

Nr 204.

Av herrar **Dahl, Adolf**, och **Boman**, i anledning av *Kungl Maj:ts proposition med förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg m. m.*

De med Kungl. Maj:ts proposition nr 96 framlagda förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg samt till lag om ändrad lydelse av lagen om järnvägsaktiebolag giva, enligt vår mening, anledning till synnerlig betänksamhet.

Riksdagens skrivelse den 2 mars 1920, som närmast givit upphovet till den utredning, vars resultat föreligger i ifrågavarande lagförslag, avsåg ernående av förbättrade förhållanden i bokföring och räkenskaper för de med statslån understödda järnvägsföretagen, men ingalunda de enskilda järnvägarna i allmänhet.

Att statsintresset kräver en särskild kontroll över den förra kategorien av järnvägsföretag, torde vara ovedersägligt.

Däremot hålla vi före, att en utsträckning av nu tillämpad uppsikt i tekniskt och administrativt avseende icke skäligen kan av statsnyttan anses betingad för de enskilda järnvägarna i allmänhet, lika litet som ur beaktningssynpunkt en särställning av dessa förskyllts.

Vad 1918 års järnvägskommitté ävensom kungl. järnvägsstyrelsen anfört med hänvisning till eventualiteten av statsinlösen av enskilda järnvägar lär numera äga ringa aktualitet. Och i varje fall torde väl för de fall, då dylik inlösen kan ifrågakomma, betingelserna för denna åtgärd kunna utredas utan underlag av den nu ifrågasatta lagstiftningen.

Vad i övrigt anförts till stöd för en lagstiftning av ifrågasatt innebörd för de enskilda järnvägarna i gemen synes icke övertygande. Redan med innevarande ordning äro de enskilda järnvägarna ställda under kontroll och direktiv av statliga organ i en omfattning, som lär utesluta en verksamhet i strid emot det allmännas intresse, så långt detta betingas av den särställning som järnvägarna genom sina koncessioner undfått. De "längre gående förpliktelser", om vilka föredragande departementschefen talar och som avses att vardera realiserade i förevarande förslag, äro alltså, enligt vår åsikt, i och för sig ej motiverade. Och de skulle tillika för järnvägarna föranleda olägenhet och besvär i avsevärd omfattning. Järnvägarna äro för närvarande hårt bekrävda i konkurrensen med en koncessionerad landsvägstrafik, som ej sällan utan förefintligt allmänt behov beviljas av statliga myndigheter. En insiktsfull och opartisk prövning och avvägning av järnvägstrafikens och landsvägs-

trafikens verksamhetsområden samt en reglering av *båda* dessa trafikmedels handhavande, det är vad det nuvarande läget kräver. Att hålla "store bror" — järnvägarna — till en exercis, som tvingar i alla detaljer, men släppa "lille bror", den omhuldade landsvägstrafiken, att växa i frihet från besvärande uppsikt, även när denna betingas av trafiksäkerhetens elementära krav — det tyckes vara dagens lösen. De privatekonomiska värden, som härmed äventyras, lönar det föga att ställa fram emot landsvägstrafikens anspråk, som obestriddligen i mycket kunna vara väl grundade och därutöver hava fördelen av dagsopinionens stöd. Men det kunde förväntas att statsmakterna — och icke mindre de statliga organen vid handläggning av hithörande ärenden — skänkte ett mera förnimbart beaktande åt järnvägarnas nationalekonomiska betydelse. Den dag, då en järnväg efter annan konkurrerats till döds av parallellgående omnibuslinjer, som utan belastning av åttatimmarsdag och effektiva tekniska kontrollbestämmelser tillgodogöra sig förmånen av en huvudsakligen på allmän bekostnad underhållen vägbana men vid inträffade händelser — bristande underhåll av materielen eller naturhinder — inställa samfärdseln — då skola kanske de nu motorentusiasmerade myndigheterna komma att högre uppskatta järnvägarnas ekonomiska och samhällliga betydelse.

Vi anse att intet som helst skäl vare sig under ärendets beredning eller i föredragande departementschefens yttrande anförts till stöd för den föreslagna lagstiftningen i föreslagen omfattning.

Även för den som, sakligt bedömt, skulle finnas benägen för en lagstiftning i nu avsett syfte, torde det lagtekniskt sett ej finnas lämpligt att anknyta en särlagstiftning i fråga om bokföring till vissa allmänna bestämmelser, som äro underkastade revision och kunna förväntas inom kort varda föremål för förändringar.

Därest för de statslåneunderstödda järnvägarna en särskild lagstiftning anses erforderlig — vilken vi förmena kunna göras överflödig medelst i administrativ ordning givna föreskrifter — få vi beträffande detaljer framställa några anmärkningar.

Enligt 5 § bokföringslagen skall avsättning ske enligt grunder, som fastställas av Konungen. Genom dylikt stadgande jämfört med 6 § i järnvägsbolagslagen lägges i Kungl. Maj:ts skön fullständigt avgörande ifråga om järnvägsföretags finansförvaltning. Det kan väl ej vara rimligt att på sådant sätt binda det enskilda företagareinitiativet.

Bokföringslagens 8 §, som stadgar skyldighet att på visst sätt specificera respektive räkningar, ålägger samtliga ledamöter i bolagets styrelse att under-teckna räkningarna. Det är praktiskt sett ej rimligt att ålägga styrelsens ledamöter kontrollen av den stadgade specifikationen. Visserligen har genom uppmjukningen i § 15 därhän, att ond tro erfordras för kriminalisering, den positiva äventyrligheten av styrelseledamotens borgen för denna specifikation förtunnats. Men vartill skall föreskriften tjäna — orimlig som den är?

Vi påyrka — med hemställan om synnerligt beaktande — att bokföringslagens 12 § måtte i varje fall tillbakavisas. Denna bestämmelse må väl innefatta ett allenastående och av intet skäl motiverat undantagsläge, vari man vill försätta järnvägsföretagen. Hava de enskilda järnvägsförvaltningarna på sådant sätt vårdat det dem givna förtroendet att besörja en alltfort så betydelsefull anpart av allmän samfärdsel, att de skola särskilt för sig ställas under oavlåtlig och i varje detalj ovillkorlig uppsikt i deras verksamhet? Helt visst ha dessa företag intet att fördölja. Men vilken grund kan åberopas för deras ställande under en statlig inspektion i deras affärsförvaltnings alla detaljer? Vi åberopa vad lagrådets flertal härutinnan anfört under förmenande att departementschefens talesätt häremot äga ringa tyngd.

Med hänvisning till vår tidigare erinran härutinnan få vi till sist framhålla, att i händelse av benägenhet för en lagstiftning med ifrågavarande syfte riksdagen torde äga skäl att för närvarande ställa sig avvaktande. De i 1855 års förordning om handelsböcker givna bestämmelserna om bokföring äro, såsom bekant, föremål för omarbetning, och förslag härutinnan föreligger i justitiedepartementet. Det bör ej råda tvivel därom, att genomgripande stadganden för bokföring inom visst affärsområde ej må särskilt för sig beslutas, under det att samtidigt ändrad lagstiftning härutinnan för näringslivet i dess helhet förberedes.

Med stöd av vad vi anfört få vi hemställa,

att Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition nr 96 måtte av riksdagen lämnas utan bifall.

Stockholm den 26 februari 1927.

Adolf Dahl.

Gustaf Boman.
