

Nr 127.

Ankom till riksdagens kansli den 5 maj 1944 kl. 1 em.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag.

(4:e avd.)

I propositionen nr 186 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 mars 1944, föreslagit riksdagen att *dels* besluta, att aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag må på avtalade villkor förvärfvas av staten, *dels ock* till Förvärv av aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag för budgetåret 1944/45 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 25 200 000 kronor.

I januari 1942 anmälde järnvägsstyrelsen till departementschefen, att preliminär överenskommelse föreläge om statligt förvärv av Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolags (S. W. B.) järnvägar och biltrafikrörelse. Enligt överenskommelsen skulle köpesumman uppgå till 26 500 000 kronor, motsvarande 177 kronor per aktie, varjämte S. W. B. skulle *dels* tillföras en jämförelsevis hög, efter 10 % beräknad vinst för tiden den 1 januari 1941—den 30 juni 1942, utgörande 2 250 000 kronor och motsvarande 15 kronor per aktie, *dels* behålla och framdeles utbekomma eventuell återbäring eller utdelning på grund av delägarskap i enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening och enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter. Storleken av beloppet härutinnan beräknades till 1 000 000 kronor eller avrundat 7 kronor per aktie.

Departementschefen fann emellertid nu nämnda överenskommelse oförmånlig för staten, varför fortsatta förhandlingar fördes, dock utan att för staten gynnsammare villkor kunde uppnås. I december 1943 uppdrog departementschefen åt nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m. att upptaga underhandlingar i syfte att åstadkomma ett godtagbart förslag till uppgörelse.

I skrivelse den 11 februari 1944 har nämnden underställt Kungl. Maj:ts prövning tre vid skrivelsen fogade, av nämnden med respektive Västerås stad, Bergslagens nya järnvägsaktiebolag och Gävle-Dala järnvägsaktiebolag ingångna överenskommelser om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag.

Om innebörden av den träffade överenskommelsen har nämnden anfört bland annat följande.

I enlighet med de föreliggande överenskommelserna skall staten den 1 juli 1944 förvärva 114 840 aktier av S. W. B:s 150 000 aktier till ett pris av 168 kronor per aktie, sedan de nuvarande aktieägarna å ordinarie bolagsstämma 1944 av 1943 års vinstmedel fritt disponerat över ett belopp av 1 050 000 kronor, motsvarande 7 % å aktiekapitalet. Staten förbinder sig vidare intill den 1 juli 1945 att på anfordran inlösa övriga aktier i S. W. B. till samma pris som nyss sagts eller 168 kronor per aktie. En inlösen av samtliga aktier till detta pris kräver en kapitalinsats av 25 200 000 kronor. Av detta belopp skola 24 750 000 kronor erläggas i form av treprocentiga statsobligationer, under det att återstoden skall gäldas kontant.

Genom köp av ifrågakvarande aktieposter blir staten i stånd att bestämma över S. W. B:s rörelse och förvaltning och förvärvar tillika indirekt, förutom S. W. B:s järnvägar, dess övriga fastigheter, värdehandlingar ävensom samtliga andra tillhörigheter och rättigheter. I tillgångarna komma även att ingå tillgängliga likvida medel.

Bolagets järnvägar, vars spårvidd är den normala, 1,435 meter, ha en sammanlagd banlängd av 461,7 km.

Förutom av bolaget ägda järnvägslinjer trafikerar bolaget dels Spånga—Lövsta järnväg och Sundbyberg norra—Ulvsunda järnväg, båda tillhöriga Stockholms stad och med en sammanlagd banlängd av 10,6 km, dels ock tillsammans med andra järnvägar vissa dessa tillhöriga korta bansträckor, nämligen ingångsspår till olika stationer med en sammanlagd längd av 9,2 km, varför den totala trafikerade banlängden uppgår till 481,5 km, av vilka 16,1 km äro upplåtna enbart för godstrafik.

