

## Nr 129.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående bemyndigande för järnvägsstyrelsen att åta sig borgensansvar för lån till aktiebolaget Svenska godscentraler m. fl. bolag; given Stockholms slott den 2 mars 1945.*

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

GUSTAF.

*Fritiof Domö.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 2 mars 1945.*

### Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Domö.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom framlagda förslag (proposition 1942: 19) har riksdagen (skrivelse nr 46) meddelat beslut av innebörd att — sedan avtal träffats mellan Stockholms rederiaktiebolag Svea och trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle om försäljning till trafikförvaltningen av

rederiaktiebolagets halva aktieinnehav i tre med varandra samarbetande biltrafikföretag, nämligen aktiebolaget Svenska godsbilcentraler (bolaget benämnes numera aktiebolaget Svenska godscentraler), aktiebolaget Landtransport och aktiebolaget Nordisk biltjänst — statens järnvägar finge förvärva tre femtedelar av de utav trafikförvaltningen sålunda övertagna aktierna. Till bestridande av köpeskillingen för nämnda aktier medgavs styrelsen rätt att disponera ett belopp av högst 410 000 kronor av till styrelsens förfogande stående likvida medel.

Sedan den avsedda transaktionen genomförts, fördela sig aktierna i de tre företagen på sätt framgår av följande sammanställning.

|   | Hela<br>antalet<br>aktier | H ä r a v ä g e s a v        |                               | Rederi-<br>Svea |
|---|---------------------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------|
|   |                           | Statens<br>järnvägar<br>30 % | Enskilda<br>järnvägar<br>20 % |                 |
| Aktiebolaget Svenska godscentr-<br>traler ..... | 5 000                     | 1 500                        | 1 000                         | 2 500           |
| Aktiebolaget Landtransport .....                | 6 000                     | 1 800                        | 1 200                         | 3 000           |
| Aktiebolaget Nordisk biltjänst ..               | 1 750                     | 525                          | 350                           | 875             |

Enligt i samband med statens järnvägars aktieförvärv mellan intressenterna träffat avtal skola de tre bolagens styrelser sammansättas så, att av fem styrelseledamöter utses två jämte suppleanter för dem av rederiaktiebolaget Svea eller dess rättsinnehavare samt en jämte suppleant för denne av vardera järnvägsstyrelsen och de enskilda järnvägsföretagen eller deras rättsinnehavare. De sålunda valda fyra ledamöterna skola enligt avtalet utse den femte, som skall vara styrelsens ordförande, jämte suppleant för denne.

Bolagens revisorer skola enligt bolagsordningarna vara två. Dessa hava hittills utsetts så, att den ene kan anses representera sjöfarts- och den andre järnvägsintressena.

I skrivelse den 5 februari 1945 har *järnvägsstyrelsen* hemställt om anvisande av medel för tillhandahållande av förlagskapital åt huvudföretaget, aktiebolaget Svenska godscentraler. Avsikten är, enligt vad styrelsen meddelar, att jämväl övriga aktieägare skulle tillskjuta förlagskapital i förhållande till aktieinnehavet. Kapitaltillskottet vore avsett att möjliggöra sådan utvidgning och rationalisering av verksamheten, som inom den för bolagen gemensamma ledningen ansetts angelägen med hänsyn till de gemensamt ägda biltrafikföretagens verksamhet under framtida fredsförhållanden.

Beträffande utfallet av de samägda biltrafikföretagens rörelse under den tid, som förflutit sedan statens järnvägar förvärvade sin aktiepost i företagen, lämnar järnvägsstyrelsen i sin skrivelse följande upplysningar.

Sedan år 1942, då statsmakterna biföllo av järnvägsstyrelsen gjord hemställan om delägarskap för statens järnvägar i ifrågavarande transportföretag, har dessas verksamhet på grund av den tilltagande knappheten på bland annat gummi och drivmedel försvårats. Till belysande härav kan bland annat nämnas, att aktiebolaget Nordisk biltjänst, som äger en bensingivningsanlägg-

ning vid Midsommarkransen (söder om Stockholm), funnit sig böra tills vidare utarrendera denna anläggning samt att de båda andra företagen under krigsåren kommit att allt mer och mer inrikta sin verksamhet på enbart samlastningstrafik järnvägsledes. Framhållas må emellertid tillika, att denna av ett statens järnvägar närstående och med statens järnvägar samarbetande företag bedrivna samlastningsrörelse inneburit en icke oväsentlig lättnad i det oerhört stora transportarbete, som åvilat järnvägarna under de senare åren. Att bolagens verksamhet under sådana förhållanden icke kunnat uppvisa något särdeles gynnsamt ekonomiskt resultat, torde i och för sig icke få anses anmärkningsvärt eller ägnat att inge betänkligheter rörande lämpligheten av den av statsmakterna år 1942 beslutade åtgärden. Såsom järnvägsstyrelsen redan i detta sammanhang framhöll, avsåg det då beslutade delägarskapet nämligen icke att erhålla omedelbar avkastning å det insatta kapitalet — utsikterna härtill bedömdes i rådande läge tvärtom som mycket små. Trots den av tidsförhållandena framtvungade begränsningen i verksamheten hava bolagen dock varit i stånd att fullgöra sina låneförpliktelser och verkställa vederbörliga avskrivningar å anläggningar och materiel, varefter för aktiebolaget Svenska godscentraler och aktiebolaget Landtransport uppkommit ett om ock obetydligt vinstsaldo, medan aktiebolaget Nordisk biltjänst, som givetvis hårdast drabbats av rådande krisförhållanden, för närvarande balanserar en förlust av i runt tal 75 000 kronor.

