

## Nr 96.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg m. m.; given Stockholms slott den 11 februari 1927.*

Under återopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen antaga härvid fogade förslag till

- 1:o lag om bokföring vid enskild järnväg; samt
- 2:o lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 (nr 53 s. 1) om järnvägsaktiebolag.

GUSTAF.

*C. Meurling.*

**Förslag**  
till  
**Lag**  
om bokföring vid enskild järnväg.

Härigenom förordnas som följer:

*Allmänna bestämmelser.*

1 §.

Bokföring vid enskild järnväg åligger envar, som innehar koncession å järnvägsanläggningen, så ock envar, staten likväl undantagen, till vilken järnvägsdriftens upprätthållande genom Kungl. Maj:ts förordnande överlämnats eller av koncessionshavaren helt eller delvis överlåtits.

Sådan bokföringspliktig kallas här nedan järnvägsförvaltning.

2 §.

Om sättet för bokföringen skola, i den mån avvikande bestämmelser ej här nedan meddelas, gälla föreskrifterna i förordningen angående handelsböcker och handelsräkningar den 4 maj 1855 samt, där järnvägsförvaltning utgöres av aktiebolag, i lagen om aktiebolag den 12 augusti 1910.

Konungen äger att efter ansökan befria järnvägsförvaltning, vars järnvägsdrift är utan större allmän betydelse, från iakttagandet av de om bokföringen här nedan meddelade bestämmelser.

*Om järnvägsaktiebolags bokföring.*

3 §.

Järnvägsaktiebolags räkenskaper skola avslutas för kalenderår och omfatta alla på året belöpande inkomster och utgifter, även om likvid ej ägt rum. De skola så uppläggas och föras, att av dem kunna utan omgång hämtas alla de uppgifter, som balansräkningen samt vinst- och förlusträkningen jämlikt 8 § skola innehålla.

Vid bokföringen skall noga tillses, att anläggnings- och underhållskostnader ej sammanblandas.

## 4 §.

I balansräkningen skola tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, upptagas till belopp, motsvarande kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning (*anläggningsvärdet*).

Har järnväg öppnats för allmän trafik, och sker sedan nybyggnad eller annan nyanläggning för stadigvarande bruk, skola i anläggningsvärdet inräknas jämväl kostnaderna för materiel, som därvid tillhandahållits från den färdiga banan, och för transporter eller andra arbeten, som med anlitande av denna utförts för nyanläggningen.

Utrangeras något av de till stadigvarande bruk avsedda tillgångarna, skall anläggningsvärdet minskas med det utrangerades bokföringsvärde. Förändras något av nämnda tillgångar, skall anläggningsvärdet ökas med den därav föranledda kostnaden, beräknad på sätt ovan sägs. Innebär förändringen även utrangering, skall anläggningsvärdet tillika minskas med skälig del av det förändrades tidigare bokföringsvärde.

## 5 §.

*1 mom.* Till förnyelsefond skall årlig avsättning äga rum med belopp, motsvarande den värdeminskning, som av ålder, nyttjande eller annan jämförlig orsak uppkommer å de till stadigvarande bruk för bolaget avsedda tillgångarna, och må förty avskrivning å värdet av sagda tillgångar ej ske. Avsättningen skall beräknas enligt grunder, som fastställas av Konungen; ägande bolaget hos Konungen eller myndighet, som Konungen förordnar, göra framställning om tillstånd att avsätta enligt andra grunder eller om befrielse för visst år från avsättning.

Kan avsättning ej till fullo verkställas, utan att årets verksamhet kommer att utvisa förlust, som ej kan täckas av balanserad vinst från föregående år eller av medel, avsatta till framtida förfogande, skall beloppet i erforderlig utsträckning föras inom linjen.

Vid avsevärd och varaktig förbättring av bolagets ekonomiska ställning skola inom linjen förda avsättningar uppföras såsom effektiv skuld å förnyelsefonden, i samband varmed motsvarande belopp må upptagas å ett särskilt tillgångskonto, benämnt »kostnader att framdeles täcka».

*2 mom.* Utrangeras eller förändras tillgång, för vilken avsättning till förnyelsefonden skall äga rum, skall fonden minskas med belopp, varmed anläggningsvärdet, på sätt i 4 § stadgas, skall minskas. Ej må förnyelsefonden anorledes nedskrivnas. Överstiger minskningen av anläggningsvärdet det belopp, vartill fonden uppgår, må skillnaden påföras tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka».

Vid utrangering eller förändring av tillgång, för vilken avsättning till förnyelsefonden ej äger rum, må ock belopp, varmed anläggningsvärdet skall minskas, påföras nämnda tillgångskonto.

## 6 §.

Där så finnes erforderligt, må såsom tillgång å kontot »kostnader att framdeles täcka» upptagas kostnader för bolagets bildande ävensom finansomkostnader, såsom kapitalrabatter, kursförluster och dylikt.

Anståndsrenta å statslån må föras inom linjen men skall vid betalningsskyldighetens inträde utföras såsom effektiv skuld. I samband med sådant utförande må tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka» påföras ett mot räntan svarande belopp.

## 7 §.

Belopp, vilka enligt 5 § eller 6 § första stycket påförts tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka», skola amorteras enligt planer, uppgjorda i överensstämmelse med grunder, som av Konungen fastställas.

## 8 §.

I enlighet med föreskrifter, som Konungen meddelar, skola i balansräkningen tillgångar och skulder, efter deras art och användningssätt, samt i vinst- och förlusträkningen inkomster och utgifter för året fördelas å poster så ock närmare upplysningar angående posterna givas.

Räkningarna skola undertecknas av bolagets styrelse.

## 9 §.

Det åligger bolaget att till myndighet och inom tid, som Konungen bestämmer, avlämna balansräkningen samt vinst- och förlusträkningen ävensom förvaltnings- och revisionsberättelserna jämte utdrag av bolagsstämmans protokoll om balansräkningens fastställande och om användningen av vinst.

Om skyldighet att avlämna ekonomiska och statistiska uppgifter förordnar Konungen.

## 10 §.

Där Konungen i särskilt fall det förordnar, skola, enligt de närmare föreskrifter, Konungen i ty fall meddelar, balansräkningen samt vinst- och förlusträkningen så uppställas, att av dem framgå anläggningsvärdet samt inkomster och utgifter å järnvägsdriften särskilt för viss, en eller flera koncessionsenheter omfattande järnvägsdel.

## 11 §.

Vad ovan i 8 och 10 §§ är föreskrivet utgör ej hinder för bolaget att för bolagsstämman framlägga balansräkningen samt vinst- och förlusträkningen i ett mera sammandraget skick.

## 12 §.

Bolagets samtliga räkenskaper och tillhörande handlingar skola efter anfordran hållas tillgängliga för myndighet, som i 9 § avses.

*Om annan järnvägsförvaltnings bokföring.*

## 13 §.

För annan järnvägsförvaltning än järnvägsaktiebolag skola, såvitt angår järnvägsrörelsen och därmed sammanhörande rörelse (*järnvägsverksamheten*), de för järnvägsaktiebolag i denna lag givna bestämmelser äga motsvarande tillämpning, med iakttagande dock av vad i 14 § stadgas. Sådan järnvägsförvaltning skall förty hålla bokföringen för järnvägsverksamheten såvitt möjligt skild från bokföringen för annan verksamhet; och aktiebolag, som driver rörelse vid sidan av järnvägsverksamheten, har att upprätta balansräkning samt vinst- och förlusträkning dels för bolagets verksamhet i dess helhet och dels för allenast järnvägsverksamheten.

## 14 §.

*1 mom.* Belopp, som i 5 § 1 mom. andra stycket avses, skall föras inom linjen, så snart täckning ej kan ske av balanserad vinst från föregående års järnvägsverksamhet.

*2 mom.* Vad i 6 § första stycket är stadgat skall ej äga tillämpning.

*3 mom.* Balansräkning samt vinst- och förlusträkning skola undertecknas för kommun av trafikföreståndaren, för aktiebolag av styrelsen och för annan järnvägsförvaltning på sätt om balansräkning är i lag föreskrivet.

*4 mom.* Vad i 9 § första stycket är stadgat skall, såvitt angår annan järnvägsförvaltning än aktiebolag, ej tillämpas i fråga om andra handlingar än balansräkning samt vinst- och förlusträkning.

*5 mom.* Bestämmelsen i 12 § skall äga tillämpning i fråga om järnvägsförvaltnings samtliga räkenskaper och tillhörande handlingar.

*Ansvarsbestämmelser.*

## 15 §.

*1 mom.* Med böter från och med femtio till och med tvåtusen kronor eller med fängelse straffes

1) styrelseledamot i järnvägsaktiebolag, vilken mot bättre vetande lämnar oriktiga uppgifter i balansräkning eller vinst- och förlusträkning eller vid upprättande av sådan handling förfar i strid med föreskrifterna i denna lag;

2) envar annan, som mot bättre vetande i balansräkning eller vinst- och förlusträkning, som han är skyldig underskriva och som avlämnas till myndighet, vilken avses i 9 §, meddelar oriktiga uppgifter eller förfar i strid med bestämmelserna i 13 och 14 §§.

Ej må straff, som ovan är stadgat, tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

*2 mom.* Envar styrelseledamot eller annan uppgiftsskyldig, som underlåter att, i vad på honom skäligen må bero, ombesörja, att de i 9 § första stycket

omförmälda handlingar varda i rätt tid och i behörigt skick till vederbörlig myndighet avlämnade, straffes med böter från och med femtio till och med ettusen kronor.

