallit staten. I vissa andra länder såsom England och Amerika, där järnvägarna i huvudsak äro i enskilda företagens hand, kännetecknades den senaste tidens utveckling av en delvis genom statliga tvångsåtgärder genomförd koncentration. Genom redan tidigare verkställda utredningar hade även vad Sverige beträffar klarlagts, att stora järnvägsekonomiska och därmed också samhällsekonomiska besparingar stode att vinna på denna väg, ej endast i form av bättre utnyttjande av materiel och trafikpersonal utan ock genom centralisering av det speciellt inom järnvägsdriften tyngande arbetet med kassarörelse, redovisning och statistik samt också genom bortfallandet av en del överflödig förvaltningsledning.

De nu verkställda utredningarna hava bekräftat, att en rätt genomgripande samordning erfordras av det nu på över ett femtiotal förvaltningar splittade svenska järnvägssystemet. Bekräftats har emellertid också, att förhoppningar ej längre kunna ställas om en dylik samordning genom de privata förvaltningarnas egna åtgöranden, utan att statens ingrepp härvidlag snarast ske i form av de enskilda banornas införlivning med statsbanenätet.

Då i väckta motioner framhållits, att en lagstiftning efter de riktlinjer, som föreslagits av 1936 års järnvägskommitté, skulle »innebära ett allvarligt hot mot rättssäkerheten genom att legalisera obehöriga ingrepp i enskild rätt», anser utskottet angeläget framhålla, att den uppfattning, som sålunda motionsvis kommit till uttryck, får anses ganska ingående och för övrigt också enhälligt vederlagd av de sakkunniga. I anslutning till de sakkunnigas och myndigheternas i detta avseende gjorda uttalanden må erinras om, att kommunikationernas och då i första hand landsvägs- och järnvägsnätens utbyggnad och förbättring varit ett av de mest elementära ändamål i fråga om vilket enskild rätt ansetts höra få vika för allmän. Redan i 1910 års kommittébetänkande angående lag om expropriation antydde också behovet av den allmänna expropriationslagstiftningens komplettering genom lagar begränsade till specialområden. På samma rättsgrund som denna allmänna sedan länge gällande expropriationslagstiftning är de sakkunnigas lagutkast uppbyggt. I förhoppning att de behövliga inlösningsåtgärderna skola på frivillighetens väg kunna genomföras, har emellertid departementschefen ej framlagt något lagförslag i ämnet. Vid sådant förhållande torde det ej nu vara erforderligt med något närmare ställningstagande till frågan om en eventuell inlösningslagstiftnings berättigande och än mindre om de här berörda lagstiftningsbestämmelsernas närmare innehåll.

Beträffande frågan om den omfattning, vari förstatligandet bör ske, synes den uppfattningen alltmer göra sig gällande, att järnvägsekonomiskt samt också ur trafikanternas synpunkt tillvaron av skilda driftsenheter ej är till gagn vare sig då fråga är om till varandra anslutande järnvägslinjer eller

beträffande banor, vilka äro jämnlöpande eller som konkurrera om helt eller delvis gemensamma trafikområden.

I anslutning till kommitténs uppfattning anser utskottet, att det blivande förstatligandet bör omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej äro att betrakta som spårvägar eller hava liknande lokal karaktär och som öfverhuvud äro av den allmänna betydelse att de böra fortbestå. I yttrande öfver kommitténs förslag har järnvägsstyrelsen förordadt, att en plan uppgjordes, och anförde därvid, att huvudavsnitten i en dylik plan vore tämligen själfvallna, nämligen Skånes enskilda järnvägar, övriga normalspårsbanor i Götaland, bergslagsnätet och smalspårsnäten. I likhet med järnvägsstyrelsen anser utskottet, att förvärven böra ske successivt och planmässigt. Det torde dock i verkligheten visa sig, att vissa undantag från den utstakade ordningsföljden kunna bliva erforderliga. Detta gäller exempelvis i fråga om en smalspårig bana, som står i nära beroende av en bredspårig, om vars inlösen avtal skall träffas. I överensstämmelse med såväl den allmänna transporthushållningens som också de enskilda järnvägarnas intressen torde stå, att förstatligandet kan ske så snabbt som möjligt. Under övergångstiden med då rådande ovissa läge måste nämligen vissa svårigheter alltid lättare uppkomma för en rationell skötsel av banorna. Utan att underskatta omfattningen av alla åtgärder, som äro förknippade med förstatligandet — och detta gäller lika mycket försäljningsförhandlingarna som själva överflyttningen — vill utskottet alltså uttala den förhoppningen, att för införlivningen med statsbanesystemet ej skall behöva åtgå längre tid än den i kommittébetänkandet angivna tidrymden av fem år. I anslutning till väckta motioner tillstyrker utskottet, att en permanent institution skapas i form av en opartisk nämnd, bestående av förslagsvis tre personer och i övrigt så sammansatt, att den kan med tillbörlig auktoritet behandla uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m.

I kommitterades lagutkast finnas detaljerade normer utarbetade för värderingen av de till inlösen ifrågasatta järnvägsföretagen. I likhet med departementschefen måste emellertid utskottet ifrågasätta lämpligheten av att genom dylika till sina blivande verkningar ovissa ersättningsnormer binda de blivande förhandlingarna, vid vilka väl dock torde komma att tillfyllest beaktas sådana av kommitterade angivna huvudfaktorer som järnvägsföretagets avkastning, verkställt underhåll, realisationsvärde samt värde i övrigt, varvid väl också hänsyn kommer att tagas till verkställda tekniska förbättringar, särskilt sådana, som vidtagits i rationaliseringssyfte. Såsom departementschefen antytt böra liknande värderingsgrunder, som tillämpats vid statens senaste järnvägsförvärf, också kunna tjäna till ledning. Utskottet utgår från som själfallet, att ingen otillbörlig pressning å inlösningsprisen får ifrågakomma exempelvis genom emotiverade uppskov från statens sida med förvärven. I detta sammanhang vill emellertid utskottet frambålla önskvärdheten av att förvärven ej — såsom hittills emellanåt skett — genomföras allenast indirekt genom förvärf av en aktiemajoritet utan i den mera direkta och också mera betryggande form, som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebär.

