

Nr 252.

Av herr **Lübeck**, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om organisationen av statens affärsverksamhet.

Frågan om statens affärsdrivande verk, deras organisation, ekonomiska resultat, taxor och därmed deras ställning till allmänheten har alltid, men ej minst under de senare åren tilldragit sig stort intresse. Knappast en dag förgår utan kritiska anmärkningar under olika former mot det ena eller andra affärsverket. En undersökning skulle säkerligen giva vid handen, att i flertalet fall kritiken träffar icke den fungerande ledningen utan den med statsadministrationen under nuvarande ordning följande bristen på smidighet i systemet.

Samtidigt hava affärsverken hastigt vuxit i omfattning och bundit ett betydande kapital, varigenom statsbudgeten blivit i allt större grad beroende av att den ekonomiska ledningen — utan eftersättande av sociala och andra allmänna hänsyn — ostridigt fyller höga anspråk på affärsmässighet och vidsynthet. Som ett tämligen allmänt omfattat syftemål torde man därvid kunna uppställa att affärsverken vid rationell drift skola lämna full ränta å däri bundet kapital, sedan jämväl samtliga administrations- och lokalkostnader, avskrivningar m. m. blivit täckta, möjligen även en mot den enskilda driftens skatter svarande kostnad tagits med i räkningen.

Då frågan om administrationen av statens affärsverksamhet ur dessa synpunkter upptages, så får detta självfallet icke uppfattas som någon kritik riktad mot dem, som nu på olika poster ansvara för verkens ledning. Men med den snabba utveckling, som nu pågår och som föreslagits ytterligare påskyndad bl. a. genom sådana åtgärder som en systematisk inlösen av stora enskilda järnvägsföretag, måste man fråga sig vart denna väg leder, om denna statens överhandtagande direkta verksamhet är vad man verkligen bör med hänsyn till det allmänna bästa eftersträva. Den frågan måste såvitt möjligt överblickas och prövas, innan man steg för steg går vidare.

Eljes står man kanske en vacker dag mer eller mindre omedvetet inför den faktiska socialiseringen genom att icke blott post och telegraf utan också praktiskt taget landets samtliga järnvägar samt industriens, jordbrukets, kommuners och enskildas kraftförsörjning dirigeras av staten, med därav följande säkerligen alltför vidlyftiga statsadministrationer samt — vad värre är — beroende och osjälvständighet för hela vårt näringsliv.

Denna sida av saken skall emellertid icke här närmare avhandlas; den är föremål för omfattande kommittéutredningar och det ligger i sakens natur att meningarna därvidlag alltid komma att gå skarpt isär. Desto större enighet torde råda därom, att statens affärsverksamhet redan i sin nuvarande omfattning måste i näringslivets och det allmännas intresse äga en ur affärsrättssynpunkt fullgod organisation, med förmåga av smidig anpassning efter det praktiska livets krav.

För att tillgodose dessa krav hava under senare år åtskilliga åtgärder vidtagits, förslag framställts och utredningar igångsatts, avseende dels resp. styrelserns organisation, dels deras förhållande till statens anslagsbeviljande och kontrollerande organ.

Vad angår organisationen hava järnvägsstyrelsen, telegrafstyrelsen och domänstyrelsen vardera erhållit ett par s. k. fullmäktige, som vid avgörande av viktigare frågor tillkallas och därvid äga reservationsrätt. — Frågan om järnvägsstyrelsens organisation torde hava ingående avhandlats, okänt ännu med vad resultat, i det betänkande, som »statsbanornas ekonomikommission» väntas avgiva under den närmaste tiden.

I motsats till de förenämnda styrelserna blev vattenfallsstyrelsen från början organiserad kollegialt, mera såsom en vanlig bolagsstyrelse, med generaldirektören som ordförande och fyra utomstående ledamöter, hämtade från det praktiska livet. I den för organisationen grundläggande utredningen framhölls, »att såsom en ledande grundsats för förvaltningen av statens vattenfall borde uppställas den fordran, att densamma anordnas på ett affärsrättssynpunkt, enhetligt och planmässigt sätt, vilket syntes bäst kunna ske genom inrättande av en central styrelse, sammansatt och ordnad på så sätt, att inom densamma komme att representeras såväl erforderlig teknisk sakkunskap som även i det praktiska livet förvärvat kännedom om industriens och näringsarnas behov». I anslutning härtill uttalades i den kungl. proposition, som av 1908 års riksdag bifölls, »att styrelsen under den då föreslagna formen genom sin sammansättning komme att erbjuda de bästa garantier för ett lyckligt samarbete med industrien och övriga avnämare av kraft, samt för att affärsrättssynpunkt och praktiska hänsyn komme att göra sig gällande vid förvaltningen av ifrågakommande statstillgång».