Styrelsen framhåller i sin skrivelse vidare, att det vore omöjligt att nu förutse, när mera normala och för bolagen gynnsammare förhållanden kunde väntas återinträda. Liksom andra affärsföretag hade även här ifrågavarande ansett sig böra i god tid planera för dessa ändrade förhållanden. Då realiserandet av de inom bolagens gemensamma ledning i sådant hänseende dryftade planerna krävde visst tillskott av kapital, hade frågan härom av bolagsledningen underställts bolagens tre ägare med hemställan att dessa, var och en i förhållande till sitt aktieinnehav, måtte såsom lån mot förlagsbevis tillhandahålla bolagen — och då närmast aktiebolaget Svenska godscentraler — medel till uppförande av vissa för utvidgning och rationalisering avsedda anläggningar, huvudsakligen nya magasinslokaler på vissa platser samt en ny garagebyggnad i Stockholm. I detta sammanhang hade bolagen även hemställt, att förlagslånet måtte bestämmas till sådan storlek, att därmed tillika kunde inlösas vissa nu löpande reverslån. Inberäknat dessa hade det erforderliga beloppet angivits till 2 000 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen meddelar nu, att Stockholms rederiaktiebolag Svea och trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle var för sig förklarat sig beredda att tillmötesgå denna hemställan. Även järnvägsstyrelsen vore för sin del, under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande, villig att solidariskt med de båda andra aktieägarna lämna sin medverkan till genomförande av bolagens framtida planer. På statens järnvägar skulle med hänsyn till aktieinnehavets fördelning ankomma att teckna förlagsbevis för 600 000 kronor för att kapitaltillskottet skulle uppgå till det nu närmast erforderliga beloppet, 2 000 000 kronor.

Enligt vad aktiebolaget Svenska godscentraler under de nu hållna överläggningarna meddelat, vore det emellertid, upplyser järnvägsstyrelsen vidare, sannolikt, att behov kunde uppstå av ytterligare utvidgning och ratio-

nalisering av bolagets verksamhet. Vidare vore att beakta att, för den händelse staten komme att övertaga återstående enskilda järnvägar, statens järnvägar komme att bliva ägare av hälften av aktierna i transportförmedlingsföretagen och därmed skyldiga att i samma utsträckning som Rederi-Svea tillgodose företagens behov av förlagsmedel. Vid sådant förhållande borde rätt medgivas järnvägsstyrelsen att, om så befundes erforderligt, teckna förlagsbevis till ett högre belopp än det nyss angivna, förslagsvis upp till ett sammanlagt belopp av 2 000 000 kronor. Sådan teckning, som översköte det nu närmast ifrågasatta beloppet, 600 000 kronor, ansåges emellertid i likhet med de medel, som plögade anvisas till förvärv av billinjer, böra göras beroende på Kungl. Maj:ts beslut, sedan järnvägsstyrelsen i varje särskilt fall därom gjort framställning.

Vad anginge sättet för tillhandahållande av medel för nu ifrågavarande ändamål, ville styrelsen till en början erinra därom, att köpeskillingen — 408 750 kronor — för de år 1942 inköpta aktierna i här berörda företag bestritts med till styrelsens förfogande stående likvida medel härrörande från av styrelsen förvaltade fonder. Vid övergången den 1 juli 1944 till nuvarande budget- och bokföringsordning hade emellertid förefintliga fondmedel tagits i anspråk för nedskrivning av statens järnvägars kapital och i samband därmed bland annat bestämts, att framdeles skeende avsättningar till det konto, som motsvarade fonderna, skulle omedelbart disponeras för investeringsändamål. Till investering ansåges härvid, såsom 1944 års beslut om förvärv av aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag visade, även böra räknas placering i värdepapper.

Då nu ifrågasatta lån vore avsedda att bliva mera permanenta, syntes alltså även dessa enligt styrelsens mening böra finansieras med medel å riksstaten. För ändamålet erfordrades alltså å denna stat för budgetåret 1945/46 under rubriken Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, ett anslag, vars storlek med hänsyn till förut anförda omständigheter borde bestämmas till 2 000 000 kronor, ehuru ej mer än 600 000 kronor — jämte vad som kunde belöpa på av staten under tiden övertagen enskild järnväg — beräknades erforderliga för sagda budgetår.