3 mom. Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmänna strafflagen.

---

Denna lag skall träda i kraft den 1 januari 1928.

Vid tillämpningen skall med avseende å äldre förhållanden iakttagas:

1. Har järnvägsförvaltning, då denna lag träder i kraft, i senaste balansräkning upptagit tillgång, avsedd till stadigvarande bruk, till högre belopp, än som motsvarar kostnaderna för dess anskaffning eller tillverkning, skall vad i 4 § stadgas ej utgöra hinder för, att sagda högre belopp i sin helhet upptages såsom anläggningsvärde.

2. Har före denna lags ikraftträdande avskrivning verkställt så, att anläggningsvärdet för tillgångar, som avses i 4 §, därigenom minskats, eller kostnad, som enligt denna lag skolat hänföras till sagda värde, upptagits såsom underhållskostnader, må anläggningsvärdet ökas med belopp, motsvarande vad sålunda bokförts. Sker så, skall beloppet samtidigt påföras förnyelsefonden.

3. Vad i 6 § första stycket är stadgat skall ej äga tillämpning i fråga om kostnader, som belöpa på tiden före lagens ikraftträdande.

---

## Förslag

till

## Lag

om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 (nr 53 s. 1) om järnvägsaktiebolag.

Häri genom förordnas, att 2 § i lagen den 22 juni 1911 om järnvägsaktiebolag skall erhålla nedan angivna ändrade lydelse, samt att i sagda lag skola införas två nya paragrafer, betecknade 6 och 7 §§, av den lydelse nedan angives:

### 2 §.

I fråga om järnvägsaktiebolag skola de angående aktiebolag enligt lag i allmänhet gällande stadganden lända till efterrättelse, såvitt ej annat följer av vad här nedan eller i lagen om bokföring vid enskild järnväg förordnas.

### 6 §.

Vinstutdelning må ej ske, så länge belopp, som jämlikt lagen om bokföring vid enskild järnväg skolat avsättas till förnyelsefond, i balansräkning föres inom linjen. Lag samma vare, där belopp, som jämlikt 5 § eller 6 § första stycket i nämnda lag uppförts å tillgångskonto »kostnader att framdeles täcka», icke amorteras i enlighet med de i sagda lag omförmälda amorteringsplaner, eller anståndsrenta, som jämlikt 6 § andra stycket i berörda lag påförts dylikt konto, ej erlægges i enlighet med de vid statslånets beviljande bestämda villkor. Varder vinstutdelning beslutad och verkställd i strid mot vad nu stadgats, vare de, som uppburit sådan utdelning, skyldiga att återbära densamma, och ansvarare därjämte de, som deltagit i beslutet, en för alla och alla för en för den brist, som vid återbäringen kan uppkomma.

### 7 §.

Järnvägsaktiebolag må vid beräkning av förlust, varom förmåles i 98 § i lagen om aktiebolag den 12 augusti 1910, såsom tillgång upptaga belopp, som jämlikt lagen om bokföring vid enskild järnväg påförts kontot »kostnader att framdeles täcka». Tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, må vid dylik beräkning upptagas till anläggningsvärdet med avdrag för sådana avsättningar till förnyelsefond, vilka icke föras inom linjen. Anståndsrenta å statslån, som föres inom linjen, må åsido lämnas.

Denna lag skall träda i kraft den 1 januari 1928.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 14 januari 1927.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Meurling:

»Vid upprepade tillfällen under de senare åren hava från skilda håll framförts starka krav på särskilda föreskrifter rörande de enskilda järnvägarnas bokföring.

Sålunda väcktes vid 1916 års riksdag inom andra kammaren en motion (nr 129), vari hemställdes om utredning, huruvida, för ett riktigt bedömande av järnvägarnas ekonomi, det funnes nödigt ålägga dem att föra sina räkenskaper så, att därav framginge resultatet såväl av bolagens järnvägsrörelse för olika koncessionerade, ägande eller trafikerade järnvägslinjer, som ock av annan rörelse än järnvägsdrift.

Järnvägsstyrelsen anförde i avgivet yttrande över motionen bland annat följande:

Under direkt ekonomisk kontroll av staten stode endast sådana järnvägsbolag, som erhållit och icke slutamorterat statslån. Staten behövde det oaktat av flera skäl noggrant känna samtliga enskilda järnvägsbolags ekonomiska ställning. Behovet av en sådan kännedom framträdde särskilt tydligt, då fråga uppstode om statsinlösen av viss järnväg eller om taxeförhöjningar, men det gjorde sig ock gällande såväl vid den årliga inkomsttaxeringen som vid förhandlingar mellan statens och enskilda järnvägar rörande ekonomiskt samarbete i det ena eller andra hänseendet, t. ex. rörande gemensamt begagnande av föreningsstationer. Med hänsyn till sin bokföring vore de enskilda järnvägsbolagen icke underkastade andra bestämmelser än dem, som jämlikt aktiebolagslagen gällde för aktiebolag i allmänhet. Det kunde emellertid ifrågasättas, om icke dessa bestämmelser vore för litet detaljerade för de speciella behov, staten hade av en utförlig och noggrann bokföring rörande de enskilda järnvägarna. Vidare kunde ifrågasättas, om ej aktiebolagslagens föreskrifter angående avskrivning eller avsättning till förnyelsefond borde beträffande järnvägsbolag fullständigas.



Föreskrifter saknades rörande de normer, som därvid skulle följas, varför resultatet blivit mycket varierande avskrivningsbelopp såväl vid olika järnvägar som vid en och samma järnväg under olika år. Givetvis måste det för bedömande av värdet av respektive järnvägars tillgångar vara av betydelse att veta, att avskrivningar respektive förnyelsefundsavsättningar skedde efter för alla järnvägar lika normer. Endast på detta sätt kunde man få en tillförlitlig grund för bedömande av det verkliga värdet av respektive järnvägars tillgångar, vilket ju vore av betydelse såväl för penninginstitut, som anmodades att lämna lån till viss järnväg, som ock för bedömande i statistiskt och nationalekonomiskt syfte av järnvägarnas ekonomiska ställning. Härtill komme en annan, måhända än viktigare synpunkt. Enligt aktiebolagslagen skulle den årliga avskrivningen eller avsättningen till förnyelsefond motsvara den värdeminskning, som ett bolags egendom underginge genom ålder, nyttjande eller annan därmed jämförlig anledning. De enskilda järnvägsaktiebolagen intoge i många hänseenden en särställning på grund av järnvägarnas egenartade natur. Det måste beträffande dessa bolag anses vara av alldeles särskild vikt, att aktiebolagens berörda föreskrifter fullt efterlevdes, så att verklig säkerhet vunnes för, att bana och rullande materiel genom årligt underhåll hölles uppe i fullt trafikdugligt skick. Enligt vad styrelsen hade sig bekant, förekomme i fråga om flera enskilda järnvägar brister i detta hänseende. Styrelsen funne alltså för sin del önskvärt, att en utredning komme till stånd rörande lämpligheten av reglerande bestämmelser för de enskilda järnvägarnas bokföring och att bestämdare normer än för det närvarande utarbetades rörande disponibla vinstens användning, särskilt rörande avskrivning respektive avsättning till förnyelsefond.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskott, dit berörda motion remitterats, förklarade sig i utlåtande (nr 6) vilja understryka järnvägsstyrelsens påpekande av önskvärdheten av, att åtgärder vidtoges för åstadkommande av enhetlighet och likformighet i de enskilda järnvägarnas bokföring och redovisning.

Vid 1917 års riksdag väcktes inom andra kammaren en motion (nr 274), som utmynnade i hemställan bland annat, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om vidtagande av utredande åtgärder i syfte att uttröna, i vilken utsträckning enskilda järnvägsaktiebolag kunde åläggas införande av ett enhetligt bokföringssystem tillika med normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder.

Riksgäldsfullmäktige, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, från vilka yttranden över motionen inhämtades, underströko behovet av åtgärder i den i motionen avsedda riktningen.

Riksgäldsfullmäktige påpekade särskilt, att från riksgäldskontorets synpunkt vore möjligheten att kunna bilda sig en tillförlitlig uppfattning av ett järnvägsbolags ställning av grundläggande betydelse, då det gällde att bedöma utsikterna för de med statslån understödda järnvägsbolagen att kunna fullgöra sina förbindelser till staten, ett bedömande, som under nuvarande förhållanden ofta vore förenat med svårigheter.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förmenade, att en noggrann, likformigt uppställd bokföring vore nödvändig ej blott på förut framhållna grunder utan jämväl för ett säkert bedömande av själva järnvägsföretagets resultat utan sammanblandning med andra ekonomiska företag, som av järnvägsbolag på

sina håll bedreves, samt för att lämna största möjliga garanti för, att järnvägsföretagen bleve även ur ekonomisk och förvaltningssynpunkt så väl skötta som möjligt.

Järnvägsstyrelsen hänvisade till vad styrelsen förut andragit.

Ehuru såväl andra kammarens tredje som första kammarens första tillfälliga utskott vid 1917 års riksdag uttalade sig för motionen i denna del, förföll dock frågan till följd därav, att densamma av motionären sammankopplats med andra frågor, varom enighet i riksdagen icke kunde uppnås.