Vid 1920 års riksdag förelåg från Kungl. Maj:ts sida förslag att avskaffa vattenfallsstyrelsen såsom kollegial styrelse och införa fullmäktigesystemet; på grund av motioner beslöt emellertid riksdagen — andra kammaren med 85 röster mot 47, första kammaren därefter utan votering — att bibehålla den nuvarande styrelseformen. — Det kan förtjäna erinras om att inrättandet av fullmäktige i järnvägsstyrelsen år 1917 föregicks av en utredning av kommitterade, som därvid bl. a. uttalade följande: »Det är sannolikt, att det skall gå lättare att få lämpliga personer till fullmäktige, om man kan erbjuda dem samma ställning, som intages av styrelseledamöter vid enskilda järnvägar och för övrigt vid all enskild industri i landet, därutinnan att de bliva berättigade och pliktiga att med sin röst bidra till styrelsens beslut; och man torde kunna antaga, att denna ställning skall visa sig mera lockande för en kraftig och initiativrik man än den blott rådgivande ställningen, låt vara att den åtföljes av rätten att få en skiljaktig mening antecknad i protokollet.» Kungl. Maj:t och riksdagen följde emellertid icke denna anvisning.

Visserligen kan invändas, att riksdagens bestämda ställningstagande till förmån för den kollegiala styrelseformen ifråga om vattenfallsstyrelsen i väsentlig mån berodde på att man icke ansåg sig böra utan starkt vägande skäl ändra en befintlig organisation. En närmare prövning torde dock giva vid handen att — som rätt och naturligt är — de i stort sett erkänt goda erfarenheterna främst varit utslagsgivande. Det synes vara all anledning överväga, om icke även statens övriga affärsverk med hänsyn till fullgörande av sina uppgifter samt i sitt förhållande till myndigheterna och allmänheten skulle hava åtskilligt att vinna genom utomstående, verkligt dugande styrelseledamöter, som toge ansvarig del i styrelsens beslut. Vad beträffar statens järnvägar, torde man som nämnt kunna antaga, att denna organisationsfråga varit föremål för ekonomikommissionens utredningar och förslag. I än högre grad synes emellertid en dylik styrelseform kunna bliva till gagn för domänstyrelsen, vars organisationsfråga nu likaledes är föremål för utredning genom särskilda sakkunnige och som i fråga om krav på verklig affärsmässighet i förvaltningen kan sägas stå vattenfallsverket närmast. Jämväl i fråga om telegraf- och postverken synas stora fördelar vara att vinna för verken själva och för ett bättre samförstånd med allmänheten.

Slutligen må i detta samband erinras om den av herr Gunnar Andersson i första kammaren detta år väckta motionen om en särskild nämnd, sammansatt av representanter för riksdagen och en del näringsorganisationer, för upprättande av förslag till chefer för statens affärsverk, ett förslag som

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 4 saml. 92 häft. (Nr 251—252.) 2

närmast synes avse att göra dessa viktiga befattningars tillsättande mindre beroende av tillfälligheter, vid täta regeringsskiften o. d. — Huruvida detta förslag ur andra synpunkter erbjuder önskade garantier må här lämnas öppet.