Under hänvisning i övrigt till vad sålunda ovan anförts vill utskottet nu här till sist *sammanfattningsvis* erinra hurusom vad det svenska järnvägsväsendet beträffar det ingalunda lärer kunna göras gällande att statsdriften visat sig underlägsen privatdriften. I detta hänseende sammanfalla de svenska erfarenheterna med de från Tyskland, Nederländerna, Belgien, Italien, för



att nu endast nämna ett fåtal av de länder, där järnvägarna efter hand för statligats. I själva verket är det allttjämt rådande svenska systemet med en mängd på olika förvaltningsenheter splittrade, delvis jämnlöpande och sinsemellan konkurrerande banlinjer att betrakta som otillfredsställande och representerande ett stadium, som eljest så gott som överallt i världen övervunnits.

Såväl ur den allmänna samfärdselns synpunkter som kanske främst rent nationellt måste det därför vara att hälsa med den största tillfredsställelse, att nu — med utgångspunkt från ett av 1933 års riksdag taget initiativ och på grundval av förslag, utarbetat av en allsidigt sammansatt kommitté — proposition kunnat framläggas om det svenska järnvägsnätets enhetliggörande. I stort sett efter de riktlinjer, som i propositionen framlagts, anser sig utskottet böra tillstyrka, att en allmän införlivning med statsbanesystemet sker av landets enskilda banor, såväl de normalspåriga som smalspåriga. Ange- läget är att detta förstatligande kan snarast genomföras. Detta gäller ej minst av hänsyn till de av inlösningen berörda enskilda banornas egna intressen.

Utskottet hemställde bl. a., att riksdagen måtte såsom yttrande angående de i propositionen angivna åtgärderna för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet i skrivelse till Kungl. Maj:t åberopa vad utskottet sålunda an- fört.

Reservation anfördes av fem av utskottets ledamöter. Utskottets utlåtande godkändes av riksdagen.

I anledning av Kungl. Maj:t proposition nr 137 till 1940 års riksdag angående statsförvärv av Göteborgs—Borås med flera järnvägar, väcktes två likalydande motioner, den ena inom första kammaren av herr Velander m. fl. (nr 65) och den andra inom andra kammaren av herr Lithander m. fl. (nr 111), vari hemställdes, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att vid inträdda förhållanden förstatligandet av de enskilda järnvägarna borde tills vidare anstå, där så utan olägenhet kunde ske, samt att i de fall statsinlösen skedde största återhållsamhet borde iakttas från statens järnvägars sida i fråga om nyinvesteringar i samband med statsdrif- tens utvidgande.

I utlåtande nr 137 i anledning av propositionen och motionerna uttalade statsutskottet bl. a.:

Då nu ifrågasättes uppskov med inlösningsåtgärderna vill utskottet erinra att nuvarande kritiska läge tvärtom kan sägas utgöra en anledning att på- skynda desamma. Framhållas må att huvudmotivet för tillkomsten av 1918 års järnvägskommitté — vars på sin tid beslutade tillsättning kan betrak- tas som upptakten till de olika på varandra följande utredningar, som slut- ligen år 1939 ledde till ett principbeslut i frågan — var de under världs- kriget gjorda erfarenheterna om det svenska järnvägssystemets svagheter och dess oförmåga att i sin säregna splittring fylla transportuppgifterna under de ej minst för järnvägarna påfrestande världskrigsåren.

Samma olägenheter hava även i nu rådande allvarliga avspärrningsläge gjort sig gällande. Den utjämning av godsvagnsbeståndet, som påkallats av vagnsbristen, har endast ofullständigt kunnat genomföras; medan man på vissa bansträckor måst gå så långt som till trafikens ransonering genom lastningsförbud hava vissa enskilda förvaltningar i stället haft överskott på vagnar. Banornas uppdelning på olika ägare och gällande föreskrifter om

vagnars framdraging över vissa fastslagna samtrafiksvägar hava också försvårat en särskilt av bränslebristen betingad intensivare utnyttjning av de även i övrigt trafikstarkare elektriska banlinjerna.

All utländsk erfarenhet bekräftar behovet av starka statsingrepp för järnvägsväsendets samordning, en samordning som vid krigstillfälle växer till ett oavvisligt krav.

Från ledande ansvarigt håll har för utskottet starkt betonats att behovet av att det svenska järnvägsväsendet snarast enhetliggöres numera — i belysning av erfarenheterna under nu rådande avspärrningsläge — framträder väsentligt klarare än vid tidpunkten för 1939 års riksdagsbeslut. Ett mycket påtagligt missförhållande har härvid angetts vara eftersatt förnyelse främst av den rullande materielen, men även av banans överbyggnad samt underläten rationalisering. Det har påvisats att de enskilda järnvägarnas godsvagnsbestånd — med några framträdande undantag — i betydande utsträckning utgöres av sådana vagnstyper eller är så föråldrat, att vagnarna ej kunna inkopplas i statsbanornas fjärrgodståg utan att äventyra trafiksäkerheten. Särskilt under en krisperiod sådan som den nuvarande med dess abnorma omkastningar i trafikförhållandena äro dessa olägenheter framträdande. Än mer kännbara måste de bli vid ett krigsläge.

Utskottet anser alltså, att arbetet med de privata järnvägarnas inlösen bör fortgå efter de riktlinjer, som statsmakterna angåvo vid 1939 års lagtima riksdag. Den starka förändring i det allmänna tidsläget, som tvivelsutan sedan dess inträffat, torde så långt ifrån motivera uppskov att densamma i stället kommer järnvägsnätets förening i statens hand att framstå som än mer angelägen. Ej endast för den allmänna transporthushållningen utan även för de enskilda järnvägarna och deras trafikanter är det av intresse, att nuvarande övergångstid med dess ofördelaktiga återverkan på banornas skötsel ej onödigt förlänges. På olika håll och särskilt genom 1936 års järnvägskommitté hava utförts omfattande värderingar och annat utredningsarbete. Dessa förberedelser måste uppenbarligen förlora väsentligt i värde i den mån inlösningsarbetena nu avbrytas för att eventuellt ånyo framdeles upptagas vid någon oviss tidpunkt.