Sedermera anförde *riksdagens revisorer* i sin berättelse om granskningen av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning för år 1918, att de vid granskning av de med statslån understödda järnvägsaktiebolagens räkenskaper funnit, att enhetliga grunder ej tillämpades vid uppgörandet av de balansräkningar samt vinst- och förlusträkningar, vilka plägade intagas i eller bifogas vederbörande bolagsstyrelsens förvaltningsberättelse. Till belysande av detta förhållande anförde revisorerna åtskilliga exempel. Revisorerna framhöllo vidare, att det syntes uppenbart, att de av dem påvisade och övriga olikheter i järnvägsbolagens bokföring försvarade möjligheten såväl att rätt bedöma ett visst bolags ställning som att anställa jämförelser de olika bolagen emellan. Ett sådant förhållande ansåge revisorerna vara till men för dem och för övriga myndigheter vid deras granskning. Till följd härav syntes det revisorerna önskvärt, att åtgärder vidtoges för ernående av förbättrade förhållanden i förevarande hänseende, varjämte de ifrågasatte, huruvida ej, sedan utredning i detta syfte blivit verkställd, formulär till normalbokföring för ifrågavarande enskilda järnvägsbolag borde upprättas samt bolagen åläggas att vid sin bokföring följa dessa formulär.

*Riksgäldsfullmäktige* anhöllo i skrivelse till Kungl. Maj:t den 18 december 1919, med vidhållande av sin år 1917 uttalade mening och med förklaring, att de intet hade att erinra i anledning av statsrevisorernas uttalande, att Kungl. Maj:t behagade vidtaga åtgärder för verkställande av den av statsrevisorerna ifrågasatta utredningen.

I skrivelse den 2 mars 1920 hemställde *riksdagen*, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa sagda utredning samt därefter vidtaga de åtgärder, som av densamma påkallades.

Likaledes gjorde *1918 års järnvägskommitté* i skrivelse till Kungl. Maj:t den 12 april 1920 en hemställan i enahanda syfte. Kommittén framhöll därvid, att den synpunkt, som låge kommittén närmast om hjärtat, vore, att de enskilda järnvägarnas bokföring ordnades så, att därav lätteligen kunde framgå, till vilket belopp den inlösningssumma skulle beräknas, som statsverket enligt respektive koncessioner skulle erlagga, i händelse statsverket önskade inlösa viss järnväg.

På grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 21 maj 1920 uppdrog chefen för civildepartementet åt en kommitté, bestående av numera generalkrigskom-

missarien J. L. Widell, ordförande, numera överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren Olof Bärnheim, byrådirektören Sven Norrman, kamreraren Karl Richnau och professorn O. Sillén att verkställa utredning rörande bokföringen vid de enskilda järnvägarna, i syfte att större enhetlighet och likformighet i dessas räkenskaper måtte åstadkommas, samt att inkomma med det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. Den 5 maj 1922 förordnade Kungl. Maj:t till ledamot i kommittén riksgäldssekreteraren J. A. Hägglund och till sekreterare förste aktuarien E. V. Malmkvist. Den 30 november 1922 förordnade Kungl. Maj:t, att kommittén skulle upplösas, samt uppdrog åt Norrman och Richnau att med biträde av Malmkvist uppgöra och senast den 31 maj 1923 inkomma med förslag i fråga om huvudgrunderna för anordnande av en enhetlig och likformig bokföring vid de enskilda järnvägarna.

Norrman och Richnau, i det följande benämnda de sakkunniga, framlade sistnämnda dag betänkande med förslag till dels lag om bokföring vid enskild järnväg dels ock kungörelse angående bokföring vid enskild järnväg.

Över de sakkunnigas betänkande hava infordrade utlåtanden avgivits av riksgäldsfullmäktige, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, riksräkenskapsverket och Svenska järnvägsföreningen, varjämte nämnda förening överlämnat ett skriftligt yttrande i anledning av förslagen från Gävle—Dala järnvägsaktiebolag.

Svenska järnvägsföreningen och Gävle-Dala järnvägsaktiebolag hava i sina yttranden gjort gällande, att behov av en särlagstiftning för de enskilda järnvägarna, gående utöver de redan i 1855 års förordning om handelsböcker och handelsräkningar samt i 1910 års aktiebolagslag givna reglerna, icke föreläge, samt därför avstyrkt förslaget. Att för de enskilda järnvägarnas del särskilda bestämmelser, vilka så att säga utgöra en påbyggnad å de för näringsidkare respektive aktiebolag i gemen gällande bokföringsföreskrifterna, äro av behovet påkallade, torde emellertid genom de uttalanden, vilka föregått den utredning, som resulterat i det år 1923 framlagda förslaget, vara tillräckligt omvitnat och kan enligt min mening anses vara ställt utom allt tvivel. De över förslaget hörda myndigheterna hava ock ånyo hävdadt denna uppfattning. Härvid är icke fråga blott om statslåneunderstödda järnvägar; samtliga järnvägar intaga en helt annan ställning till det allmänna än vanliga affärsföretag och detta medför, att järnvägarna böra underkasta sig längre gående förpliktelser i det allmännas intresse.

Den enhetlighet beträffande de enskilda järnvägarnas bokföring, som är den ifrågasatta lagstiftningens huvudsyfte, hava de sakkunniga, som utgått från att nyssnämnda 1855 års förordning och bokföringsföreskrifterna i 1910 års aktiebolagslag enligt deras nu gällande lydelse komma att utgöra denna nya lagstiftnings grundval, sökt åstadkomma på följande sätt. Dels har föreskrivits, att balansräkningar och vinst- och förlusträkningar skola upprättas i enlighet med särskilda formulär, som fastställas av Kungl. Maj:t eller av Kungl. Maj:t förordnad myndighet. Förslag till dylika formulär hava uppgjorts. Dels hava detaljerade föreskrifter angående obligatoriska avsättningar till för-

nyelsekonto lämnats. I samband därmed hava föreslagits vissa lättnader i nu gällande bestämmelser om vad som får såsom tillgångar upptagas. De övriga önskemål, som, enligt vad jag förut anmärkt, av olika myndigheter och personer framförts, och som beröra frågor, vilka hava samband med de förut nämnda, mera bokföringstekniska huvudfrågorna, hava av de sakkunniga beaktats sålunda. Särskiljande av olika rörelsegrenar har stadgats. Den ene av de sakkunniga, Norrman, har förordat uppdelning av räkenskaperna på olika koncessionerade bandelar, under det Richnau ansett sådan uppdelning böra föreskrivas endast för visst fall. Norrman har vidare i viss utsträckning velat tillmötesgå kravet på skapandet av möjlighet att direkt genom bokföringen få fram den inlösningssumma, som enligt koncessionerna vid statsinlösen skall erläggas av staten, under det Richnau funnit detta onödigt och omöjligt.

Vad de sakkunniga i huvudfrågorna föreslagit har i sina grunddrag vunnit de hörda myndigheternas gillande. Beträffande de närmare detaljerna samt förslaget i övrigt hava emellertid anmärkningar framställts, särskilt i de frågor, i vilka de sakkunniga varit av skilda åsikter. Med hänsyn till dessa anmärkningar hava de sakkunnigas förslag ansetts böra göras till föremål för en överarbetning inom departementet. Härvid hava biträtt riksgäldsfullmäktigen, professor G. Kobb och byrådirektören Norrman, vilka enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 27 september 1926 för sådant ändamål tillkallats.

Den 26 mars 1926 beslöt Kungl. Maj:t på hemställan av chefen för justitiedepartementet att inhämta lagrådets yttrande över två inom sistnämnda departement utarbetade förslag nämligen dels till lag med vissa ändrade bestämmelser angående handelsböcker, vilket förslag avsåg att ersätta bokföringsföreskrifterna i 1855 års förordning, och dels till lag om ändrad lydelse av 56 och 98 §§ i lagen den 12 augusti 1910 om aktiebolag, vilka båda §§ hava avseende å aktiebolags bokföring. Emellertid har jag inhämtat, att sagda inom justitiedepartementet upprättade förslag icke komma att föreläggas innevarande års riksdag. Det nu av mig framlagda förslaget — i det följande benämnt departementsförslaget — är i anledning härav uppgjort på grundvalen av 1855 års förordning om handelsböcker och handelsräkningar samt nu gällande bokföringsföreskrifter i 1910 års aktiebolagslag. I övrigt ansluter sig departementsförslaget beträffande de mera bokföringstekniska huvudfrågorna i princip till de sakkunnigas förslag, och de avvikelser, som gjorts, torde jag få i lämpligt sammanhang beröra, då jag nu övergår till en redogörelse för departementsförslagets särskilda paragrafer. Av denna redogörelse skall ock framgå, huruledes sådana detaljfrågor som särskiljandet av olika rörelsegrenar, räkenskapernas uppdelning för olika koncessionerade eller arrenderade bandelar, bokföringens reglerande med hänsyn till frågan om statsinlösen ävensom andra frågor av mera underordnad och med den egentliga bokföringen sammanhängande beskaffenhet synts böra lösas.

## Förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg.

## 1 §.

I denna paragraf avhandlas omfånget av *departementsförslagets tillämplighetsområde*. Paragrafen motsvarar 1 § 1 mom. i de sakkunnigas förslag till lag.

Paragrafen avviker i två avseenden från de sakkunnigas förslag, nämligen dels i fråga om bestämmelsernas tillämpning för statens vidkommande och dels beträffande deras tillämpning å den, som, efter en koncessionshavares tvångsvisa berövande av nyttjanderätten till banan, förordnas att ombesörja trafiken därå.