Järnvägsstyrelsen hemställer, att Kungl. Maj:t måtte dels föreslå riksdagen att å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, för budgetåret 1945/46 till förlag för lån till aktiebolaget Svenska godscentraler anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor, dels vid bifall härtill bemyndiga styrelsen att med anlitande av detta anslag tillhandahålla nämnda bolag lån mot förlagsbevis intill ett belopp av högst 600 000 kronor ävensom, efter därom särskilt gjorda och av Kungl. Maj:t godkända framställningar, ytterligare sådana lån intill ett sammanlagt belopp av högst 2 000 000 kronor.

Departements-  
chefen.

Till frågan om statens järnvägars delägarskap i den bil- och transportförmedlingsverksamhet, som bedrivs av aktiebolaget Svenska godscentraler och därmed samförvaltade företag, hava statsmakterna redan år 1942 tagit ställning. Nämnda år bemyndigades järnvägsstyrelsen att förvärva en aktiepost motsvarande 30 % av hela antalet aktier i företagen. Av aktierna ägas

50 % av Stockholms rederiaktiebolag Svea och återstående 20 % av ett antal enskilda järnvägar, bland vilka de till trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande företagen innehava de största posterna. I den mån det enskilda järnvägsväsendets förstatligande fortgår, kommer statens järnvägars aktieinnehav i biltrafikföretagen att successivt öka intill 50 % eller lika mycket, som äges av rederiföretaget.

Några säkra slutsatser om räntabiliteten av den av de samägda biltrafikföretagen bedrivna rörelsen kunna icke dragas av utvecklingen under den tid, som förflutit sedan statens järnvägar förvärvade sin aktiepost och som karakteriseras av onormala förhållanden på biltrafikens område. Intet har emellertid inträffat, som motsäger den förhoppning, varpå beslutet om statens delägarskap grundades. Jag anser sålunda anledning föreligga att förvänta, att ifrågavarande, av järnvägs- och sjöfartsintressen gemensamt ägda biltrafikföretag skola kunna verksamt bidraga till en god transporthushållning och en ökad samordning av skilda transportmedel samt i dessa hänseenden vara av särskild betydelse i det nydaningsskede, vari lastbilstrafiken torde komma att inträda efter slutet av det pågående kriget.

Med hänsyn till vad nu anförts finner jag skäl föreligga, att staten i samma mån som de enskilda aktieägarna medverkar vid anskaffandet av det kapitaltillskott, som erfordras för att bolagen skola kunna på ett ändamålsenligt sätt genom rationaliseringar och utvidgningar förbereda den transportverksamhet, som kan beräknas ankomma på bolagen, då trafiken åter uppnår eller överskrider förkrigstrafikens nivå.

För en sådan medverkan kunna olika former väljas. Närmast torde kunna ifrågakomma, att aktiekapitalet utökas genom nyteckning av aktier, att huvudintressenterna teckna borgen för lån i den öppna marknaden eller att, såsom järnvägsstyrelsen i sin skrivelse ifrågasatt, intressenterna lämna lån mot förlagsbevis. Den sistnämnda formen är ovanlig, då det gäller av staten helt eller delvis ägda aktiebolag, och enligt min mening föreligga icke sådana särskilda omständigheter, som böra föranleda dess användning i detta fall. Vid valet mellan aktieteckning och borgen har jag efter samråd med chefen för finansdepartementet ansett mig böra stanna för det sistnämnda alternativet.

Statens järnvägars borgensåtagande bör för varje lånetillfälle vara beroende på medgivande av Kungl. Maj:t. Åtminstone till en början lär det kunna avsevärt begränsas. Omfattningen av det under den närmaste tiden ifrågakommande åtagandet blir främst beroende på i vad mån en avveckling av bolagens reverslån anses böra ske. Enligt vad jag under hand inhämtat uppgå dessa reverslån till sammanlagt 790 000 kronor.

Hinder möter givetvis icke för de enskilda intressenterna att, om de så önska, i stället för att ikläda sig borgen för lån till de gemensamt ägda företagen själva utlåna medel till dessa i den mån icke högre ränta kräves än som mot statens borgen kan erhållas i den allmänna marknaden.

Borgensåtagandets omfattning bör för varje delägare vara proportionellt mot vederbörandes aktieinnehav.

Med hänsyn till det nya engagement, som det ifrågasatta borgensåtagandet innebär för staten, synes med detsamma böra förknippas det villkoret att, i enlighet med numera tillämpad praxis i fråga om delvis statsägda bolag, Kungl. Maj:t skall äga utse en revisor i de låntagande bolagen.

Jag har intet att erinra mot att borgensåtagandet för kronans del bestämmas till högst 2 000 000 kronor.

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

att Kungl. Maj:t må bemyndiga järnvägsstyrelsen att på villkor, som i det föregående angivits och i övrigt bestämmas av Kungl. Maj:t, å kronans vägnar åtaga sig borgensansvar för lån till aktiebolaget Svenska godscentraler, aktiebolaget Landtransport och aktiebolaget Nordisk biltjänst intill ett belopp av 2 000 000 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 avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Fredric Hawerman.*