Sammanfattningsvis må erinras om järnvägarnas utomordentliga betydelse för samfärdsel och folkförsörjning samt också ej minst för den militära försvarsberedskapen. Under de förra världskrigsåren framträdde tydligt svagheten av det svenska järnvägsväsendets redan då såsom otidsenlig ansedda splittring på en mångfald skilda bansystem, i stor utsträckning ekonomiskt svaga och mindre rationellt skötta. Sedan med utgångspunkt från dessa erfarenheter 1918 års järnvägskommitté tillsatts och sedan förhoppningarna om privata fusioner genom de enskilda järnvägarna själva ej infriats samt sedan därefter 1933 års riksdag tagit nytt initiativ i frågan åstadkoms slutligen vid nästlidna års lagtima riksdag efter ytterligare vittomfattande utredningar principbeslut om det privatägda järnvägsnätets övergång på staten. Det synes angeläget att detta statsmakternas beslut ej nu frånträdes. Kraven på en snar verkställighet av den sedan länge förberedda samordningen av det svenska järnvägsnätet genom statsförvärf av de enskilda järnvägarna måste tvärtom stegas i den mån som trafiksvårigheterna skärpas.

Utskottet hemställde, att motionerna icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd. Reservationer anfördes av fem ledamöter. Utskottets utlåtande godkändes av riksdagen.

Vid 1941 års riksdag väcktes i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 70 angående statsförvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar två likalydande motioner, den ena inom första kammaren, nr 186, av herr Velander m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 248, av herr Janson i Frändesta m. fl., vari hemställdes, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att, med hänsyn till nu inträdda extraordinära ekonomiska förhållanden, förstatligandet av de enskilda järnvägarna borde tills vidare anstå, detta dock icke i sådana fall där preliminära överenskommelser rörande dylikt förstatligande redan träffats mellan järnvägsstyrelsen och styrelsen eller ledningen för visst järnvägsföretag.

Statsutskottet yttrade i utlåtande nr 57 i anledning av propositionen och motionerna bl. a.:

Ur allmänna samfärdselsynpunkter men också med tanke på den militära försvarsberedskapen finner utskottet det alltjämt angeläget, att det tidigare beslutet fullföljes. Utskottet vill därför uttala sin anslutning till departementschefens uppfattning att, även om det allmänna ekonomiska läget numera ytterligare skärpts, detta förhållande i och för sig ej kan tillräckligt motivera, att åtgärderna för att enhetliggöra järnvägsnätet tills vidare böra anstå. En dylik principiell uppfattning utesluter emellertid icke att, därest överenskommelse om förvärv av viss enskild järnväg ej kan ernås på för staten skäliga villkor, det kan bli nödvändigt att tills vidare låta anstå med övertagandet av sådan järnväg.

Utskottet hemställde därför, att motionerna icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd. Två ledamöter reserverade sig. Vad utskottet hemställt bifölls av riksdagen.

Vissa frågor angående förstatligandet av de enskilda järnvägarna behandlades i första kammaren den 15 april 1942 i ett svar av chefen för kommunikationsdepartementet å en interpellation av herr Forslund (F. K. 14: 20 f).

I sitt över motionerna avgivna remissyttrande har *järnvägsstyrelsen* — efter en redogörelse för vissa uttalanden av 1936 års järnvägskommitté samt av föredragande departementschefen, järnvägsstyrelsen och riksdagen år 1939 — anfört bl. a. följande.

Av det nu anförda torde tydligt framgå, att statsmakterna år 1939 icke hyste tvekan beträffande vidtagande av erforderliga lagstiftningsåtgärder, för den händelse det skulle visa sig omöjligt att på frivillighetens väg under avsedd tidrymd genomföra det under 1939 beslutade järnvägsförstatligandet.

I anledning av de remitterade motionerna vill järnvägsstyrelsen först framhålla, att styrelsen redan 1939 var övertygad om, att en sådan lag som den av 1936 års järnvägskommitté föreslagna skulle komma att visa sig erforderlig, sedan järnvägsförstatligandet fått fortgå under ett par år. Visserligen var för det dåvarande trafikutvecklingen relativt svag och förhandlingsviljan i konsekvens därmed förhållandevis god. Det låg emellertid i sakens natur, att de järnvägar, vilka först anmält sig till att komma i fråga till statsförvärv, också skulle visa sig resonligast i fråga om villkoren. För övrigt hade vissa av de inlägg, som från enskilt järnvägshåll gjorts vid behandlingen av 1936 års kommittéförslag, givit vid handen, att åtminstone huvudparten av de

trafikstarkaste järnvägarna icke skulle stå att förvärva i fall av full valfrihet från säljaresidan, utan blott om staten kunde förväntas vara beredd att i nödfall tillgripa tvångsinlösen.

Vid betraktande av det hittills utförda förstatligandearbetets resultat måste järnvägsstyrelsen nu, i likhet med herrar motionärer, konstatera, att för flertalet av de för landets transportväsen mest betydelsefulla banorna 1939 års principbeslut tyvärr ännu är orealiserat. Det får emellertid icke förbises, att styrelsen svårligen kunde underlåta att först förhandla om uppgörelse med de banor, som själva begärt förhandlingar, ävensom att statsmakterna år 1939 uppenbarligen godtagit en sådan ordning i fråga om statsförvärven, att början skulle göras med skånebanorna med fortsättning därefter uppåt landet. Mot takten i förstatligandearbetet t. o. m. 1941 års riksdag torde heller knappast kunna göras någon befogad erinran. I och med att den med representanter för Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya järnvägsaktiebolag (SWB) preliminärt träffade uppgörelsen om statsförvärv av nämnda bolags järnvägar våren 1942 avvisades, kom emellertid hela det ifrågavarande arbetet in i en återvändsgränd, ett sakförhållande, som ännu ingalunda förlorat sin vikt, även om med tillfredsställelse kan konstateras, att själva SWB-affären numera förts i hamn. Att år 1942, efter misslyckandet med SWB, upptaga förhandlingar med exempelvis Bergslagernas järnvägsaktiebolag (BJ) syntes järnvägsstyrelsen näppeligen kunna ifrågakomma, då ju alldeles särskilt från BJ-koncernens sida i dess olika förgreningar motståndet i princip mot förstatligandet framträtt med särskild styrka.