De sakkunniga hava, såsom av 1 § 2 mom. i deras förslag till kungörelse särskilt framgår, avsett, att *staten* i vissa fall skulle vara *underkastad ifrågasvarande bokföringsföreskrifter för järnväg, som äges av densamma*, nämligen då staten trafikerar dylik järnväg, som om den vore en enskild järnväg med särskild taxa. Så sker vanligen, då staten nödgas övertaga en förut enskild järnväg. De sakkunnigas förslag torde avse att bevara kontinuiteten i järnvägens bokföring, för den händelse järnvägen i fråga skulle övergå i enskild ägo.

Av berörda skäl torde visserligen för en av staten ägd bana av det slag, som nyss nämnts, i bokföringshänseende i regel böra gälla detsamma som för en i enskild ägo varande järnvägslinje. Emellertid kunna fall tänkas uppstå, då från dessa stadganden avvikande bestämmelser behöva utan tidsutdräkt meddelas. Det har därför synts lämpligast, att Kungl. Maj:t icke avhändes rätten att i administrativ ordning meddela föreskrifter angående bokföringen vid av staten ägda banor av något slag. Då koncession icke erfordras för statens vidkommande och då koncessionen lärer upphöra att gälla, efter det den bansträcka, densamma avser, övergått i statens ägo, torde av definitionen å begreppet järnvägsförvaltning framgå, att staten ej skall vara underkastad förslaget för några järnvägar, som ägas av densamma.

Till järnvägsförvaltning skall enligt de sakkunnigas förslag hänföras jämväl envar, till vilken järnvägsdriftens upprätthållande helt eller delvis av koncessionshavaren överlåtit. Denna formulering giver vid handen, att de sakkunniga närmast haft det fall för ögonen, att koncessionshavaren överlåter nyttjanderätten till banan, med andra ord utarrenderar densamma. *Enligt nu brukliga koncessioner kan Kungl. Maj:t förordna, att, då koncessionshavaren icke uppehållit trafiken i det omfång, som av Kungl. Maj:t prövats skäligt, staten eller annan skall tills vidare ombesörja trafiken å banan.* Även den som erhållit ett dylikt förordnande har synts böra vara underkastad förslaget. Vad som anförts mot lämpligheten att i lagen stadga dess tillämpning å staten såsom ägare av järnvägar, torde emellertid äga giltighet jämväl då fråga är om staten såsom förordnad att upprätthålla driften å en i enskild ägo varande järnväg eller såsom arrendator av sådan järnväg.

*Ovriga olikheter mellan första paragrafen i departementsförslaget och motsvarande stadgande i de sakkunnigas förslag* äro av rent formellt slag. Jag

tillåter mig emellertid att fästa uppmärksamheten på några av de praktiska konsekvenser beträffande departementsförslagets tillämplighetsområde, vartill paragrafen torde leda.

Skulle en koncession helt och hållet frångå koncessionshavaren, antingen därigenom att koncessionen, exempelvis i samband med försäljning av järnvägen, överlätas, eller att den förverkas eller av annan anledning, komma bestämmelserna att upphöra att gälla för denne koncessionshavare såvitt rör tiden efter utgången av det räkenskapsår, varunder vederbörande upphört att vara koncessionshavare. Överlåtelse av koncession kan emellertid ej ske utan Kungl. Maj:ts medgivande. Följaktligen upphör vid överlåtelse koncessionen för överlåtaren först, då Kungl. Maj:ts tillstånd till överlåtelsen meddelas. En koncessionshavare, som utarrenderar en koncessionerad järnväg, är fortfarande koncessionshavare och skall fölaktligen, liksom ock den, till vilken järnvägen utarrenderats, iakttaga förslagets bestämmelser. Sammalunda blir fallet, då den, som överlåter koncession, medgiver den, till vilken överlåtelsen sker, rätt att, innan Kungl. Maj:t lämnat tillstånd till överlåtelsen, trafikera den järnväg, varå koncessionen meddelats, liksom ock då Kungl. Maj:t förordnar, att trafiken å en bana skall tills vidare besörjas av annan järnvägsförvaltning.

I 1 § 2 mom. av de sakkunnigas förslag till kungörelse framhålles uttryckligen, att kommun kan vara att hänföra till järnvägsförvaltning. Jämväl enligt departementsförslaget är kommun att hänföra till järnvägsförvaltning, där förutsättningarna härför i övrigt äro tillfinnandes.

De flesta enskilda järnvägar i riket ägas och trafikeras av järnvägsaktiebolag. Med järnvägsaktiebolag förstås enligt nu gällande lag av den 22 juni 1911 i första hand aktiebolag, som har till ändamål att för allmän trafik bygga eller använda järnväg. Järnvägsaktiebolag av nu nämnt slag torde under de förutsättningar, som paragrafen angiver, gå in under begreppet järnvägsförvaltning. Till järnvägsaktiebolag räknas emellertid enligt nyssnämnda lag ävenledes aktiebolag för förvärvande och förvaltande av aktier eller andra andelar i bolag med ändamål att för allmän trafik bygga eller använda järnväg. Järnvägsaktiebolag, som driva verksamhet enbart av denna senare art, äro icke att anse såsom järnvägsförvaltningar, så som begreppet i denna paragraf definierats. Tydligt torde också vara, att bokföringen vid ett järnvägsaktiebolag av detta senare slag icke kan omfatta den verksamhet, som drives av ett helt annat rättssubjekt, även om detta rättssubjekt kontrolleras av järnvägsaktiebolaget i fråga.

Understundom förekommer, att två eller flera järnvägsförvaltningar för uppnående av bättre ekonomiskt resultat sammansluta sig under så kallade »trafikstyrelser» eller »trafikförvaltningar». Ofta innebära sammanslutningsvillkoren fördelning av den sammanlagda vinsten efter en viss överenskommen grund. Där dessa trafikstyrelser och trafikförvaltningar icke äro rättssubjekt, kunna de ej heller vara järnvägsförvaltningar i departementsförslagets mening. I dylika fall är det alltså de olika järnvägsförvaltningar, som tillhöra sammanslutningen, varå departementsförslaget har tillämpning.

## 2 §.

*Första stycket* i denna paragraf motsvaras av 1 § 2 mom. i de sakkunnigas förslag till lag, dock med den ändring, som betingats därav, att ej blott järnvägsaktiebolag utan jämväl andra juridiska ävensom fysiska personer kunna bliva underkastade förslagens bestämmelser.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande över de sakkunnigas förslag, med instämmande av Svenska järnvägsföreningen, anfört:

Det vore nog nödigt, att dispens från bokföringsbestämmelserna kunde genom Konungen medgivas för vissa järnvägar. Det finnes nämligen en stor mängd ytterst obetydliga järnvägar, såsom städer tillhöriga hamnbanor och andra smärre spår samt bruk tillhöriga utfartsspår, där staten saknade anledning att befatta sig med järnvägsbokföringen.

Efter att hava angivit, vilka järnvägar, som enligt styrelsens förmenande vore att hänföra till järnvägar av nu avsedd art, ävensom uppräknat en del likartade små banor och utfartsspår, som formellt ordnats såsom järnvägsaktiebolag, har styrelsen i sitt utlåtande vidare yttrat:

Det torde vara tydligt, att sålunda omförmälda järnvägar eller de flesta av dem vore av sådan beskaffenhet, att staten ej hade intresse av deras bokföring. Skulle statlig kontroll över dessa banors bokföring ifrågakomma, torde därmed statens verksamhet hava utsträckts på ett alldeles meningslöst sätt.

Vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda anfört har synts böra vinna beaktande. I den allmänna järnvägsstatistik, som årligen utgives av järnvägsstyrelsen, uppdelas järnvägarna i sådana, som äro av allmän betydelse och sådana, som äro utan allmän betydelse. En stor del av de järnvägar, som enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppräknningar böra undantagas från skyldighet att ordna sin bokföring enligt departementsförslaget, återfinnes i järnvägsstatistiken under beteckningen järnvägar utan allmän betydelse, men exempel finnas å såväl järnvägar utan sådan betydelse, vilka icke återfinnas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppräknningar, som ock å ett motsatt förhållande. Härav torde framgå, att det icke gives någon skarp gräns mellan järnvägar, vars bokföring har allmänt intresse, och andra järnvägar. Befrielse från skyldighet för järnvägsförvaltning att ordna sin bokföring enligt förslaget har därför synts icke böra meddelas annorledes än efter prövning i varje särskilt fall. Denna prövning torde böra överlämnas åt Kungl. Maj:t. I *andra stycket* av förevarande paragraf har därför upptagits en undantagsbestämmelse av sådan innebörd. Av sagda styckes formulering torde framgå, att befrielse från förslagens tillämpande icke medför befrielse från skyldigheten att följa de bokföringsföreskrifter, som järnvägsförvaltning i sin egenskap av näringsidkare, eventuellt även i egenskap av aktiebolag, kan hava att iakttaga.

