

Nr 132.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående lån till svenska lastbilaktiebolaget m. m.; given Stockholms slott den 7 mars 1947.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande 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.

Torsten Nilsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 7 mars 1947.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga om lån till svenska lastbilaktiebolaget m. m. samt anför därvid följande.

Genom det vid 1945 års riksdag beslutade statsförvärvet av Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolags järnvägar m. m. överfördes i statens järnvägars ägo även ett bolagets dotterföretag, svenska lastbilaktiebolaget, vilket omhänderhaft järnvägsbolagets lastbilstrafik.

I skrivelse den 31 januari 1947 har *järnvägsstyrelsen* äskat anslag för nästa budgetår till utvidgning av svenska lastbilaktiebolagets verksamhet. Styrelsen har inledningsvis meddelat, att lastbilaktiebolaget bildades år 1937

med ett aktiekapital av 25 000 kronor, som i sin helhet tecknades av järnvägsbolaget. Företagets verksamhet skulle omfatta dels utkörning och avhämtning av järnvägsgods å större orter, dels direkt biltransport där så befanns erforderligt, dels ock linjetrafik å vissa sträckor, allt i syfte att utvidga, komplettera eller ersätta järnvägens godstransportturer. Bolaget förvärvade därefter lastbilsrörelser i Enköping, Västerås, Hallstahammar, Sörstafors och Dala-Järna samt igångsatte å dessa orter biltrafik efter nyss angivna riktlinjer. Verksamheten visade sig motsvara de förväntningar, som av järnvägsbolaget ställts på densamma. Sålunda kunde i Hallstahammar sådant gods, som tidigare befordrats landsvägsledes direkt till Stockholm, efter inköp av de härvid använda bilarna återföras till järnvägen och bilarna i stället sysselsättas med lokala transporter och sporadiska linjetransporter. I Västerås användes de inköpta bilarna dels för utkörning och avhämtning av järnvägsgods och dels för sådana körningar, som bilarna tidigare haft att ombesörja. Distributionen av järnvägsgods ökade successivt, främst till följd av den goda service, som genom bolagets verksamhet lämnades trafikanterna, och behov uppstod därför av nya trafikillstånd, vilka även beviljades bolaget. Genom förvärvet av bilrörelsen i Enköping fick bolaget övertaga en huvudsakligen mellan Enköping och Stockholm bedriven beställningstrafik för gods, vilken trafik senare utvidgats därhän att den blivit ett komplement till järnvägens godstransportturer å berörda sträcka mot att tidigare ha utgjort ren konkurrenstrafik.

Ifrågavarande, successivt utvidgade verksamhet kunde, fortsätter styrelsen, givetvis icke finansieras av bolagets eget blygsamma aktiekapital eller med den uppkomna vinsten å rörelsen utan måste i viss utsträckning bekostas av järnvägsbolaget såsom reell ägare av företaget. Järnvägsbolaget hade med andra ord icke blott varit ägare utan även förlagsgivare till svenska lastbilaktiebolaget.

Järnvägsstyrelsen uttalar härefter såsom sin mening, att lastbilaktiebolaget även i fortsättningen borde bibehållas som ett i bolagsform drivet, av statens järnvägar ägt företag med i huvudsak liknande arbetsuppgifter som dem bolaget hittills haft att ombesörja. Bolagets verksamhetsområde borde dock utvidgas till att så småningom omfatta hela statens järnvägar. Nödvändigheten för järnvägen att i större utsträckning än hittills taga lastbilen i sin tjänst för att därigenom kunna bjuda trafikanterna en bättre service framstode nämligen som uppenbar, och det syntes järnvägsstyrelsen under sådana förhållanden lämpligt, att då styrelsen redan nu förfogade över ett särskilt bilföretag, detta företag finge övertaga den utvidgade verksamheten.

Järnvägsstyrelsen förklarar i detta sammanhang, att styrelsen icke vore ensam i sin uppfattning om nödvändigheten av en utvidgad bilrörelse i järnvägens tjänst. Sålunda hade trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle redan planerat och även igångsatt en omfattande biltrafik för bland annat utförande av godstransporter till och från ett antal större järnvägsstationer vid sina linjer i syfte att i större utsträckning än hittills kunna fullgöra transporter från dörr till dörr och minska transporttiden ävensom att ernå viss besparing i utgifterna för järnvägsrörelsen.

Beträffande fördelarna av en utvidgad bilrörelse i järnvägens tjänst har styrelsen anfört följande.