Om däremot en lag om tvångsinlösen i huvudsaklig anslutning till 1936 års järnvägskommittés förslag i ämnet varit gällande, när förhandlingarna upptogs med SWB, torde med största säkerhet kunna antagas, att beslut om statsförvärv av SWB blivit träffat senast vid 1942 års riksdag. Därmed hade också följt upptagande nämligen omedelbart av arbetet med BJ-koncernen, och under den förutsättningen skulle sannolikt den av riksdagen med påfallande styrka uttalade önskan om förstatligandets genomförande inom de 5 åren kunnat uppfyllas, åtminstone i det allra närmaste.

I betraktande av krigstidens händelser kan naturligtvis sägas, att det i allt fall varit lyckligare om början gjorts med de s. k. storbanorna. Efter vad man nu vet, borde också möjligheterna ernå en godtagbar uppgörelse med exempelvis SWB ha legat förhållandevis bättre till under vintern 1939/1940 än vad därefter blev fallet. Inkomstgivningen hade nämligen vid den tiden icke nått särskilt högt, och ej heller hade några extraordinärt stora investeringar hunnit göras för återhämtande av eftersatt förnyelse och underhåll av bana och rullande materiel. Järnvägsstyrelsen hade vid den tiden jämväl kännedom därom att man inom BJ-koncernen med stort intresse följde de första undersökningarna beträffande SWB och till och med gjorde förfrågan, i vad mån ett förstatligande av SWB före BJ skulle kunna antagas verka oförmånligt med avseende på ett statsförvärv av det sistnämnda bankomplexet.

Efter misslyckandet år 1942 med SWB-affären övervägdes inom järnvägsstyrelsen allvarligt, huruvida framställning borde göras till Kungl. Maj:t om åtgärder för åstadkommande av en sådan lag om inlösen av järnväg, som förut sagts. Efter noggrann prövning kom styrelsen dock till uppfattningen, att en dylik framställning vore förenad med stor risk, så tillvida att en negativ utgång därav skulle vållat styrelsen ytterligare svårigheter i förstatligandearbetet utöver de, som redan uppkommit i och med avböjandet av den preliminära affärsuppgörelsen med SWB. Ett sådant resultat skulle nämligen ha inneburit ett avsevärt stärkande av det motstånd mot förstatligandet, som städse funnits inom de enskilda järnvägarnas krets och måhända föranlett

avbrott i hela förstatligandeprocuduren, en händelse, som järnvägsstyrelsen varit angelägen om att undvika.

Det fortsatta förstatligandearbetet under åren 1942 och 1943 samt den hittills förflutna delen av innevarande år har delvis kännetecknats av ökad kärvhet. Den goda konjunkturen har föranlett säljaresidan att skärpa sina krav. Denna skärpning kan sägas botten i en å enskilt järnvägshåll vanlig felsyn, medveten eller omedveten, beträffande järnvägarnas framtid, vilken uppstått genom de senaste årens långvarigt rika inkomstgivning. Säljaresidan har ofta trott sig ingenting ha att riskera genom att förhandlingarna fördröjas och sådana tendenser ha varit särskilt framträdande i de fall, då järnvägsledningen och icke järnvägens ägare varit den vid förhandlingarna på säljaresidan dominerande. Den erfarenheten har nämligen gjorts, att, när järnvägsstyrelsens förstatligandeberedning haft förmånen att nå förbindelse och få förhandla med representanter för det faktiska järnvägsintresset, uppgörelsen alltid legat väsentligt närmare och onödigt fördröjande som regel kunnat undvikas. — Det bör kanske också nämnas att vid förhandlingar om förvärv av järnväg, som till huvudsaklig del ägts av en eller flera kommuner, såsom representanter å säljarsidan uppträtt andra personer än sådana, som inom exempelvis stadsfullmäktige haft att träffa det slutliga avgörandet, utan att dessa senare alls kunnat påverka förhandlingarna eller kunnat förhindra onödigt uppskov med uppgörelsen. Förefintligheten av en lag om tvångsinlösen bleve med all säkerhet ett gott medel till att bringa bättre ordning i dessa förhållanden.

Det bör också i detta sammanhang framhållas, att från de banor, där styrelsen är medveten om, att principiellt motstånd mot ett förstatligande förefinnes, man icke underlåter betona, att det endast är köparen, som är intresserad av att uppgörelse kommer till stånd. Ställningen mellan de båda sidornas förhandlare blir därigenom från början högst ojämn. Vad slutligen beträffar förstatligandeprocudurens fullföljande, torde kunna räknas med, att ett realiserande för de bärkraftiga banornas vidkommande av 1939 års principbeslut om ett allmänt järnvägsförstatligande torde vara att förvänta, endast under förutsättning att sagda principbeslut utan onödigt dröjsmål erhåller det naturliga, och enligt styrelsens mening oumbärliga komplement, som en inlösenlag utgör. — Lagen bör dock komma i tillämpning först sedan det för förevarande förvaltnings del konstaterats, att frivillig uppgörelse på för staten antagbara villkor ej kan ernås.

Med instämmande i av motionärerna lämnad motivering samt med hänvisning till vad i ämnet ovan ytterligare anförts får styrelsen alltså tillstyrka

att riksdagen med bifall till förenämnda motioner måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att på grundval av förenämnda lagutkast förslag till lag om inlösen av enskild järnvägsverksamhet måtte utarbetas samt föreläggas 1945 års riksdag.