Det är emellertid icke nog med god ledning och styrelseform; ledningen måste också hava tillräcklig befogenhet och handlingsfrihet i sin ekonomiska förvaltning. — Någon risk för åsidosättande av sociala hänsyn eller av den kontroll regering och riksdag alltid måste utöva, föreligger säkerligen icke. Kraven på större frihet ha också från styrelsernas sida redan gjort sig på olika sätt gällande. Affärsverken disponera sålunda vissa årliga anslag till inköp i brådskande fall av tomter eller färdiga byggnader för verkens behov. Vidare förfoga de flesta verken numera över ganska betydande förråds- och rörelsekapital samt dispositionsmedel för smärre utgifter. Vattenfallsstyrelsen har erhållit särskild befogenhet att vid avslutande av kraftkontrakt medgiva optionsrätt till ytterligare kraft i framtiden, något som av praktiska skäl ofta är nödvändigt men som uppenbarligen kan väsentligt föregripa riksdagens ställningstagande till verkets fortsatta utveckling.

På denna väg mot ökad handlingsfrihet för statens affärsdrivande verk under ansvarig, sakkunnig ledning måste vi gå vidare för att staten även i fortsättningen må kunna utöva sin verksamhet till allmänt gagn. Verkens uppgifter tillväxa stadigt, liksom riksdagens arbetsbörda, och det blir med varje år alltmer angeläget för båda »parterna», att icke riksdagen behöver fördjupa sig i en mer eller mindre sakförständig prövning av detaljer. Den nödvändiga översikten och kontrollen behöver därför icke uppgivas.

Huru denna ökade frihet och det minskade beroendet av den anslagsbeviljande myndigheten i fråga om personalärenden, medelsförvaltning, taxepolitik m. m. lämpligen må kunna genomföras, kräver noggrant övervägande. Här skola endast erinras om några aktuella exempel på strävanden i antydd riktning.

Sedan någon tid föreligger i Kristiania förslag, att den kommunala representativen skulle utöva sin befogenhet ifråga om de kommunala affärsverken genom ett »representantskap», som i sin ordning skulle tillsätta de olika verkens styrelser m. m. Större delen ($\frac{4}{5}$) av verkens nettoavkastning skulle inlevereras till stadskassan, återstoden kunna användas som rörelsekapital. Endast med viktiga principfrågor och mera betydande nybyggnadsanslag skulle stadsrepresentationen taga befattning.

För ett par år sedan beslöto stadsfullmäktige i Norrköping att till ett aktiebolag med staden som hälftenägare överlåta stadens affärsverk — gas- och elektricitetsverk samt spårvägar — närmast i syfte att befrämja vissa

stora nyanläggningar, som ställde stora anspråk på ledningens affärsmässighet och snabbhet i handling (ångkraftcentral i förening med distribution av värmeånga till industrier och bostäder, koksverk m. m.). Beslutet, som fattades med mer än $\frac{2}{3}$ majoritet, överklagades, men fastställdes i båda instanserna; till följd av det förvirrade läget på bränslemarknaden kom beslutet emellertid icke till verkställighet.

I Holland har regeringen nyligen för generalstaterna framlagt förslag om organiserandet av de stora landslinjerna för kraftdistribution i form av ett bolag med staten som huvuddelägare samt landets större kommuner och enskilda kraftdistributionsföretag som intressenter.

Frånsett det öde dessa exempelvis anförda förslag kunna komma att röna, äro de tydliga tecken på en alltmer utbredd känsla av att något bör göras i berörda avseenden. Det är förklarligt nog omöjligt för någon att i en fråga av så stor betydelse och räckvidd uttala en bestämd mening om, hur en reform i åsyftad riktning bäst skall kunna genomföras, innan erforderlig undersökning ägt rum rörande alla inverkanse faktorer av formell och saklig art. Men då beträffande ett par av de affärsdrivande verken — järnvägsstyrelsen och domänstyrelsen — hithörande spörsmål för närvarande åtminstone delvis kunna antagas vara under prövning, så har det syntts angeläget, att Kungl. Maj:t — helst inom vederbörande departement — i anslutning härtill låter underkasta det viktiga ärendet en allsidig behandling för samtliga affärsverkens vidkommande och för riksdagen framlägger resultatet därav.

På grund av vad sålunda anförts hemställes vördsamt,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande dels organisationen av de affärsdrivande verkens styrelser, dels möjligheten att bedriva statens nuvarande affärsverksamhet under friare former än hittills i syfte att därigenom vinna ökad trygghet för ekonomisk drift utan eftersättande av andra ur allmän synpunkt berättigade krav.

Stockholm den 31 januari 1921.

Sven Lübeck.