Genom att i ökad utsträckning taga bilen i järnvägens tjänst kan exempelvis utkörning och avhämtning av järnvägsgods anordnas å många orter, där dylik service nu icke erbjudes trafikanterna, och i viss omfattning torde bilen även med fördel kunna ersätta järnvägsbefordran, framförallt å kortare sträckor där järnvägens godsturer av transportekonomiska skäl icke kunna läggas så att ens tillnärmelsevis samma korta transporttid kan ernås som med direkt biltransport. Även i fråga om längre transporter kan i vissa fall en väsentlig tidsbesparing ernås genom en kombination av järnvägs- och bilbefordran på så sätt att gods till ett visst område sändes med järnväg till en centralpunkt inom området (kretsstation) för att därifrån spridas med bil direkt till trafikanterna vid småstationerna i närheten. Därigenom möjliggöres således även utkörning av godset å orter, där dylik utkörning eljest vore av ekonomiska skäl otänkbar. För järnvägens del torde som tidigare nämnts i många fall en dylik kombinerad transport kunna medföra icke obetydliga kostnadsbesparingar.

Den planerade utvidgningen av svenska lastbilaktiebolagets verksamhet vore, fortsätter järnvägsstyrelsen, avsedd att ske successivt allt efter som behovet därav framträdde. I första hand skulle utvidgningen ske genom förvärv av redan existerande trafikföretag, som hade tillstånd till yrkesmässig trafik; därjämte skulle privata lastbilsåkare anlitas för vissa körupdrag.

Lastbilaktiebolaget saknade emellertid för egen del möjligheter att finansiera den sålunda planerade utvidgningen. För att denna skulle kunna komma till stånd erfordrades därför, att statens järnvägar i sin egenskap av ägare av ifrågavarande bilföretag tillhandahölle de för en sådan utvidgning erforderliga medlen. Enligt järnvägsstyrelsens mening syntes detta böra ske i form av dels lån till bolaget, dels ökad aktieteckning. Att i fortsättningen driva företaget med ett så litet aktiekapital som 25 000 kronor ansåge styrelsen av praktiska skäl i längden icke möjligt. Det borde få ankomma på styrelsen att närmare bestämma fördelningen mellan lån och aktieteckning, varvid givetvis komme att tillses, att en skälig proportion mellan bolagets låneskuld och aktiekapital bleve rådande. Enligt styrelsens mening syntes för nyss angivna ändamål erfordras ett sammanlagt belopp av 1 000 000 kronor.

I anslutning härtill framhåller emellertid styrelsen, att styrelsen efter den omläggning av kapitalredovisningen, som ägde rum från och med den 1 juli 1944, icke längre förfogade över några egna likvida medel, som skulle kunna ställas till lastbilaktiebolagets förfogande. Därest statens järnvägar skulle kunna på avsett sätt finansiera utvidgningen av lastbilaktiebolagets verksamhet, erfordrades därför att å riksstatens kapitalbudget anvisades ett anslag till ändamålet och att styrelsen erhöle rätt att med anlitan av detta anslag bevilja lån till eller teckna aktier i bolaget i den mån och på det sätt som befunnes av förhållandena påkallat. Enligt styrelsens mening borde anslaget benämnas »Förslag för lån m. m. till svenska lastbilaktiebolaget». Den sålunda tänkta formen för finansieringen överensstämde ur budgetsyupunkt helt med det sätt, på vilket kostnaderna för elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping bestridits under det första anslagsåret, efter det staten förvärvat samtliga aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens

nya järnvägsaktiebolag men bolaget i formellt hänseende alltjämt ägt fortbestånd.

På grund av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, att ett anslag å 1 000 000 kronor måtte anvisas för nästa budgetår till Förlag för lån m. m. till svenska lastbilaktiebolaget.

Över järnvägsstyrelsens framställning har utlåtande avgivits av *riksräkenskapsverket* den 18 februari 1947.

Riksräkenskapsverket tillstyrker, att i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag såsom kapitalinvestering i statens järnvägars fond anvisas ett anslag å 1 000 000 kronor till förevarande ändamål, dock att detta anslag bör benämnas »Lån till svenska lastbilaktiebolaget m. m.» Riksräkenskapsverket framhåller nämligen, att enligt de ändrade grunderna för kapitalbudgetens uppställning borde det lån, som lämnades bolaget, liksom betalningen för nytecknade aktier i detsamma avföras direkt å ifrågavarande anslag. Anslagsbeloppet borde därför icke överföras till särskild redovisningstitel, varigenom det, i den mån det ej toges i anspråk för aktieteckning, skulle kunna användas för ett slags rörlig kredit till bolaget.

*Departements-
chefen.*

För statens järnvägar föreligger behov att i större utsträckning än hittills taga lastbilen i sin tjänst för att bjuda kunderna en bättre service. Med hänsyn härtill finner jag, i likhet med järnvägsstyrelsen, önskvärt att medel för här avsedda ändamål ställas till styrelsens förfogande under nästkommande budgetår. I avvaktan på att närmare erfarenheter vinnas rörande statens järnvägars lastbilstrafik har jag intet att erinra mot att det bilföretag, som järnvägsstyrelsen redan förfogar över, får övertaga den utvidgade verksamheten. Mot storleken av det av styrelsen föreslagna anslagsbeloppet har jag intet att erinra. Anslaget torde böra erhålla den av riksräkenskapsverket föreslagna benämningen.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Lån till svenska lastbilaktiebolaget m. m.* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 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:

Sven G. Karlson.