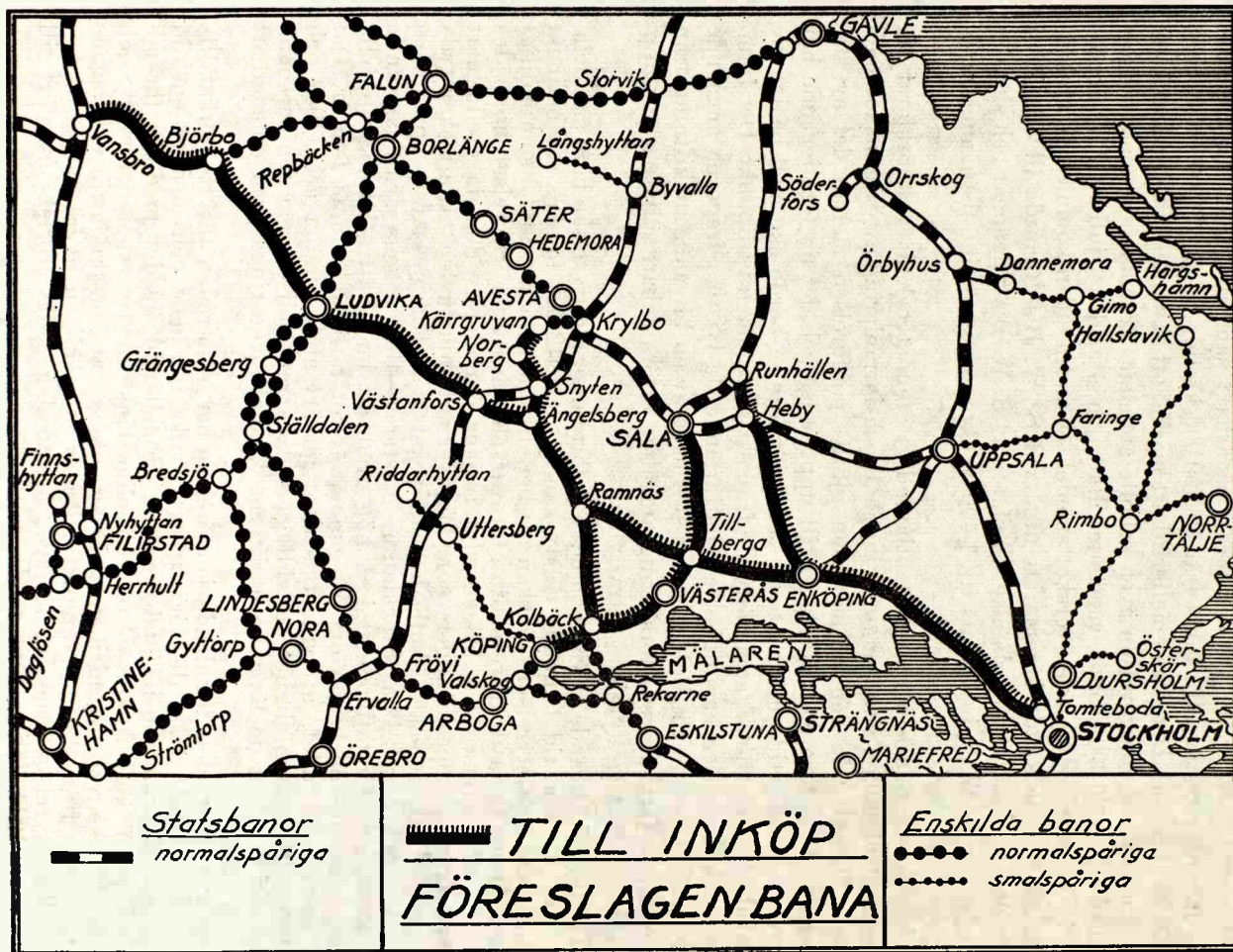
Den rullande materielen å järnvägarna utgjordes vid 1943 års slut av:

ånglok	65 stycken
rälsbussar	10 »
lokomotorer	6 »
person- och postvagnar 2-axliga	64 »
» » » 4-axliga	76 »
resgods- och godsvagnar	1 556 »
Härtill komma tjänste- och specialvagnar.	