## 3 §.

Den bokföring, beträffande vilken departementsförslaget skall innehålla regler, torde böra omfatta allenast järnvägsrörelse och därmed sammanhörande

rörelser. Är järnvägsförvaltningen aktiebolag, som har till ändamål järnvägsrörelse, med andra ord järnvägsaktiebolag, torde man emellertid böra utgå från, att varje rörelse, som av sådant bolag drives, sammanhör med järnvägsrörelse. Har utvecklingen vid något järnvägsaktiebolag gått i sådan riktning, att den rörelse, som ej är järnvägsrörelse, blivit viktigare än denna senare, och skulle bolaget finna det hindrande att beträffande de sidoordnade rörelserna iakttaga förslaget föreskrifter, står den möjligheten öppen att uppdelas verksamheten genom de sidoordnade rörelsernas överlåtande i önskad omfattning å en särskild för ändamålet bildad juridisk person.

*Första stycket* motsvarar 3 § i de sakkunnigas förslag till lag. Bestämmelsen, att räkenskaperna skola avslutas för kalenderår, innefattar en avvikelse från föreskrifterna i nu gällande förordning om handelsböcker. Genom stadgandet, att räkenskaperna skola omfatta alla på året belöpande inkomster och utgifter, även om likvid ej ägt rum, har likaledes gjorts en avvikelse från nämnda förordning. Svenska järnvägsföreningen har gjort gällande, att på året belöpande inkomster och utgifter icke alltid vore kända, då räkenskaperna avslutades, såsom skatter, inkomster och utgifter beträffande föreningsstationerna m. m. och att det riktigaste vore att icke bokföra några poster, innan de vore till beloppet kända. Härtill kan emellertid genmälas, att inga svårigheter torde föreligga att tämligen noggrant beräkna dylika belopp, och att, i den mån avvikelser skulle visa sig föreligga, rättelser lätteligen kunna ske genom uppförandet av korrigeringsposter. Vad särskilt skatter beträffar, avses desamma icke att vara utgifter, som belöpa å det år, å vars inkomst de skola utgå, utan å det år, varunder de skola betalas. Den i andra punkten förekommande föreskriften kan sägas utgöra en påbyggnad å nu gällande bokföringsbestämmelser. Föreskriften har erhållit en från de sakkunnigas förslag avvikande formulering, i anledning därav att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmärkt, att intet i de sakkunnigas förslag utmärkte, vad som åsyftades med det där använda ordet »räkenskapssammandragen».

Beträffande *andra stycket*, som motsvarar första punkten av 8 § i de sakkunnigas förslag till lag, ber jag att få hänvisa till de sakkunnigas betänkande sid. 20. Skillnaden i formuleringen är av rent formellt slag. Att kostnader, som öka anläggningsvärdet, eller såsom de sakkunniga uttrycka det, utgifter för kapitalökning, icke få uppföras såsom underhållskostnader torde visserligen framgå av 4 § första stycket, men nödvändigheten av, att anläggnings- och underhållskostnader så noga som möjligt särskiljas, torde motivera en särskild och uttrycklig erinran härom i lagen.

#### 4 §.

1855 års förordning om handelsböcker och handelsräkningar föreskriver i 7 §, att i inventariibok skola införas dels, då rörelsen börjas, en noggrann uppgift på den bokföringspliktiges tillgångar och skulder och dels, för varje år, rörelsen pågått, balansräkning. I sagda paragraf ävensom, vad angår aktie-



bolag, i 56 § av 1910 års aktiebolagslag, meddelas därjämte närmare regler angående balansräkningens innehåll och beskaffenhet. Departementsförslaget innehåller endast två avvikelser från sagda båda lagrum i detta hänseende, nämligen i fråga om förbud att upptaga vissa värden såsom tillgång och beträffande värderingen av tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för aktiebolag. Dessa båda avvikelser omfattning angives i departementsförslagets 4—6 §§.

Beträffande värderingen av tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, göres genom första stycket av departementsförslagets 4 § den avvikelse från 56 § under 4) första punkten i aktiebolagslagen, att anskaffnings- eller tillverkningskostnaderna i järnvägsaktiebolagets hand, vilka här med ett gemensamt namn benämnas *anläggningsvärdet*, obligatoriskt läggas till grund för det värde, vartill tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, skola upptagas å balansräkningens tillgångssida. Stadgandet har visserligen ej motsvarighet i de sakkunnigas förslag men torde uttrycka vad de sakkunniga åsyftat. Avsikten med detsamma är uppenbarligen att åstadkomma en enhetlig och fast grund för värderingen.

Andra stycket motsvarar de tre sista punkterna i 8 § i de sakkunnigas förslag till lag samt avser att meddela regler för *beräkandet av anläggningsvärdet i vissa fall*.

Beträffande nämnda 8 § i de sakkunnigas förslag till lag har Svenska järnvägsföreningen yttrat:

Ur rent praktisk synpunkt syntes det föreningen synnerligen olämpligt, att transporter å egen bana åsattes en mot självkostnaderna svarande frakt. Självkostnaderna kunde givetvis aldrig exakt angivas. De belopp, varmed de skulle upptagas, komme därför att bliva beroende av en mer eller mindre godtycklig uppskattning. Omständigheterna och kostnaderna växlade från fall till fall. Samma anmärkning gällde avgifter för rullande materiel ävensom beräkandet av ränta. I sina konsekvenser borde de sakkunnigas förslag leda till, att även kostnaden för befäl och övrig personal, som användes omväxlande för driften och vid nyanläggningar eller ersättningsarbeten, borde fördelas, något, som dock icke ifrågasatts. Visst vore, att bestämmelsen i fråga komme att för järnvägarna medföra utomordentliga svårigheter och ett oerhört arbete. Att anläggningskontot skulle ökas med ränta, som icke åtnjutes, kunde icke vara riktigt. Föreningen hemställde, att förevarande paragraf måtte utgå.

Såsom Svenska järnvägsföreningen framhållit, torde understundom ifrågasvarande belopp nödvändigtvis komma att bestämmas efter uppskattning. De av de sakkunniga föreslagna reglerna torde det oaktat komma att medföra en bättre överensstämmelse med de verkliga förhållandena. De svårigheter, som dylik uppskattning kan medföra, torde icke böra överdrivas. Den omformulering, som skett, avser till en början att på ett mera allmängiltigt sätt giva uttryck åt, vad de sakkunniga föreslagit. Regeln gäller givetvis allenast, då det uppstått en verklig merutgift. Därest befäl eller personal vid den färdiga järnvägen deltaga i arbetet vid nybyggnader eller nyanläggningar,

skola följaktligen icke till dem utbetalta löner till någon del öka anläggningsvärdet, såvida ej extra betalning för dessa arbeten lämnats. Beträffande de sakkunnigas förslag, att ränta å ett för en nyanläggning använt kapital skall inräknas i anskaffningskostnaderna, må emellertid anmärkas, att vid statens järnvägar icke förekomma tillägg av ränta å disponerat ägt kapital. Ej heller torde det få någon större betydelse, huruvida ränta å kapital tillföres anläggningsvärdet eller icke. Den av de sakkunniga föreslagna föreskriften härom har därför ansetts icke böra inflyta i lagen.

*Tredje stycket* motsvarar 10 § i de sakkunnigas förslag till lag. Att vid ersättning av ett föremål med ett annat anläggningsvärdet skall ökas med nykostnaden för det nyanskaffade föremålet, framgår redan av första och andra styckena, varför särskilt påpekande härav icke ansetts erforderligt. Då vidare i tredje stycket utsäges, att vid utrangering anläggningsvärdet skall minskas med det utrangerades bokföringsvärde, läser därav följande, att vid ersättning anläggningsvärdet skall ändras med skillnaden mellan anskaffningskostnaden för det nya och bokföringsvärdet för det utrangerade föremålet, varför även i detta avseende ett särskilt uttalande syntes onödigt. Ett föremåls bokföringsvärde avses givetvis enligt departementsförslaget att vara detsamma som kostnaderna för dess anskaffande. Nu ifrågavarande tillgångar hava emellertid icke alltid upptagits till anskaffningskostnaden. Såsom nedan i sammanhang med övergångsbestämmelserna skall närmare beröras, torde icke böra eller ens kunna genomföras en fullständig revidering av järnvägsförvaltningarnas räkenskaper i överensstämmelse med de i förslaget givna reglerna. Med föremålets bokföringsvärde förstås i dylika fall det värde, vartill detta föremål beräknats vid angivandet av tillgångarnas anläggningsvärde. Vid förändring, som företages med ett föremål, utan att någon del av föremålet utrangeras, kan, vare sig förändringen innebär en förbättring eller ej, endast bliva fråga om ökning av anläggningsvärdet. Innebär förändring (inkl. förbättring) utrangering av någon del av det förändrade föremålet, kunna uppstå svårigheter att beräkna det belopp, som motsvarar utrangeringen. I dessa fall torde approximativa beräkningar icke kunna helt undvikas. Emellertid torde ofta tämligen noggranna beräkningar kunna göras, och då böra de även komma till användning.

Tydligt torde vara, att en jämförelse mellan paragrafens första och tredje stycken giver vid handen, att nedskrivning av anläggningsvärdet icke kan ske annorledes än i anledning av utrangering eller förändring (inkl. förbättring), som innebär en utrangering.

Av de i förevarande paragraf givna reglerna läser bliva en följd, att de däri omförmälda tillgångarna ej kunna i vidare mån än som betingas av å desamma nedlagda förbättringar upptagas till högre värde än det, vartill de varit upptagna i närmast föregående balansräkning, och att följaktligen bestämmelsen i 56 § under 5) i 1910 års aktiebolag kommer att upprätthållas.

