

Nr 608

Av herr Bohman m. fl., om avslag å Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till Svenska lastbil aktiebolaget, m. m.

(Lika lydande med motion nr 506 i Första kammaren)

I det i årets statsverksproposition till *Järnvägar m. m.* föreslagna investeringsanslaget av 312 milj. kr. har departementschefen till investeringar för biltrafiken i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag intagit ett belopp av 4 milj. kr. för kapitaltillskott till Svenska lastbil aktiebolaget (SLAB). Nämda belopp är i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag avsett att tillfredsställa ett långfristigt behov hos bolaget av ytterligare kapital.

Järnvägsstyrelsen har anfört, att bolaget t. o. m. år 1960 har kunnat finansiera re- och nyinvesteringar med egna, genom avskrivning och konsolideringsåtgärder frigjorda medel men att sedan dess investeringen i bilmateriel icke helt kunnat täckas av avskrivningsmedel. Den fortgående ökningen av trafiken har medfört behov av utökning av fordonsantal och fordonsmateriel, men de lån för detta ändamål som bolaget kunnat erhålla i bank, försäkringsbolag etc. har icke varit tillräckliga för att täcka medelsbehovet för nyinvesteringar. Samtidigt har behovet av rörelsemedel ökat, och det nuvarande aktiekapitalets otillfredsställande storlek, en miljon kronor, i förhållande till omsättningen nödvändiggör en höjning av aktiekapitalet med två miljoner kronor. Då den i statens järnvägars regi bedrivna biltrafiken enligt järnvägsstyrelsens mening är att betrakta som en rörelsegren inom statens järnvägar, anser styrelsen att kapital för fortsatt utveckling av SLAB:s verksamhet i erforderlig utsträckning bör ställas till förfogande av ägaren över statens kapitalbudget.

Vi vill inledningsvis framhålla, att ett statligt företag av SLAB:s karaktär principiellt bör drivas på vanliga företagsekonomiska grunder och i konkurrens med privata företag inom samma bransch. Ett tillstyrkande av det äskade kapitaltillskottet via statsbudgeten kan enligt vår mening inte ses annat än som ett otillbörligt gynnande av det statsägda företaget. Kreditmöjligheten och kreditbedömningen samt över huvud taget förutsättningarna för konkurrens bör vara desamma för statliga som för privata företag — i annat fall sker en snedvridning av konkurrenssituationen, som det icke bör ligga i statsmakternas intresse att främja. Förfaringsättet att anvisa ett statligt biltrafikföretag kapital vid sidan om den ordinarie lånemarknaden strider också flagrant mot de riktlinjer för den statliga trafikpolitiken som kommit till uttryck i av 1953 års trafikut-

redning hittills framlagda betänkanden. Den av utredningen redovisade och under remissbehandlingen i stort tillstyrkta principen om i möjligaste mån fri konkurrens mellan trafikgrenarna och mellan företagen inom dessa skulle icke beaktas, om ett statligt trafikföretag erhöi en kapitalförmån, som icke står med detsamma konkurrerande trafikföretag till buds.

I detta sammanhang finner vi det angeläget understryka, att den i statlig regi bedrivna biltrafiken icke bör integreras i järnvägstrafiken utan särskiljas från denna i form av i ekonomiskt avseende helt fristående bolag. Den statliga biltrafiken utföres under helt andra driftbetingelser än järnvägstrafiken och — om man ser transportmarknaden i dess helhet i Sverige — i direkt konkurrens icke blott med järnvägstrafik utan även i konkurrens med alla på landsvägstransport specialiserade företag i landet. För en bedömning av det ekonomiska resultatet av statens biltrafikrörelse är det väsentligt att denna rörelse affärsmässigt kan jämföras med motsvarande konkurrerande företag inom den privata sektorn. Denna vår uppfattning synes även vara helt i linje med den av 1953 års trafikutredning hittills redovisade, nämligen att varje trafikmedel i princip bör bära sina kostnader. En integration av lastbilstrafiken med järnvägstrafiken skulle komma att motverka de samhällsekonomiska fördelarna av en i möjligaste mån fri och jämförbar tävlan på transportområdet.

Med hänvisning till vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte
dels avslå förslaget om kapitaltillskott till statens järnvägars dotterbolag Svenska lastbil aktiebolaget (SLAB);
dels i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i det i motionen angivna syftet angående den statliga biltrafikrörelsens framtida organisation.

Stockholm den 26 januari 1963

Gösta Bohman

Erik Magnusson
i Tumhult

Gust. Nilsson
i Göingegården