

som i ofvanstående motivering äro framhållna, till nästa riksdag framlägga förslag till omorganisation af vårt bankväsende med afseende på riksbanken och de enskilda sedelutgifvande bankerna.

Stockholm den 27 januari 1893.

*M. Dahn.*

I motionens syfte instämma:

*Lasse Jönsson.*

*J. Bengtsson.*

*Axel Vilh. Ljungman.*

---

### **N:o 159.**

Af herr **A. Hedin**, om afslag å Kongl. Maj:ts proposition angående beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar.

Medan i andra konstitutionella stater beviljandet af koncession å jernvägsanläggningar antingen är beroende af folkrepresentationens beslut — vare sig så, att koncessionen i hvarje fall beviljas genom lag (Belgien), eller så, att expropriationsrätt för jernvägsbolag kan meddelas först efter det representationen förklarat ett ifrågasatt jernvägsföretag för »allmännyttigt» (Italien), eller så, att koncessionens meddelande beror af representationens bifall till det monopol (»Eneret»), som den förutsätter (Danmark), o. s. v. — eller ock af regeringen endast kan beslutas med iakttagande af en *allmän* koncessionslags föreskrifter (såsom förhållandet är i Norge, der regeringen icke dess mindre fann sig föranlåten att till stortingets pröfning hänskjuta begärd koncession å Ofotenbanan), har deremot i Sverige Kongl. Maj:t tillegnat sig befogenhet att meddela koncession med

deri inbegripen expropriationsrätt — ett bland de nästan oräkneliga exemplen uppå, huru Kongl. Maj:ts administrativa lagstiftningsmagt sedan 1809 gripit omkring sig och inkräktat på lagstiftningsområden, som grundlagsstiftarne ingalunda haft för afsigt att upplåta åt Kongl. Maj:ts envælde.

När Kongl. Maj:t den 27 november 1845 meddelade den första stora jernvägskoncessionen, hade jemnt en vecka förut expropriationslagen af 20 november samma år utfärdats, hvilkens ordalag lika mycket som omständigheterna vid dess tillkomst tydligt nog visa, att den icke afsåg expropriation för jernvägsanläggningar. Hvarken i 1840 års Riksdags af Kongl. Maj:t icke sanktionerade beslut i ämnet, eller i Kongl. Maj:ts proposition till 1844 års riksdag med förslag till expropriationslag, eller i lagutskottets vid sistnämnda riksdag utlåtande öfver detta förslag, förekommer minsta antydan, att man vid stiftandet af ifrågavarande expropriationslag hade någon tanke på, att den skulle komma att tillämpas å jernvägsanläggningar. Motsatsen framgår till och med tydligt nog af de märkliga ordalag, hvori lagutskottet i nyss nämnda utlåtande på samma gång yttrar och söker att bemöta sina betänkligheter mot att i Kongl. Maj:ts hand allena lägga magten att afgöra, om enskild person skall vara pliktig att afstå jord eller lägenhet. Om nemligen, säger lagutskottet, denna magt tillerkändes *Kongl. Maj:t*, så skulle deraf »följa, att företag af större omfattning, såsom kanalbyggnader och annat dylikt, kunde utan den andra statsmagtens hörande sättas i verket.» Med erinran, i förbigående, att utskottet såsom exempel på större företag väl nämnde kanalbyggnader, men ej jernvägar, tillåter jag mig fästa uppmärksamheten derå, att enligt 1844 års riksdags lagutskotts ganska tydliga och bestämda mening »företag af större omfattning», såsom kanalbyggnader och annat dylikt, icke borde få komma till stånd utan Riksdagens medgifvande, samt att utskottet, just på grund af denna sin åsigt om representationens rätt, hyste betänkligheter mot att låta Kongl. Maj:t allena gifva tillstånd till expropriation för dylika företag. Det säger sig sjelf, att utskottet, om det tänkt sig lagens tillämplighet på åtskilliga tusental kilometer enskilda jernvägar, skulle hafva hyst ännu mera allvarsamma betänkligheter. — Det sätt, hvarpå utskottet bemöter dessa sina egna betänkligheter, utgör ett ytterligare bevis på att det hyllade och fäste vigt vid den grundsatsen, att större kommunikationsföretag borde underkastas Riksdagens pröfning. Ty utskottet tröstade sig med den betraktelsen »att, då vid större företag anslag af allmänna medel otvifvelaktigt alltid skola erfordras, derigenom så beskaffade ärenden *varda rikets ständer meddelade*».

Det förtjenar också att ihågkommas, att Riksdagen — som år 1854 (skrifvelsen n:o 183) förklarar, att jernväg af beskaffenhet att kunna hänföras under begreppet allmän väg icke finge anläggas utan Kongl. Maj:ts

tillstånd — icke dermed äfven sagt, att rätt till expropriation för jernvägsanläggning finge af Kongl. Maj:t utan Riksdagens hörande meddelas, utan i sjelfva verket ansåg rätt att i beslutet derom deltaga vara åt representationen förbehållen. Riksdagens skrivelser n:o 188 år 1860 och n:o 120 år 1863, i hvilka rikets ständer för sin del uttryckligen och formligen meddelade expropriationsrätt åt ett antal enskilda jernvägar, visa, att rikets ständer då fortfarande hyllade den af lagutskottet år 1844 uttalade grundsatsen, att större kommunikationsföretag icke böra få utföras utan representationens samtycke.