## 5 §.

*Första stycket av första momentet* utgör en avvikelse från bestämmelserna i 56 § under 4) andra och tredje punkterna av aktiebolagslagen såtillvida, att i stället för direkt avskrivning alltid skall ske *avsättning till förnyelsefond*. Stadgandet har alltså samma innebörd som 9 § 1 mom. i de sakkunnigas förslag till lag, men har genom departementsförslagets formulering bragts i närmare sammanhang med de bestämmelser, varifrån detsamma utgör undantag.

Gävle—Dala järnvägsaktiebolag har anfört, att bolaget funne det ganska märkligt, att de sakkunniga föreslagit, att det direkta avskrivningsförfarandet icke vidare skulle få användas av järnvägsaktiebolag, då i det betänkande med förslag till lag om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen angående handelsböcker och handelsräkningar den 4 maj 1855, som avgivits av tillkallade kommitterade den 29 januari 1916, finnes en rakt motsatt uppfattning uttalad.

Det uttalande i sagda betänkande, som sålunda åsyftats, återfinnes å sid. 69 och lyder:

I stället för avskrivning får vanligt aktiebolag göra avsättning till förnyelsefond. Denna anordning är olämplig, dels därför att den låter tillgångar kvarstå i ställningen till överdrivet värde, dels emedan den hos många alstrar falsk föreställning om samlat kapital, men detta oaktat hava kommitterade icke velat föreslå någon ändring härutinnan utan har för aktiebolag i lagen införts ett undantag från den allmänna regeln, att för stadigvarande bruk anskaffade tillgångar skola minskas i värde genom avskrivning.

I anledning härav tillåter jag mig anmärka, att avsättningsmetoden torde i bokföringshänseende medföra samma resultat som det direkta avskrivningsförfarandet, och att en enkel subtraktion giver den, som är i någon mån insatt i bokföring, besked om tillgångarnas verkliga värde, ävensom att avsättningsmetoden framför det direkta förfarandet medför de beaktansvärda fördelar, som de sakkunniga i sitt betänkande (sid. 23) påpekat.

De sakkunniga hava använt ordet förnyelsekonto. Svenska järnvägsföreningen har härom anfört:

Det torde vara utan betydelse, om ordet förnyelsefond eller ordet förnyelsekonto användes. Ordet förnyelsefond har emellertid vunnit burskap i språket. Att införa en benämning enbart för järnvägarna kan icke anses vara av förhållandena påkallat. Skulle benämningen förnyelsefond i fråga om järnvägarnas bokföring och vad därmed står i samband ändras till förnyelsekonto men bibehållas i allmänna aktiebolagslagen, skulle missförstånd lätt kunna uppkomma rörande naturen av vanliga aktiebolags förnyelsefond. I koncessionerna talas om förnyelsefond men icke om förnyelsekonto. Det hemställes därför, att den nuvarande benämningen förnyelsefond måtte bibehållas.

Då aktiebolagslagen enligt nu gällande lydelse använder termen förnyelsefond, har samma ord ansetts böra användas i departementsförslaget.

Avsättning skall ske allenast för *värdeminskning på grund av ålder, nyttjande eller annan därmed jämförlig orsak*. Såsom de sakkunniga anmärkt i sitt betänkande (sid. 23) üro banans mark och järnvägens underbyggnad icke un-

derkastade värdeminskning av sådan grund. För dessa tillgångar skall avsättning till förnyelsefonden alltså ej göras.

De sakkunniga hava föreslagit, att avsättning skall beräknas enligt grunder, som fastställas av Kungl. Maj:t eller av myndighet, som Kungl. Maj:t förordnat.

Svenska järnvägsföreningen har hemställt, att av stabilitetshänsyn endast Kungl. Maj:t skall äga att bestämma sagda grunder.

Järnvägsstyrelsen har ifrågasatt, huruvida icke i alla de fall, där de sakkunniga utgå från, att Kungl. Maj:t skall träffa avgörande, sådant av lämplighetsskäl borde överlämnas åt en inspektionsmyndighet.

För närvarande synes mig upprättandet av en sådan central inspektionsmyndighet, som av järnvägsstyrelsen ifrågasatts, icke böra ske. Såsom de sakkunniga påpekat, kunna enhetliga grunder, som lämpa sig för alla järnvägsförvaltningar, icke angivas, varför, där allmänna grunder stadgas, avvikelser från desamma måste kunna medgivas för järnvägsförvaltningar, som äro i behov därav. Då tilloppet av ansökningar av sådant slag kan befaras bliva ganska stort, har i departementsförslaget föreskrivits, att Kungl. Maj:t väl skall äga meddela de allmänna grunderna för avsättningsbeloppets beräkning, men att avvikelser från dessa grunder må medgivas av myndighet, som Konungen förordnat. Därest ett järnvägsaktiebolag före lagens ikraftträdande avsett eller avskrivit större belopp, än som är i enlighet med den blivande lagen föreskrivet, bör detta kunna få räknas bolaget till godo på så sätt, att avsättning till förnyelsefond ej behöver göras, förrän så lång tid gått, att redan gjorda avsättningar eller avskrivningar motsvara vad som i enlighet med lagen för denna tid bestämts. I anledning härav har i departementsförslaget medgivits järnvägsaktiebolag rätt att söka befrielse från avsättning. Denna befrielse har likaså ansetts kunna medgivas av myndighet, förordnad av Kungl. Maj:t, men böra meddelas endast för ett år i sänder, då densamma ju skall vara beroende av årets status.

*Andra stycket* motsvarar 9 § 2 mom. i de sakkunnigas förslag till lag. De sakkunniga hava besvarat frågan, *när avsättning till förnyelsefond skall föras inom linjen*, så, att härför fordras, att förefintligt överskott ej medger genomförandet av föreskrivna avsättningar. Detta uttryck torde vara alltför dunkelt och böra utbytas mot klarare bestämmelser.

Avsättning till förnyelsefond är att betrakta såsom en driftsutgift, och följaktligen bör sådan avsättning rätteligen ske, redan innan själva driftresultatet för året å verksamhetens olika grenar uträknas. I varje fall bör fordras, att avsättning skall ske, innan årets vinst uträknas. Om avsättning sålunda ej kan ske, böra även andra till framtida förfogande avsatta medel, i den mån de förefinnas, hava använts, innan förande inom linjen äger rum.

Departementsförslaget ansluter sig till den senast angivna principen. Avsättning till förnyelsefond skall sålunda äga rum, innan årsvinsten beräknas. Egentligen kan man ej tala om vinst, förrän avsättning skett till förnyelse-

fond till täckande av den förlust, som minskningen i värde av tillgångarna innebär. Har tilläventyrs under föregående år uppstått förlust, bör denna täckas av det belopp, som efter avdrag för avsättning till förnyelsefond bokföres såsom vinst å verksamheten. Den vinst, som sålunda uppstår, utgör den vinst, som får jämlikt 53 § aktiebolagslagen utdelas. Har även föregående års verksamhet utvisat vinst, och denna vinst helt eller delvis balanserats över till det år, som är i fråga, bör å andra sidan även denna balanserade vinst medräknas, när det gäller att täcka avsättning till förnyelsefonden.

Avsättning skall givetvis göras av ägaren till de föremål, för vilka avsättningen äger rum.

*Tredje stycket* motsvaras av större delen av 6 § 1 mom. i de sakkunnigas förslag till kungörelse. Ändringarna äro av formell art.

Riksgäldsfullmäktige hava funnit vad de sakkunniga i nämnda stadgande föreslagit innebära en god lösning av de där föreliggande frågorna.

Svenska järnvägsföreningen har anført, att till besvarande kunde uppställas frågor, huru och av vem det skulle konstateras, att avsevärd och bestående förbättring i järnvägs ekonomiska ställning inträtt, ävensom huru det borde förfaras, därest förhållandena åter försämrades.

Av det föreslagna stadgandet torde framgå, att åt järnvägsaktiebolagen själva överlämnats att bedöma, när avsevärd och bestående förbättring av ett bolags ekonomi inträtt. Såsom jag framdeles skall närmare utveckla, har uppgjorts förslag till lag om ändring av lagen om järnvägsaktiebolag, innebärande uttryckligt förbud mot vinstutdelning, så länge förnyelsekostnader föras inom linjen. Med ett dylikt stadgande torde, vad järnvägsaktiebolag beträffar, ingen fara för missbruk kunna uppstå. Därest förhållandena sedermera skulle så försämrats, att årliga avsättningar till förnyelsefonden ej kunna fullgöras, måste avsättningar, som sålunda ej kunna ske, ävenledes föras inom linjen. Vid ånyo inträffande förbättring av den betydighet, som avses i förslaget, skall även detta nya konglomerat av inom linjen förda kostnader utföras såsom skuld och samtidigt kunna uppföras såsom tillgång.

*De två första punkterna av andra momentets första stycke* motsvara 9 § 3 mom. i de sakkunnigas förslag till lag. Den omredigering, som verkstälts, innebär ingen ändring i sak.