Härförutom disponerar bolaget till Spånga—Lövsta järnväg hörande materiel, utgörande 1 lokomotor och 170 godsvagnar.

Bolaget bedriver genom ett dotterbolag, Svenska omnibusaktiebolaget, en betydande bussrörelse, trafikerande en linjelängd av 621 km. Bilparken bestod vid 1943 års utgång av 104 bussar, 2 lastbilar, 5 personbilar och 1 motorcykel. Personalen uppgår till cirka 250 man. S. W. B. driver även lastbilsrörelse genom sitt dotterbolag Svenska lastbilsaktiebolaget, som äger 22 lastbilar jämte släpvagnar.

Den vid S. W. B:s järnvägar med tillhörande biltrafik anställda personalen uppgår till i runt tal 2 000 personer.



Stockholm—Västerås—Bergslagens m. fl. järnvägar.

Nämnden har i sin förenämnda skrivelse även lämnat en jämförelse mellan den ekonomiska innebörden av 1942 års förslag och den nu preliminärt träffade uppgörelsen samt anfört härom, att en sådan jämförelse utvisade, att köpeskillingen jämte av de nuvarande aktieägarna i samband med försäljningen disponerade vinstmedel sänkts från 28 750 000 kronor till 26 250 000 eller med 2 500 000 kronor. Det vore emellertid att märka, att staten enligt den av nämnden nu träffade uppgörelsen även erhöle andelen i förenämnda anstalter, beräknad till 1 000 000 kronor, varjämte tillkomme efter den 1 juli 1942 intjänade, av S. W. B. icke utdelade överskottsmedel. Å andra sidan komme den utskiftningsskatt, som kunde komma att utgå vid S. W. B:s framtida likvidation i samband med en totalöverlåtelse till staten av S. W. B:s tillgångar och skulder och som av S. W. B. beräknats till 1 400 000 kronor, att enligt sistnämnda uppgörelse bäras av statsverket.

Järnvägsstyrelsen har avgivit utlåtande i ärendet och därvid förklarat sig ense med nämnden i vad anginge innehåll och formulering av överenskommelserna. Beträffande den av nämnden gjorda jämförelsen mellan det av styrelsen år 1942 förordade förslaget till uppgörelse och det nu föreliggande har styrelsen emellertid anfört, att en sådan jämförelse borde ske med beaktande jämväl av de olikheter, som härrörde från skiljaktigheten i tidpunkt. Det framstode också som en ensidighet att beträffande de tvistiga frågorna angående påräkneliga skatter för bolaget samt storleken av en blivande utskiftning från de enskilda järnvägarnas försäkringsanstalter anföra enbart säljarpartens uppfattning. Järnvägsstyrelsen yttrar vidare.

Till fullständigande av vad nämnden anfört finner sig styrelsen böra meddela, att det på sin tid lämnade tillstyrkandet av 1942 års förslag var betingat bland annat av styrelsens önskan att bereda staten så stor andel som möjligt i krigsårens stora driftöverskott å förevarande järnvägar. Styrelsen hoppades på så sätt kunna före krigets slut intjäna den del av den då preliminärt överenskomna köpeskillingen, som låg över normalkalkylen. Alla tecken tyda nu på, att detta också skulle ha väl lyckats. Det är dessutom uppenbart, att ett förvärv år 1942 av Stockholm - Västerås - Bergslagens järnvägar skulle ha påskyndat förstatligandet i så hög grad, att man bättre kunnat uppfylla statsmakternas önskemål om ett genomfört förstatligande inom fem år. Det är också självfallet, att vid ett sådant förvärv staten under åren 1942 och 1943 skulle haft möjlighet att vidtaga sådana rationaliseringar och personaldispositioner, att de löpande utgifterna kunnat i icke ringa grad omedelbart nedbringas.