*Svenska järnvägsföreningen* anför i sitt remissyttrande bl. a. följande:

Statsmakternas sålunda refererade beslut att — i förhoppning att de behöfliga inlösningsåtgärderna skulle å frivillighetens väg kunna genomföras — låta anstå med lagstiftning om tvångsinlösen kunna säkerligen betecknas såsom väl övertänkta. Det måste i och för sig vara ett statsintresse att icke annat än i yttersta nödfall genom lagstiftningsåtgärder ensidigt reglera eller påverka regleringen av ekonomiska intressesättningar mellan statliga och enskilda förelagare; på annat sätt uttryckt bör det i förevarande fall kunna betecknas såsom ett statsintresse, att det skall kunna sägas, att en så genomgripande åtgärd för överförande av tillgångar från enskild till statlig ägo, som skett och skall ske genom det enskilda järnvägsnälets förstatligande, kunnat

genomföras i former, som normalt äro inom rättslivet rådande, nämligen genom frivilliga överenskommelser grundade på fria avtalsförhandlingar. Tillika måste det för statsmakterna betecknas såsom en förmån, att man genom frivilliga uppgörelser undgår att sätta frågan om koncessionsbestämmelserna på sin spets. Visserligen läser statsmakterna ha stannat för att anse, att koncessionsbestämmelserna icke äro på sådant sätt rättsligt bindande, att de icke skulle kunna sättas ur kraft genom en lagstiftningsakt, men olika meningar äro härutinnan rådande, och departementschefen torde oberoende härav icke ha varit helt okänslig för den i kungl. propositionen år 1939 omnämnda uppfattningen att »det ej är lämpligt eller staten värdigt att ensidigt sätta koncessionsbestämmelserna ur kraft».

Redan av det nu sagda torde framgå, att man icke utan synnerligen starka skäl bör frångå den ståndpunkt till tvångsinlösningsfrågan, som statsmakterna intogo år 1939. Emellertid kunna vi ej finna, att motionärerna eller järnvägsstyrelsen i dess yttrande till utskottet av den 27 april 1944 anfört några skäl av sådan betydelse.

Motionärerna och järnvägsstyrelsen beklaga sig över att det enskilda järnvägsnätets förstatligande dragit längre ut på tiden, än man från början beräknat, och synas vilja påstå, att anledningen härtill är, att de enskilda järnvägsföretagens representanter stegrat sina anspråk på grund av krisårens goda järnvägskonjunkturen och sålunda visat sig obenäpna att »för rimliga pris överlåta sin egendom till staten». Ehuru distinktionen icke synes fullt klar i vederbörandes argumentering, är det uppenbart, att man här måste skilja mellan de två huvudfrågorna, varav den ena avser de enskilda järnvägsföretagens principiella villighet att förhandla och den andra avser den å »säljaresidan» förfäktade uppfattningen om järnvägstillgångarnas värde.

Till den förra frågan skola vi återkomma här nedan, men vilja vi redan nu anmärka, att intet enskilt järnvägsföretag avböjt förhandlingar — tvärt om ha flera sådana företag själva tagit förhandlingsinitiativ — och att tills dato icke någon enda påbörjad förhandling avbrutits utan att resultat åvägbragts.

Då järnvägsstyrelsen sålunda redan med tillstyrkande framlagt ett stort antal preliminäravtal om övertagande av enskilda järnvägar och dessa avtal vunnit statsmakternas godkännande, bör det väl rimligen icke kunna såsom ett argument *mot* de enskilda järnvägarnas representanter anföras, att dessa till äventyrs under de förberedande förhandlingarna krävt mer än som slutligen i avtalen tillerkänts dem; i och med att järnvägsstyrelsen funnit sig kunna tillstyrka avtalens godkännande måste väl anses fastslaget, att resultatet blivit för statsmakterna tillfredsställande, och det skulle väl ej kunna vara rimligt att nu i efterhand vilja låta tvångsåtgärder motiveras med en — likväl hittills icke uttalad — känsla av att man genom ett aktuellare hot om tvångsinlösen skulle kunna förmått de redan »slutförhandlade» järnvägsföretagen att acceptera sämre villkor än de som förstatligandeberedningen, järnvägsstyrelsen och de slutligt bestämmande centrala statsmakterna dock funnit godtagbara.

Järnvägsföreningen har genast velat framhålla dessa synpunkter, enär argumenteringen i såväl motionerna som järnvägsstyrelsens yttrande ändock giver vid handen, att man föreställer sig, att tillvaron av en tvångslagstiftning skall »mjuka upp» de ännu ej förstatligade enskilda järnvägsföretagens representanter och dymedelst förskaffa staten bättre villkor än som skulle kunna ske genom frivilliga förhandlingar. Härigenom accentueras vad vi inledningsvis anmärkt därom, att det måste betecknas såsom ett statsintresse att man ej skall fortsätta och avsluta de enskilda järnvägarnas förstatligande på sådant sätt, att eftermälet därav blir, att staten genom lagstift-

ning skaffat sig en övermakt, som sedan använts till att förskaffa sig bättre villkor än som varit skäligen. De enskilda järnvägsföretagens representanter ha hittills kunnat — och vilja även i fortsättningen kunna — såsom ett slags »magna charta» åberopa de från statsmakternas sida avgivna principförklaringarna, att de enskilda järnvägarnas värden skola fullt ut ersättas och att det skall förbliva vid riksdagens uttalande år 1939, att det är »självfallet att ingen otillbörlig pressning å inlösningsprisen får ifrågakomma». Järnvägsföreningen kan icke finna, att de enskilda järnvägsföretagen under de hittills förekomna förhandlingarna låtit något sådant missförhållande komma sig till last, att de nu skola förlora sin förmån att mot bakgrunden av dessa uttalanden få genom fria förhandlingar komma till överenskommelser om sina tillgångars förstatligande.