Då enligt vad förut nämnts, avsättning till förnyelsefond ej skall ske för banans mark och järnvägens underbyggnad, får följaktligen ej heller minskning av denna fond ske på grund av utrangering av sådana tillgångar. Därest järnvägsaktiebolag tilläventyrs för särskilda förnyelsefonder för olika undergrupper av tillgångar, varför avsättning äger rum, torde däremot den omständigheten, att avsättningarna till ett av dessa underkonton ej förslå, icke berättiga bolaget att genom underlåtenhet att nedskryva beloppet eller vad därå brister, i den mån avsättningar finnas bokförda å annat underkonto, låta ställningen utvisa större belopp kvarstående å förnyelsefonden, än som eljest bort vara fallet med den av de sakkunniga tillämpade principen, att förnyelsefonden bör minskas utan hänsyn till den faktiska storleken av gjorda avsättningar

för just de föremål, som utranteras. Skulle bolaget behöva endast nedskrivna vad som bokförts såsom avsatt till underkontot, skulle möjlighet beredas bolaget att med stöd av styckets sista punkt belasta tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka» i en utsträckning, som ingalunda avsetts. Genom omredigeringen av stadgandet torde misstag beträffande detsamma innebörd i nu berörda hänseenden icke skäligen kunna befaras.

Enligt de sakkunnigas förslag får förnyelsefonden ej minskas med högre belopp än som svarar mot det bokförda värdet av den utranterade egendomen. Härmed avse de sakkunniga att uttrycka, att minskningen skall motsvara minskningen av anläggningsvärdet, vilken minskning ju kan vara ett föremåls hela bokföringsvärde, vid utrantering, eller skäligen del därav, vid förändring (inklusive förbättring), som innebär en utrantering av någon del av det förändrade föremålet. Genom omredigeringen torde även i detta avseende hava vunnits ett klarare uttryck för den egentliga innebörden av stadgandet.

Förnyelsefonden skall alltid, då fråga är om tillgångar, som undergå värdeminskning, minskas vid minskning av anläggningsvärdet, och får ej minskas annorledes än i samband med utrantering eller förändring (inklusive förbättring), som innebär utrantering. Det medgives således ej järnvägsaktiebolag att, såsom enligt 56 § under 4) fjärde punkten aktiebolagslagen är möjligt, använda den direkta avskrivningsformen genom att nedskrivna förnyelsefonden och göra motsvarande nedskrivning av värdet å de tillgångar, varför avsättningen till förnyelsefond skett.

I *sista punkten av momentets första stycke* ävensom i *momentets andra stycke*, vilka stadganden motsvara 11 § 1 mom. i de sakkunnigas förslag till lag, avhandlas *de fall, då vid nedskrivning av tillgångarna motsvarande nedskrivning av förnyelsefonden ej kan ske*. Sådana fall inträffa vid utrantering och vid utrantering innebärande förändring (förbättring) av tillgångar, för vilka full täckning ej förefinnes å förnyelsefonden. Utrangering har t. ex. måst vidtagas så tidigt, att avsättningar ej hunnit ske till belopp motsvarande minskningen i anläggningsvärdet. Eller ock hava avsättningar ej kunnat göras utan måst föras inom linjen. Vidare äro att hit hänföra utrantering etc. av tillgångar, som icke äro underkastade värdeminskning på grund av ålder, nyttjande eller annan jämförlig orsak, alltså banans mark och järnvägens underbyggnad. Såsom exempel härpå kan nämnas omläggning av spår till annan sträckning, varigenom den förut använda banvallen varder onyttig. I ändamål att förhindra, att balansräkningen utvisar en alltför ogynnsam balans, göres medgivande att uppföra den minskning av ifrågavarande föremåls värde, som sålunda icke kan balanseras medelst minskning av förnyelsefonden, såsom en fiktiv tillgång å kontot »kostnader att framdeles täcka». Tydligt torde vara, att även i andra stycket är fråga allenast om tillgångar, som äro avsedda till stadigvarande bruk för bolaget.

De sakkunniga hava föreslagit, att Kungl. Maj:t skulle fastställa de villkor, varunder ett dylikt påförande av tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka» finge ske.

Det har synt mig vara obehöfligt och dessutom förenat med stora svårigheter att i detalj fastställa dessa villkor. Det synes mig böra stå klart, att ett dylikt påförande får äga rum allenast, då ungefär enahanda förutsättningar föreligga som för rätt att upptaga förnyelsekostnader inom linjen.

De sakkunniga hava i 4 § i sitt förslag till kungörelse intagit bestämmelser om *avsättning till ett konjunkturförnyelsekonto*.

Till en början må anmärkas, att, därest bestämmelser härom böra införas, desamma böra innehållas i lagen. Då det emellertid, enligt min mening, icke gärna kan ifrågakomma att tillåta avsättningar till ett dylikt konto från annat än den beskattningsbara vinsten och dylika avsättningar följaktligen komma att bero av järnvägsförvaltningarnas frivilliga beslut, hava bestämmelser av det av de sakkunniga föreslagna innehåll icke upptagits i departementsförslaget.

### 6 §.

*Första stycket* av denna paragraf hänför sig till 11 § 2 mom. i de sakkunnigas förslag till lag samt till större delen av 5 § 1 mom. i deras förslag till kungörelse samt utgör avvikelser från 56 § under 7) aktiebolagslagen.

De sakkunniga hava i nämnda av dem föreslagna stadganden upptagit *rätt för järnvägsförvaltning att under viss förutsättning såsom tillgångar å kontot »kostnader att framdeles täcka» upptaga vissa fiktiva värden* nämligen stiftelsekostnader, utgifter för förberedande undersökningar och dylikt, finansomkostnader samt större oförutsedda utgifter. Angående skälen härför tillåter jag mig att hänvisa till de sakkunnigas betänkande sid. 9—10. De anförda skälen hänföra sig emellertid närmast till frågan om skyldighet för aktiebolag att träda i likvidation. Samma regler hava dock i allmänhet då fråga är om järnvägsförvaltningar synts böra gälla såväl beträffande balansräkning som vid avgörande av frågan om likvidationstvång.

De av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna hava emellertid ansetts böra givas en inskränktare omfattning.

Vad beträffar utgifter för förberedande undersökningar böra, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i utlåtandet över de sakkunnigas förslag anmärkt, sådana, som avse undersökningar å marken, föras såsom anläggningskostnader. Så torde ock i de flesta fall ske. I detta hänseende kan frågan således endast gälla, huruvida utgifter för andra förberedande undersökningar böra få föras å det ifrågavarande fiktiva tillgångskontot. Emellertid torde icke dessa utgifter stiga till sådana belopp, att de skäl, som de sakkunniga andragit, kunna åberopas för dessa utgifters vidkommande. Utgifter för förberedande undersökningar hava därför icke upptagits bland de utgifter, som få påföras sagda tillgångskonto. Rätten att uppföra större oförutsedda utgifter å detta konto har, med hänsyn till det missbruk, som av en sådan rätt kunde göras, därest, såsom departementsförslaget upptager, uppförandet överlämnas åt vederbörande bolags beprövande, likaledes ansetts icke böra medgivas. Stiftelsekostnader

och finansomkostnader, av vilka särskilt de senare kunna stiga till avsevärda belopp, hava däremot ansetts böra få föras såsom tillgångar.

Att kostnader, som sålunda uppföras såsom tillgångar, samtidigt skola föras såsom utgifter torde ligga i sakens natur. Såsom jag nyss antytt, har det ansetts böra överlämnas åt vederbörande järnvägsaktiebolag att avgöra, när uppförandet av dessa kostnader såsom tillgångar må ske. I detta hänseende hänvisar jag till vad jag förut anfört.

I de bestämmelser, som riksdagen före år 1923 meddelat i samband med beviljande och ställande till Kungl. Maj:ts förfogande av anslag till allmänna järnväglånefonden och bibanelånefonden, har stadgats, att ränta för de första tre eller fyra åren icke behövde erläggas, förrän kapitalbeloppet och all annan ränta inbetalts, samt att denna då återstående s. k. *anståndsrenta* därefter skulle erläggas genom fortsatt annuitetslikvid. Kungl. Maj:t har också i de villkor, varunder statslån beviljats, inryckt berörda bestämmelser. Enligt de sakkunnigas anvisningar till formulär för balansräkning skall sådan anståndsrenta föras inom linjen, till dess att efter låneannuiteternas fullgörande skyldighet att amortera anståndsrentan inträder, varefter anståndsrentan skall uppföras såsom effektiv skuld och tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka» samtidigt påföras ett mot anståndsrentan svarande belopp.

I denna fråga hava riksgäldsfullmäktige anfört:

Förslaget, att anståndsrentan skulle föras inom linjen, syntes lämpligt och befogat. Grunden härtill vore givetvis, att värdet av anståndsrenta, såsom förfallande till betalning först sedan kapitalskulden blivit slutamorterad, vid början av lånets amorteringstid utgjorde endast en obetydlig bråkdel av det nominella beloppet. Då emellertid ifrågavarande värde ökades i den mån anståndsrentans betalningstid närmade sig, vore riktigast att i varje bokslut uppföra denna ränta bland skulderna med dess verkliga värde vid tiden för bokslutet. Anståndsrentans bokförda belopp skulle således successivt ökas för att, då den skulle börja amorteras, motsvara det nominella beloppet. Med hänsyn till det besvär, ett dylikt bokföringssätt skulle medföra, syntes emellertid det av de sakkunniga föreslagna vara att föredraga. Vissa järnvägsbolag hade för övrigt redan i sina senaste balansräkningar upptagit anståndsrentan inom linjen.

I *andra stycket* av departementsförslaget hava upptagits bestämmelser i enlighet med de sakkunnigas av riksgäldsfullmäktige biträdda förslag, dock att någon ovillkorlig skyldighet att upptaga anståndsrentan inom linjen ansetts icke böra ifrågakomma.