Den av nämnden framlagda jämförelsen har, som redan antytts, verkställts med bortseende från de förändringar, vilka inträda i och med en enskild järnvägs inlemmande i statsbanenätet. Emellertid är det ju dessa förändringar, som konstituera de samhällseliga vinsterna av ett statsförvärv, och en jämförelse, vari förändringarna i fråga utelämnats, måste därför vid frågans betraktande från statlig synpunkt bliva av ett skäligen begränsat värde.

Enligt styrelsens mening får 1942 års förslag, kalkylatoriskt framfört till den 1 juli 1944, följande utseende.

	Miljoner kronor
Köpeskilling enligt förslaget 1942	26,50
Kontant till aktieägarna (utdelning för tiden $\frac{1}{1}$ 41— $\frac{1}{7}$ 42).....	2,25
Ränta på statsobligationerna $\frac{1}{7}$ 42— $\frac{1}{7}$ 44.....	1,60
Andel i försäkringsanstalterna	0,60
	Summa 30,95
<i>Avgår:</i>	
Utskiftningsskatt beräknad till.....	2,50
	Summa 28,45

Andelen i försäkringsanstalterna, vilken enligt av bolaget lämnade upplysningar skulle uppgå till 1,0 miljoner kronor, bör, enligt vad nu kan bedömas, upptagas till cirka 0,8 miljoner kronor. Enligt styrelsens beräkning skulle efter avdrag av skatter återstå ett belopp av cirka 0,6 miljoner kronor.

Utskiftningsskatten har antagits utgå enligt nu gällanda bestämmelser, d. v. s. med 30 % å det beskattningsbara beloppet.

Den av nämnden nu träffade uppörelsen kan uttryckas sålunda:

	Miljoner kronor.
Köpeskilling.....	25,20
Utdelning till aktieägarna $\frac{1}{1}$ 43— $\frac{1}{7}$ 44	1,05
Verkställd aktieutdelning 1941—1942.....	1,80
	28,05

En jämförelse mellan de till samma tidpunkt framförda förslagen till uppörelse utvisar alltså en skillnad av ej mer än 0,4 miljoner kronor.

I en sådan jämförelse finnes tydligen ingen plats för någon term motsvarande nämndens påpekande, att staten nu tillgodoföres efter den 1 juli 1942 intjänade, av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar icke utdelade överskottsmedel, eftersom dessa överskottsmedel skulle kommit staten tillgodo i minst lika hög grad om förvärvet ägt rum 1942, varvid staten för övrigt haft möjlighet att på ett för statsbanedriften mera rationellt sätt nyttiggöra de infutna överskottsmedlen.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava tillstyrkt förslaget. Riksgäldsfullmäktigen Magnusson har emellertid i en avvikande mening anfört bland annat att anledning föreläge att under nuvarande högkonjunktur inom järnvägsväsendet intaga en avvaktande hållning till förvärvet.

Departementschefen har beträffande jämförelsen mellan 1942 års förslag samt det nu föreliggande avtalsförslaget uttalat följande.

Jag håller före, att de av nämnden gjorde kalkylerna i allt väsentligt riktigt tolka de båda olika förslagens affärsmässiga innebörd. Det kan sålunda icke vara riktigt att beräkningsmässigt föra 1942 års förslag fram till den 1 juli 1944 under antagande att utfallet av driften skulle blivit detsamma i statens järnvägars regi som under bolagets. Ett införlivande den 1 juli 1942 skulle fått till omedelbar följd att statsbanetaxan redan från denna tidpunkt kommit i tillämpning, varigenom driftinkomsterna vid oförändrad trafik torde hava minskats med ett väsentligt belopp. Förändringarna i utgifterna äro svårare att klarlägga, men tydligt är dock, att dessa måst påverkas av statsbanedriftens i vissa hänseenden högre standard. Beträffande den utskiftningsskatt,