Det kan icke rimligen läggas de enskilda järnvägsföretagen till last, att krisåren medfört en gynnsam järnvägskonjunktur, och synes det järnvägsföreningen fullt tillbörligt, att denna konjunkturs vinster använts till företagets ekonomiska och tekniska konsolidering. Att den härigenom åstadkomna värdeökningen skall i skäligen mån komma de enskilda järnvägsföretagens delägare till godo, synes lika självklart, som det i allmänhet vore att beteckna som orimligt om en köpare ensam skulle skörda frukterna av det arbete, som säljaren utträttat under den tid denne med eget ansvar förvaltade köpeobjektet. Vad härefter angår diskussionen om de enskilda järnvägarnas framtida konjunkturutveckling, är det väl uppenbart, att man å säljaresidan skall vara benägen att hoppas på en gynnsam framtid — ej minst genom att de under högkonjunkturen gjorda konsolideringarna samt tekniska förbättringar och rationaliseringar m. m. skapat underlag för de enskilda järnvägsbolagen att möta en kommande lågkonjunktur, varjämte man på vissa håll kunnat med bärande skäl hänvisa till trafikområdenas utveckling i fråga om trafikobjektet. Att man åter å köparensidan skall ha motsvarande benägenhet att understryka varje faktor som pekar i motsatt riktning torde ligga i de fria förhandlingarnas natur. Järnvägsstyrelsen och förstatligandeberedningen torde emellertid icke ens genom den ljusaste optimism å säljaresidan hittills ha låtit rubba sig från den ståndpunkt vederbörande under tjänsteansvar funnit skäligen, men det synes som om man nu i efterhand blivit förgad över att en diskussion härutinnan behövt förekomma: järnvägsstyrelsen förklarar nämligen helt magistralt, att de enskilda järnvägarna gjort och göra sig skyldiga till en »medveten eller omedveten» felsyn beträffande järnvägarnas framtid — ett uttryck som är belysande även med tanke på att den absoluta sanningen i fråga om de olika enskilda järnvägarnas framtid ändock är förborgad för statliga likaväl som för enskilda förhandlare och att det därför svårligen låter sig göra att på förhand stämpla ena partens uppfattning såsom grundad på »felsyn», varav ju följer, att den andra parten ex officio tillerkänts förmåga att riktigt se in i framtiden. Det bör uppmärksammas att en dylik ofelbarhetsförklaring ligger närmare till för den, som är i tillfälle att bakom sin uppfattning ställa statens beslutande myndighet.

Även ett annat argument tager uppenbarligen sikte på prisfrågan. Järnvägsstyrelsen uttalar, att förefintligheten av en lag om tvångsinlösen med all säkerhet blir ett gott medel till att bringa bättre ordning i förhandlingarna såtillvida, att järnvägsstyrelsen skulle lättare komma i kontakt med järnvägarnas ägare; järnvägsstyrelsen har funnit det förmånligare att få förhandla med järnvägarnas ägare än med »järnvägsledningen». Vi hålla före, att detta argument är synnerligen belysande i fråga om vådorna av en tvångslagstiftning; vi äro därför järnvägsstyrelsen lack samma för att argumentet framförts. Det måste nämligen uppmärksammas, att en järnvägsledning — järnvägsbolagets styrelse — tillsättes av majoritetsägarna och måste

antagas äga dessas förtroende särskilt såsom kompetenta att handhava järnvägens angelägenheter. Därest förtroendet upphör, kan vederbörande styrelse när som helst avsättas å en för ändamålet inkallad extra bolagsstämma, varefter en ny »järnvägsledning» tillkommer med majoritetsägarnas förtroende. Det är alltså i första hand lika olämpligt att förbigå de valda representanterna och därmed söka få in en »sprängkil» i förtroendeförhållandet som det skulle vara att söka genom direkt hänvändelse till den utnämmande statsmakten förmå denna att »extra ordinem» ingripa i förhandlingar, som tillkomma dess utnämnda förtroendemän (t. ex. järnvägsstyrelsen) och dy-medelst söka förhindra förtroendemännen att fullt ut bevaka de intressen, de ha att företråda. Men härtill kommer en annan omständighet av än betänkligare beskaffenhet. En bolagsledning har att enligt aktiebolagslagen bevaka *alla* aktieägares intressen alldeles oberoende av att bolagsstyrelsens uppdrag kanske tillkommit genom en bestämmande majoritets omröstning. Ett gynnande av majoriteten å minoritetens bekostnad är sålunda bolagsledning *förbjudet*, men det är givet att denna i rättssäkerhetens intresse fastslagna regel kan komma att kränkas, därest majoritetsägaren direkt förhandlar om sina intressen och därvid bringas att taga hänsyn till förmåner som visserligen erbjudas i oangriplig form men ändock icke kunna komma minoritetsintressenterna tillgodo. Det synes onödigt att här anföra exempel, men vid ringaste eftertanke borde man finna, att atmosfären vid förhandlingar mellan förstatligandeberedningen och ett enskilt järnvägsföretags majoritetsägare, under vilka man avsiktligt förbigått järnvägsföretagets ledning, måste bliva förgiftad av att minoritetens intressen icke äro självständigt representerade.

I själva verket bör det sålunda endast kunna vara fråga om att diskutera, huruvida de enskilda järnvägsföretagen saboterat förstatligandearbetet så att detta kommit att oskäligt fördröjas och om man i fortsättningen kan vänta sig, att man endast med hänvisning till en beslutad tvångslagstiftning skall kunna komma till rätta med ett fortsättande av detta system.

Härutinnan vill Svenska järnvägsföreningen med bestämdhet påstå, att de enskilda järnvägsföretagens representanter ställt sig lojala till riksdagens principbeslut och på framställning av järnvägsstyrelsen ingått på förhandlingar och ställt erforderliga uppgifter till förfogande. Att förhandlingarna i många fall dragit långt ut på tiden, kan icke läggas de enskilda företagen till last. Förhandlingar av den art och det omfång, varom här är fråga, måste medföra omfattande och tidskrävande utredningsarbeten och diskussioner. Regelmässigt måste ett oändligt antal å värdebedömningen inverkan faktorer ventileras, och i åtskilliga sådana fall måste olika meningar brytas, innan enighet eller kompromiss åstadkommes. Trots detta har resultatet inom rimlig tid städse åstadkommits — möjligen med ett skenbart undantag för förhandlingarna om Västeråsbanan.

