

Nr 512

Av herr **Dahlgren m. fl.**, om avslag å Kungl. Maj:ts framställning rörande statligt lån till Svenska lastbilsaktiebolaget, m. m.

(Lika lydande med motion nr 422 i Första kammaren)

I statsverkspropositionen föreslås med anledning av framställning från järnvägsstyrelsen att 4 miljoner kr. skall ställas till förfogande för kapitaltillskott till SJ:s dotterföretag Svenska lastbilsaktiebolaget. I enlighet med styrelsens förslag skall 2 miljoner kr. ställas till förfogande genom ökning av aktiekapitalet och 2 miljoner kr. som lån mot skuldebrev, löpande efter samma ränta som gäller för lån ur statens lånefonder. I övrigt framgår att aktiebolagets omsättning ökat från 13,8 miljoner kr. år 1951 till 35,6 miljoner kr. år 1961 och att företagets aktiekapital under denna tid varit oförändrat 1 miljon kr.

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, kan inte det nuvarande aktiekapitalet från gängse bolagsfinansiella synpunkter anses tillräckligt i förhållande till rörelsens storlek och omsättning. Vi tillstyrker därför att 2 miljoner kr. ställes till förfogande för aktieteckning. Däremot anser vi inte att bärande skäl presterats för det förordade speciella lånestödet. Det kan inte erbjuda några svårigheter för ett företag av lastbilsaktiebolagets art och ställning att erhålla lån och krediter på villkor som är jämförliga med dem som gäller för de enskilda företagen inom lastbilstrafikbranschen.

I sin framställning har emellertid järnvägsstyrelsen framfört motiveringar, som berör ett väsentligt näringspolitiskt problem. Styrelsen har sålunda framhållit, att lastbilsföretaget behöver ökade kapitalresurser bl. a. för att vid den omfattande strukturanpassning som pågår inom järnvägsdriften kunna ombesörja ersättnings- och kompletterande trafik. Det är alltså frågan om en tillräcklig transportservice för näringsliv och allmänhet inom områden som saknar järnväg som beröres. Detta problem, som enligt vår mening måste ägnas stor uppmärksamhet, gäller självfallet inte endast de områden där järnvägsnedläggelse förekommit eller är förestående utan alla områden som saknar järnvägsförbindelse. Det är således betydande områden och ett stort antal orter som beröres.

Såsom framkommit särskilt i samband med järnvägsnedläggningar är det styckegeodstrafiken som är det största problemet i sammanhanget. Möjlighet att sända eller få sig tillsänt styckegeods är en väsentlig förutsättning för flertalet näringsföretag och givetvis också ett angeläget intresse för de enskilda hushållen. Särskilt markant är dock detta behov för handeln och för företag som vid distri-

butionen av sin produktion måste anlita styckeodstransport för att nå olika adressater. Dessa behov hos olika berörda kategorier ökar med att varudistributionen i allmänhet ökar.

Hittills har debatten och intresset rörande dessa spörsmål främst gällt s. k. ersättningstrafik vid järnvägsnedläggelser. Härigenom har problemen kommit att beröras från speciella utgångspunkter från fall till fall. Ett helhetsperspektiv omfattande hela det berörda fältet har inte kommit till stånd. Enligt vår mening måste detta beklagas. Vi är nämligen övertygade om att en helhetssyn från delvis nya utgångspunkter måste tillämpas om det skall bli möjligt att nå den bästa lösningen.

Mycket starka skäl talar för att järnvägarna även framgent måste utgöra basnätet i styckeodstrafiken. Men man får fördenskull inte dra slutsatsen att SJ eller SJ-ägda företag nödvändigtvis måste ombesörja också all den till järnvägarna anslutande godstrafiken. För vår del ställer vi oss starkt tvivlande till att en sådan anordning är den effektivaste. Har man den förutfattade meningen, att all styckeodstrafik måste ombesörjas av de statliga företagen, blir följden onödiga dubbelkörningar etc. som inte är önskvärda från samhällsekonomiska synpunkter. Vid sidan av styckeodstransporterna måste nämligen förekomma ett omfattande transportarbete av annan art. Sådana transporter utföres till allra största delen av enskilda företag, ofta småföretag. Om de statliga företagen handhar all styckeodstrafik kan därför de åsyftade dubbelkörningarna undvikas endast om de statliga företagen medges monopol på allt transportarbete inom de stora områden som är berörda. En sådan tanke är helt orealistisk. Skall transportverksamheten vara effektiv, måste den enskilda företagsamhetens konkurrens och initiativ göra sig gällande.

Enligt vår mening måste en helt annan lösning eftersträvas. SJ-koncernen måste som nämnts svara för det s. k. basnätet i styckeodstrafiken. Men i fråga om nätets olika förgreningar bör samverkan etableras med den privata företagsamheten inom transportbranschen. De enskilda trafik- och transportföretagen har numera en sådan organisation och samverkan att de måste anses ha goda förutsättningar att ombesörja denna styckeodstrafik. Möjligheter finns att på olika sätt kombinera med andra transporter; åtskilliga körningar och turer förekommer med sådan periodicitet att de är väl lämpade för styckeodstrafik osv.

Vi är övertygade om att den såväl samhällsekonomiskt som företagsekonomiskt bästa lösningen måste sökas efter sådana linjer. Vi är också övertygade om, att den enskilda företagsamheten på området är villig och beredd att engagera sig för denna transportservice till näringsliv och allmänhet. Vi anser att hela frågan bör utredas i samråd med företrädare för bl. a. organisationerna inom trafik- och transportbranschen.

Då den lösning på dessa problem som ingår i motiveringen för järnvägsstyrelsens framställning ingalunda kan anses vara den bästa och i övrigt inte är utredd, finner vi oss ej kunna tillstyrka att ett särskilt statligt lån ställes till förfogande. Vi yrkar således avslag på Kungl. Maj:ts framställning i denna del.

Med hänvisning till det anförda hemställes,
att riksdagen måtte

A. 1. avslå Kungl. Maj:ts framställning under sjätte huvudtiteln, Järnvägar m. m., såvitt gäller statligt lån om 2 miljoner kr. till Svenska lastbilsaktiebolaget,

2. till Järnvägar m. m. för budgetåret 1963/64 anvisa ett investeringsanslag av 310 000 000 kr.

B. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att frågan om uppbyggnad av en effektiv styckeodstrafikorganisation genom samverkan mellan statens järnvägar och den enskilda företagssamheten inom trafik- och transportbranschen skyndsamt måtte utredas i samråd med företrädare för berörda parter och i enlighet med i motionen anförda riktlinjer, samt

C. beakta vad i motionen i övrigt anförts.

Stockholm den 26 januari 1963

Anders Dahlgren

Einar Gustafsson
i Kårby

Fritz Börjesson
i Glömminge

Harry Warendorff