som av järnvägsstyrelsen med 2 500 000 kronor gottskrivits 1942 års förslag, är det uppenbart att storleken av det belopp, som vid en upplösning av bolaget kunnat inflyta till statsverket i form av utskiftningsskatt, är helt avhängig av tidpunkten för en dylik avveckling och av de dispositioner, som bolaget dessförinnan kunnat vidtaga för undvikande av sådan skatt i större eller mindre omfattning. Det finnes därför knappast anledning att i detta avseende frångå bolagets egna beräkningar, enligt vilka skatten skulle komma att utgå med högst 1 400 000 kronor.

Tack vare de goda konjunkturerna har S. W. B. också under mellantiden kunnat ekonomiskt konsolidera sin ställning och i större utsträckning än tidigare sörja för underhåll och förbättringar å bananläggningen samt förnyelse av den rullande materielen. Trots att järnvägsföretaget sålunda befinner sig i ett bättre läge än år 1942, har köpeskillingen kunnat icke obetydligt sänkas.

Departementschefen har vidare anfört bland annat följande.

Den i ärendet förebragta utredningen utvisar enligt min mening, att påtagliga fördelar för den allmänna transporthushållningen stå att vinna genom att de till S. W. B. hörande järnvägarna införlivas med statsbanenätet. Oaktat köpeskillingen enligt de föreslagna villkoren är relativt hög, har jag därför i likhet med såväl nämnden som järnvägsstyrelsen och riksgäldsfullmäktiges flertal funnit villkoren för aktieförvärven vara för staten godtagbara. Ej heller anser jag mig böra framställa någon erinran mot att i förevarande fall statsförvärvet av järnvägarna sker i den indirekta form ett köp av aktiemajoriteten innebär.

På grund av det anförda anser jag mig böra förorda, att överenskommelserna godkännas av statsmakterna.

Enligt från järnvägsstyrelsen under hand inhämtad uppgift torde det definitiva inlemmandet av ifrågavarande järnvägar i statsbanenätet kunna ske redan den 1 juli 1945. Därvid bör S. W. B. träda i likvidation och avtal träffas om överlåtelse av S. W. B:s alla tillgångar och skulder till staten. Frågan härom torde böra underställas 1945 års riksdag.

Slutligen har departementschefen förklarat sig dela järnvägsstyrelsens uppfattning att elektrifiering av förevarande järnvägar bör äga rum i den omfattning detta visar sig ekonomiskt försvarbart. De påbörjade undersökningarna härom borde utan uppskov fullföljas. Huruvida en elektrifiering lämpligen kunde påbörjas redan innan järnvägarna infogats i statsbanenätet, vore icke möjligt att nu bedöma.

Utskottet.

Rent siffermässigt sett synes skillnaden mellan de båda framkomna förslagen till uppgörelse om Västeråsbanan ej vara stor under förutsättning att staten räknas till godo den utskiftningsskatt, vilken järnvägsbolaget enligt 1942 års uppgörelse haft att erlägga. Denna statliga intäkt har av järnvägsstyrelsen uppskattats till 2 500 000 kronor. I vad mån denna summa i verkligheten kommit att inflyta är självfallet svårt att bedöma. Att vid beloppets uppskattning taga hänsyn till vissa dispositioner, som bolaget kunnat såsom departementschefen uttryckt det vidtaga »för undvikande av sådan skatt i större eller mindre omfattning», kan utskottet dock ej finna riktigt.

Oavsett denna siffermässiga jämförelse måste största avseende fästas vid de av järnvägsstyrelsen påvisade fördelar, varmed förstatligandet äro förbundna och som kunnat uppnås två år tidigare genom godkännande av 1942

års inlösenförslag. Dessa bestå bland annat i en förenklad förvaltning vid de 11 nu för statens järnvägar och Västeråsbanan gemensamma stationerna samt dessutom en särskilt under nuvarande högtrafik värdefull minskning i tomvagnsdragningen. Att märka är vidare att det enligt den senaste uppgörelsen endast är aktiemajoriteten i banföretaget, som erbjudits till inlösen, vadan alltså banan ej kan förvärvas i den form som det enligt tidigare förslaget erbjudna direkta inköpet av anläggningen inneburit och som 1939 års riksdag förutsatte vara den lämpliga.