Då nyss nämndes, att förhandlingarna med Västeråsbanan utgjorde ett allenast *skenbart* undantag från regeln, var denna klassificering väl övervägd. Det bör nämligen uppmärksammas, att de egentliga förhandlingarna om statsinlösen av denna stora järnväg påbörjades i slutet av år 1940 och att redan något mer än ett år därefter förelåg ett av förstatligandeberedningen och järnvägsstyrelsen godtaget förslag till avtal, som även av järnvägens delegerade accepterats. Förutsättningarna voro godkännande av statsmakterna resp. godkännande å Västeråsbanans bolagsstämma. Det är intet tvivel om att järnvägsledningen tillförsäkrat sig utfästelser om vederbörligt godkännande från aktieägarehåll, men frågan föll på grund av regeringens beslut att icke för sin del godkänna förslaget. Så långt hade något oskäligt dröjsmål icke förorsakats av järnvägens ledning, och det var icke heller



järnvägsledningens fel att frågan tills vidare blev vilande: när järnvägsstyrelsen använt uttrycket »misslyckande» rörande SWB-förhandlingarna, måste styrelsen sålunda ha avsett förhållanden å *köparens* sida. Så snart framställning om fortsatta förhandlingar kom järnvägsledningen tillhanda, hörsammades framställningen och nya förhandlingar påbörjades. Men ej heller dessa förhandlingar med förstatligandeberedningen ledde till något av regeringen godkänt resultat. Nu följde den utveckling, som förutsattes av departementschefen och riksdagen år 1939, nämligen tillkallande av den statliga nämnden. Efter några få veckors förhandlingar inför nämnden åstadkoms det resultat, som numera efter kungl. proposition blivit av riksdagen godkänt. Det synnerligen märkliga förhållandet föreligger sålunda, att *första* gången som den statliga nämnden trätt i funktion lyckas nämnden med berömvärd snabbhet slutföra sitt uppdrag *men ändock* återopas de till detta förstatligandeärende hörande förhållandena såsom ett exempel på att *tvångslagstiftning* måste tillskapas för att man i fortsättningen skall komma till rätta med förhandlingarna.

Det är emellertid järnvägsföreningens uppfattning, att *motionärerna* ingalunda avsett att genom sina framställningar förringa betydelsen av den nämnd, som statsmakterna själva beslutat tillsätta, och det bör noga uppmärksammas, att motionerna tillkommo på en tid, då motionärerna tydligen icke hade kännedom om att nämnden aktualiserat sitt uppdrag genom att övertaga förhandlingarna om Västeråsbanans förstatligande. Hela motionen synes inspirerad av känslan att Västeråsbanans förstatligandeärende för obestämd tid försumpats, och i och med att detta ärende nu i själva verket bringats till sin lösning ha motionärerna förlorat den huvudsakliga grund, på vilken de fotat sin argumentering. Det vore tämligen irrationellt om de motioner, som den 19 januari 1944 tillkommo i känslan av att Västeråsbanans förstatligande »uppskjutits till en oviss framtid» och att följden därav blivit »att ett visst osäkerhetstillstånd inträtt», skulle bilda grundvalen för en tvångslagstiftning, ehuruval det slutliga avtalet om Västeråsbanans förstatligande undertecknades redan den 9 februari 1944 eller alltså innan ännu trycksvärtan knappt hunnit torka å de tre veckor gamla motionerna.

För fullständighetens skull vill järnvägsföreningen påpeka, att den av motionärerna särskilt understrukna olägenheten genom bristande utnyttjande av den rullande materielen i stor utsträckning eliminerats genom att de normalspåriga enskilda järnvägarna i noggrann anslutning till trafikkommissionens direktiv ställt godsvagnar till statens järnvägars förfogande under tiden, då den enskilda vagn tillgången varit bättre än den statliga.

Med återopande av vad sålunda anförts får järnvägsföreningen avslutningsvis hemställa, att utskottet måtte avstyrka bifall till de väckta motionerna. Lag skall ej stiftas med mindre det föreligger ett samhälleligt behov därav. Ett sådant behov kan icke vindiceras genom att det till äventyrs befinnes, att förhandenvaron av en tvångslagstiftning skulle stärka statens ställning vid de kommande förstatligandeförhandlingarna och dymedelst kunna av förstatligandeberedningen »medvetet eller omedvetet» användas för att förmå de enskilda järnvägsföretagen att godtaga sämre villkor än som skolat tillkomma dem, därest de enskilda järnvägarnas »magna charta» alltjämt fått reglera *fria* förhandlingar. Och då de enskilda järnvägarnas representanter väl veta, att förstatligandet på ena eller andra sättet ändock skall komma till genomförande skulle det säkerligen vara i oträngt mål som man nu genom införande av tvångslagstiftning missfärgade hela det förstatligandearbete, vilket till allas heder *bör kunna* genomföras under *fria* förhandlingar med de till förstatligandeprincipen såsom sådan fullt lojala järnvägsföretagen.

Vad angår det framlagda lagförslaget *i och för sig*, finnas däri åtskilliga brister såsom anmärkts redan i järnvägsföreningens yttrande av den 29 december 1938 med därvid fogade utlåtande av justitierådet N. Gärde.

Beträffande förstatligandets framåtskridande får utskottet hänvisa till artiklar i Nordisk Järnbanetidsskrift, årgång 1943 s. 10 o. f. och årgång 1944 s. 113 o. f.

*Utskottet.*

Såsom framgår av vad ovan anförts fattade 1939 års lagtima riksdag, med bifall till en av Kungl. Maj:t framlagd proposition, ett principbeslut, att de enskilda järnvägarna — med undantag för sådana med speciellt lokal karaktär — skulle inköpas av staten för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Riksdagen anförde därvid, att det stode i överensstämmelse med såväl den allmänna transporthushållningens som de enskilda järnvägarnas intressen, att förstatligandet kunde ske så snabbt som möjligt, samt uttalade den förhoppningen, att för införlivningen av de enskilda järnvägarna med statsbanesystemet ej skulle behöva åtgå längre tid än fem år.

Önskemålet, att förstatligandet skulle kunna genomföras inom nämnda tidrymd, har icke kunnat uppfyllas. Fem år ha förflutit från det principbeslutet fattades, men av det järnvägsnät, som därvid befann sig i enskild ägo, återstår ännu över hälften att förstatliga.