Emellertid har Kongl. Maj:t sedan nära ett halft sekel tillegnat sig en rätt, för hvilken fåfängt sökes något stöd i grundlagen, och hvilken uti ingen annan konstitutionel stat är uteslutande öfverlemnad till en af alla i lagstadgade vilkor oberoende utöfning i administrativ väg.

Ännu eger dock Riksdagen qvar en möjlighet att förhindra en sådan utöfning af denna magt, som egde rum, då den beryktade Luleå-Ofotekoncessionen af Kongl. Maj:t beviljades den 8 december 1882, hvarigenom lagens stadgande om jord och lägenhets afstående för »allmänna» behof rönt den oerhörda, administrativa tolkningen och tillämpningen, att en jernvägs-koncession med ty åtföljande expropriationsrätt meddelades åt sökandena såsom ett värdepapper att försäljas till utländske spekulanter. Ännu fins en möjlighet qvar att förebygga en dylik kasus, ty lyckligtvis afvärjdes det år 1872 gjorda försöket att afhända Riksdagen sista återstoden af dess rätt att pröfva sådana större kommunikationsföretag, som 1844 års lagutskott ansåg icke böra få verkställas utan representationens samtycke. Kongl. Maj:ts då framställda begäran, att Riksdagen skulle för all framtid bemyndiga Kongl. Maj:t att åt jernvägskoncessionsinnehafvare medgifva vissa förmåner, blef nemligen afslagen, och Riksdagen har sedermera årligen meddelat Kongl. Maj:t ett sådant bemyndigande blott för tiden intill nästa lagtima riksdags början.

Nu har, som bekant, inträffat, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkt en till Kongl. Maj:t ingifven ansökan om koncession å den svenska sträckningen af en jernvägsanläggning från Luossavaras jernmalmsfält till Ofoten-fjorden. Då det i mångas ögon otroliga kunnat hända, att den fackmyndighet, hvars utlåtande i ämnet Kongl. Maj:t i första hand infortrat, förordat detta företag, kan det ej längre anses omöjligt att Kongl. Maj:t beviljar den sökta koncessionen. Till skydd mot ett sådant äfventyr synes Riksdagen böra anlita det enda medel, den ännu har i sin hand, nemligen att behålla utöfningen af sin rätt att i hvarje särskildt fall pröfva, om de förmåner, som Kongl. Maj:t årligen begär ett generelt bemyndigande att tilldela enskilda jernvägsföretag, böra medgifvas eller ej.

De invändningar, man anfört mot detta förslag, då det vid föregående tillfällen framstälts, äro dels tanklöst gripna ur luften — såsom påståendet, att *härigenom* de forna riksdagsstriderna om jernvägar skulle kunna upplifvas — dels temligen betydelselösa, såsom påståendet att häraf skulle föranledas »tidsutdrägt» för de koncessionssökande. Då Riksdagen är samlad fyra månader hvarje år, lærer talet om tidsutdrägt föga förtjena afseende. Besväret för Riksdagen blifver ringa: oftast skall pröfningen komma att inskränka sig till en proforma-åtgärd. Men undantagsvis kunna inträffa sådana fall, som Luleå-Ofoten-koncessionen för tio år sedan, eller den nu ifrågasatta banan från Luossavara till norska gränsen, och det är för dessa undantagsfall som Riksdagen bör hafva i sina egna händer behållit rätten att säga nej. Det må ej glömmas, att koncessionen å Luleå-Ofoten-banan beviljades den 8 december 1882, således blott *fem veckor före Riksdagens öppnande*. Icke var det någon skadlig »tidsutdrägt», som skulle hafva ådragits dem, som då sökte koncession, ifall denna indirekt kommit under Riksdagens pröfning genom en kongl. proposition om beviljande af vissa förmåner, som äro beroende af Riksdagens bifall. Men hvad sökandena i sådant fall riskerat, det var att ingen koncession beviljats, hvilket skulle hafva varit en stor lycka för svenska staten. Hederliga, aktningvärda jernvägsföretag hafva intet att befara deraf, att Riksdagen ändtligen, varnad af en mycket ledsam erfarenhet, upphör att handlöst släppa ifrån sig sista möjligheten att utöfva den pröfningsrätt i afseende å stora kommunikationsföretag, hvilken lagutskottet vid 1844 års riksdag, såsom ofvan är nämndt, ansåg af så stor vigt att representationen egde och utöfvade, och som representationen i andra, äfven i parlamentariskt styrda länder ej ansett öfverflödigt att utöfva.

På grund af det anförda tillåter jag mig att hemställa,

att Riksdagen icke måtte bifalla Kongl. Maj:ts proposition n:o 6 om beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar.

Stockholm den 27 januari 1893.

A. Hedin.