Med hänsyn till de allmänna skäl som tala för ett fortsatt järnvägsförstatligande och då det för aktierna i företaget avtalade priset även för statens del torde kunna anses godtagbart, vill utskottet tillstyrka propositionen.

Till denna sin tillstyrkan anser sig utskottet emellertid böra foga en erinran att då nuvarande åtgärder för en statsinlösen av de privatägda järnvägarna inom riket vid 1939 års riksdag beslutades därtill knöts den förhoppningen att för dessa åtgärders genomförande ej skulle behöva åtgå längre tid än den av vederbörande kommitté angivna tidrymden av fem år. Denna av riksdagen uttalade förhoppning har emellertid ej kunnat förverkligas.

Även efter införlivning av Västeråsbanan med statsbanenätet återstår ett vittomfattande arbete, innan rikets järnvägssystem kan anses enhetliggjort. De efter Västeråsbanans förvärv allttjämt privatägda banorna motsvara till trafikrörelse efter inkomst räknat inemot $\frac{1}{3}$ av hela det svenska järnvägssystemet och icke mindre än hälften av de år 1939 befintliga icke-statliga banorna. Vissa efter svenska förhållanden betydande banor kvarstå sålunda allttjämt såsom självständiga privatägda förvaltningenheter. Det måste konstateras, att uppskovet med Västeråsbanans statsinlösen med all sannolikhet verkat fördröjande även på dessa banors förstatligande, vilket är att beklaga i ett avspärrningsläge som det nuvarande, varunder järnvägarna äro särskilt ansträngda och då fördelarna av ett enhetligt järnvägssystem framträda mer än vanligt tydligt.

Enligt vad som framgår av utländska erfarenheter och såsom tidigare även för Sveriges del av riksdagen fastslagits, kan det dock väntas att nyttan av en enhetlig förvaltning skall kvarstå även under normala tider. Utskottet vill därför uttala en förväntan, att arbetet på övriga privatägda banors införlivning med statsbanenätet omedelbart fortsättes så att det av statsmakterna år 1939 uppställda målet nämligen ett i statens hand enhetligt drivet svenskt järnvägssystem kan snarast möjligt uppnås. Önskvärt är självfallet att de i detta avseende erforderliga åtgärderna skola kunna genomföras genom frivilliga uppgörelser. Erinras må emellertid om den lagstiftning i ämnet, varom förslag tidigare framlagts av 1936 års järnvägskommitté, men till vars genomförande hittills ej tagits ståndpunkt. Detta spörsmål har också framförts i två vid denna riksdag väckta men ännu ej behandlade motioner (I: 142 och II: 217).

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

att riksdagen må

a) besluta, att aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag må på avtalade villkor förvärvas av staten;

- b) till *Förvärv av aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag* för budgetåret 1944/45 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 25 200 000 kronor.

Stockholm den 5 maj 1944.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Joh. Nilsson* i Malmö, *Gränebo, Lindström, Bernhard Nilsson, Bäckström, Holmström, Heiding, Gustaf Iwar Anderson, Gillström, Wiklund* och *Johan Eric Ericson*; samt

från andra kammaren: herrar *Eriksson* i Stockholm, *Svensson* i Grönvik, *Andersson* i Prästbol, *Danielsson, Persson* i Tidaholm, *Pettersson* i Dahl, *Hall, Staxäng, Lindholm*, fru *Alvén*, herrar *Åkerström* och *Eriksson* i Frägsta.

Reservation

av herrar *Holmström* och *Hall*.