De allmänna samfärdselsynpunkter, som utgjorde huvudskäl för beslutet om förstatligandet, motivera enligt utskottets mening jämväl, att beslutet förverkligas utan onödigt dröjsmål. Otivelaktigt är det av intresse, att nuvarande övergångstid med dess ofördelaktiga återverkan på järnvägarnas enhetliga skötsel icke förlänges i onödan. Det rådande statsfinansiella läget synes icke utgöra skäl för ett motsatt ståndpunkttagande. Den kostnad, som staten får vidkännas för inlösen av enskilda järnvägar, motväges mer än väl av de förmåner, som ett enhetliggörande av landets järnvägsnät skulle föra med sig.

Det synes icke kunna bestridas, att den långsamma takt, vari arbetet med förstatligandet särskilt under de senaste åren framskridit, såsom motionärerna gjort gällande bottnar i obenägenhet från de enskilda järnvägsföretagens sida att gå med på uppgörelse med staten. De svårigheter, som uppstått vid förhandlingar med järnvägsföretagen, ha med skärpa betonats av järnvägsstyrelsen i dess över motionerna avgivna remissyttrande.

I det betänkande, som utarbetades av 1936 års järnvägskommitté och som låg till grund för propositionen till 1939 års riksdag, fanns även upptaget ett förslag till lag innefattande bestämmelser om tvångsinlösen av enskilda järnvägsföretag. Föredragande departementschefen uttalade i propositionen, att det tills vidare borde lämnas öppet, huruvida enhetliggörandet kunde vinnas utan anlitan av en dylik lagstiftningsåtgärd. Något trängande behov syntes icke föreligga för ett omedelbart lagstiftningsinitiativ. Sakens utveckling finge närmast bero av järnvägsstyrelsens och de olika järnvägsföretagens förmåga av godvillig överenskommelse. Av nu anförda skäl framlades icke för riksdagen något lagförslag i den riktning järnvägskommittén förordat.

Beträffande frågan om en lag om tvångsinlösen skulle strida mot gällande rättsprinciper yttrade departementschefen i förenämnda proposition, att hinder ur rättslig synpunkt icke syntes föreligga mot en lagstiftning, som grundad å allmänna trafikintressen ålade de enskilda järnvägarnas innehavare att avstå järnvägarna till staten mot ersättning, bestämd efter grunder angivna i särskild lag. Vid behandlingen i riksdagen av frågan om förstatligandet av de enskilda järnvägarna förklarade sig riksdagen icke kunna dela den i väckta motioner intagna ståndpunkten, att en tvångslagstiftning efter de riktlinjer som järnvägskommittén föreslagit skulle innebära ett allvarligt hot mot rättssäkerheten genom att legalisera obehöriga ingrepp i enskild rätt. Riksdagen erinrade om att kommunikationernas och då i första hand landsvägs- och järnvägsnätens utbyggnad och förbättring varit ett av de mest elementära ändamål, i fråga om vilka enskild rätt ansetts böra vika för allmän.

Av dessa uttalanden torde framgå, att statsmakterna år 1939 icke ansågo hinder av rättslig art möta mot en lagstiftning om tvångsinlösen, därest förstatligandet icke skulle kunna ske på frivillighetens väg. Några skäl att frångå denna ståndpunkt anser utskottet icke föreligga.

Med hänsyn till vad utskottet ovan anfört och med åberopande av järnvägsstyrelsens bestämda uttalanden om behovet av möjlighet till tvångsin-gripande finner utskottet fullgiltiga skäl tala för att en lagstiftning av den art 1936 års järnvägskommitté framlagt nu genomföres.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville låta utarbета och för riksdagen framlägga förslag till lag, varigenom enskild järnväg må kunna tvångsinlösas av staten.

Stockholm den 9 juni 1944.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit

från första kammaren: herrar *Norman*, *Wistrand*, *Forsslund*, *Mannerskantz*, *Roos*, *Sten*, *Hallagård* och *Nils Elowsson*;

från andra kammaren: herr von *Seth\**, fru *Johansson\**, herrar *Larsson* i Östersund\*, *Johnsson* i Kastanjegården\*, *Jansson* i Hällefors\*, *Andersson* i Eskilstuna\* och *Hedlund* i Rådom.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### Reservationer:

1) av herrar *Wistrand, Mannerskantz, Roos, von Seth* och *Johnsson* i *Kastanjegården*, vilka anført:

Det lagförslag om tvångsinlösen av enskilda järnvägar, som framlades av 1936 års järnvägskommitté, mötte i de däröver avgivna remissyttrandena starka betänkligheter ur rättslig synpunkt. Under alla omständigheter bör ett tvångsförfarande icke ifrågakomma under andra förutsättningar än att förhandlingsvägen visar sig stängd.

Enligt vår mening har hittills ingenting framkommit, som skulle göra en tvångslagstiftning av behovet påkallad, så mycket mindre som Kungl. Maj:t, under vars ledning järnvägsförstatligandet står, ansett sig sakna anledning att taga ett initiativ i frågan.

Med anledning härav föreslå vi riksdagen att besluta avslå motionerna nr 142 i första kammaren och nr 217 i andra kammaren.

2) av herrar *Hallagård* och *Hedlund* i *Rådomb*, vilka ansett, att utskottets utlåtande bort hava följande lydelse:

De allmänna samfärdselsynpunkter som utgjorde huvudskäl för beslutet om förstatligandet av de enskilda järnvägarna motivera enligt utskottets mening jämväl att beslutet förverkligas så snart förhållandena det medgiva.

Det synes icke kunna bestridas, att den relativt långsamma takt vari förstatligandet av järnvägarna framskridit, särskilt under senaste åren, i viss mån bottnar i obenägenhet från de enskilda järnvägsföretagens sida att träffa uppgörelse med staten. De svårigheter, som hittills yppat sig vid förhandlingarna med järnvägsföretagen, synas dock icke ha varit så betydande, att det i anledning härav kan anses uteslutet att på frivillig väg till staten överföra de återstående enskilda järnvägarna. Med hänsyn härtill och då utskottet förutsätter, att Kungl. Maj:t, därest de fortsatta förhandlingarna skulle ge anledning därtill, utarbetar och för riksdagen framlägger förslag till lag, varigenom enskild järnväg må kunna inlösas av staten, finner utskottet icke för närvarande skäl att bifalla motionerna.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa att förevarande motioner måtte avslås.