## 7 §.

Uppförandet å tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka» är en intermistisk åtgärd. Kontot är avsett att försvinna från räkenskaperna genom amortering. De närmare grunderna för amorteringen avses av de sakkunniga skola fastställas av Kungl. Maj:t. Härutinnan innehåller departementsförslaget inga ändrade bestämmelser. Det har dock syntts nödvändigt, att uttryckligt



stadgande härom förefinnes i lagen, varför till departementsförslaget överförts de föreskrifter om upprättande av amorteringsplaner, som innehållas i 5 § 2 mom. första punkten och slutet av 6 § 1 mom. av de sakkunnigas förslag till kungörelse. Anståndsränta skall amorteras i enlighet med de villkor, som föreskrivits vid statslånets beviljande, varför bestämmelser angående amorteringsplaner för anståndsränta lära vara obehövlige.

### 8 §.

Paragrafens första stycke, vilket stadgande motsvarar 4 och 6 §§ i de sakkunnigas förslag till lag, avser till en början att meddela föreskrifter angående *fördelning i poster dels i balansräkningen* av tillgångar och skulder och *dels i vinst- och förlusträkningen* av inkomster och utgifter.

Balansräkningen skall enligt 7 § i 1855 års förordning om handelsböcker och handelsräkningar utvisa de tillgångar den bokföringsskyldige ägde vid årets utgång och de gäldebelp, varför han då häftade. I praxis pläga tillgångarna och skulderna upptagas synnerligen summariskt. I 56 § under 6) och 8) aktiebolagslagen gives föreskrift, vilken är att anse såsom en påbyggnad för aktiebolags del av förordningen om handelsböcker, att de belopp, var till aktiekapitalet, reserv- och förnyelsefonder uppgå, skola var för sig i balansräkningen uppföras bland skulderna, samt att, där bolaget äger aktier i annat bolag, dessa skola särskilt för varje sådant bolag upptagas till antal och värden.

Upprättandet av vinst- och förlusträkning är en skyldighet, som hittills ålegat allenast aktiebolag — enligt 69 § aktiebolagslagen. Angående denna räkning förefinnas inga särskilda regler. Densamma behöver alltså ej innehålla mera än summan av inkomsterna och summan av utgifterna samt möjligen även saldot mellan dessa summor.

I första stycket av departementsförslaget 8 § stadgas, att de poster, under vilka tillgångar och skulder skola fördelas i balansräkning och inkomster och utgifter i vinst- och förlusträkning, skola bestämmas av Kungl. Maj:t. Av de formulär till balansräkning samt vinst- och förlusträkning, som de sakkunniga uppgjort, framgår, att uppdelningen är avsedd att bliva vida mera djupgående, än som är föreskrivet för aktiebolags balans- och vinst- och förlusträkning.

I 4 § 2 mom. samt 6 § 2 mom. av de sakkunnigas förslag till lag hava intagits *bestämmelser syftande till att hålla i sär räkenskaperna för järnvägsdrift och för andra i samband med järnvägsrörelse drivna rörelsegrenar*. Stadgandet har tillkommit i anledning av framställningar, som gjorts i denna riktning.

I begärt utlåtande över den förut omnämnda, vid 1916 års riksdag inom andra kammaren väckta motionen (nr 129), vari, såsom i inledningen antytts, påyrkades utredning bland annat rörande lämpligheten av dylikt särskiljande av räkenskaperna, förklarade järnvägsstyrelsen, att styrelsen ur flera synpunkter och särskilt för bedömandet av frågor om taxeförhöjning oförbehållsamt tillstyrkte motionärens förslag.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskott ansåg i likhet med styrelsen motionens yrkande i detta avseende böra vinna riksdagens beaktande.

Första kammarens första tillfälliga utskott anförde:

Utskottet medgäve, att det, särskilt vid taxeförhöjningar, vore av vikt att kunna fastställa, huruvida järnvägsdriften i och för sig verkligen ledde till så dåligt resultat, att taxeförhöjning vore av nöden. Detta torde emellertid icke möta några svårigheter, enär skilda konton för de olika verksamhetsgrenarna redan nu måste föras, då detta uppenbarligen måste ligga i bolagets eget intresse.

Att det för ett rätt bedömande av uppkommen fråga om taxeförhöjning är av vikt, att räkenskaperna för järnvägsdrift och för olika rörelsegrenar hållas åtskilda, är enstämmigt vitsordat. Ett dylikt åtskiljande torde även böra ske ur den synpunkten, att bokföringen bör vara så ordnad, att densamma underlättar fastställandet av inlösningssumman vid statsinlösen, vare sig denna, såsom under nästföljande paragraf skall närmare omförmälas, skall bestämmas genom kapitalisering av nettobehållningen av järnvägstrafiken eller genom värdering av gode män. Departementsförslaget har därför i likhet med de sakkunniga omfattat den åsikten, att sådant åtskiljande bör ske. Samtliga rörelsegrenar skola visserligen redovisas i balansräkningen och vinst- och förlusträkningen, men då enligt departementsförslaget specificeringen av balansräkningens och vinst- och förlusträkningens poster skall överlämnas till Kungl. Maj:ts avgörande, torde några bestämmelser i förslaget av det innehåll, som i 4 § 2 mom. och 6 § 2 mom. av de sakkunnigas förslag till lag anges, ej erfordras för att framtinga detta särskiljande, utan torde vara tillräckligt, att däri anmärkta principer iakttagas vid uppgörande av formulär till balansräkning och vinst- och förlusträkning, såsom redan skett i de av de sakkunniga uppgjorda förslagen till formulär.

För en rätt förståelse av de olika i balansräkningen och vinst- och förlusträkningen upptagna posterna kunna erfordras *mera detaljerade upplysningar*, än som av uppdelningen i poster kunna framgå. Även omfattningen och beskaffenheten av dessa upplysningar synes böra bestämmas av Kungl. Maj:t. I anledning härav har stadgandet i paragrafens första stycke uttryckligen givits sådan innebörd. I den mån upplysningarna icke lämpligen kunna rymmas inom balansräkningens eller vinst- och förlusträkningens ram, komma de att innehållas i bifogade bilagor.

De viktigaste av dessa upplysningar torde vara de, som avse byggnadsräkenskaperna och driftsräkenskaperna.

*Byggnadsräkenskaperna* hänföra sig till balansräkningen och hava avseende å de tillgångar, som anskaffats för stadigvarande bruk för bolaget, och utvisa byggnadskostnaderna för dessa tillgångar. Med byggnadskostnader förstås de utgifter, som själva uppförandet eller tillverkanen av dessa tillgångar dragit. Byggnadskostnad är alltså icke detsamma som anläggningsvärde, varmed avses de utgifter, som det ägande bolagets förvärvande av tillgångarna medfört. Då tillgångarna, alltsedan de tagits i bruk, icke gått ur den ur-

sprunglige förvärvarens hand, sammanfalla emellertid i regel byggnadskostnadernas och anläggningsvärdets belopp. Det är tydligen å byggnadskostnaderna, som avsättning till förnyelsefond för värdeminskning bör beräknas, och ur synpunkten härav är byggnadskostnadernas rätta bokförande av synnerlig vikt.

I 5 § i sitt förslag till lag hava de sakkunniga upptagit särskilda bestämmelser angående byggnadsräkenskaperna och särskilt då beträffande dessas fördelning å olika poster, s. k. *byggnadstitlar*. Båda de sakkunniga äro ense därom, att eventuella föreskrifter rörande denna fördelning skola iakttagas för järnvägslinjer, som koncessioneras efter dessa föreskrifters ikraftträdande, under det att, beträffande då redan förefintliga linjer, endast Norrman vill åstadkomma övergång till föreskrifterna så till vida, som enligt hans förslag till lag 5 § 2 mom. järnvägsförvaltning skall vara skyldig att på anfordran verkställa utredning angående fördelningen.

Svenska järnvägsföreningen har gjort gällande, att det för många äldre järnvägar kunde bli fullständigt omöjligt att verkställa en dylik uppdelning och att det dessutom i sådana fall, då en järnvägsbyggnad utlämnats på entreprenad, icke vore möjligt att lämna sådana specificerade uppgifter, som avsåges.

Då frågan om byggnadsräkenskapernas fördelning å byggnadstitlar efter en enhetlig norm synes vara i behov av ytterligare utredning, innan den kan anses mogen för lösning, torde de föreskrifter, som av Kungl. Maj:t på grund av första stycket i förevarande paragraf komma att utfärdas, tills vidare endast innehålla, att byggnadskostnaderna skola angivas och fördelas i den mindre omfattning, som kan erfordras för kännedom om de belopp, varå avsättning till förnyelsefond skall beräknas.

De sakkunniga hava i 7 § i sitt förslag till lag meddelat särskilda bestämmelser angående *driftsräkenskaperna* eller den del av bokföringen, som avser inkomster och utgifter för trafiken å järnväg och för annan rörelse, som en järnvägsförvaltning kan driva. De ojämförligt viktigaste av dessa driftsräkenskaper äro de, som röra järnvägsrörelse. Då vinst- och förlusträkningens specifikation i poster icke, med hänsyn därtill att en vinst- och förlusträkning bör vara lätt att överblicka, kan göras så vidlyftig, som för erhållande av en fullständig kännedom om de olika rörelsegrenarnas bärighet och förhållanden i övrigt kan vara önskligt, hava nämligen de sakkunniga i 1 mom. av sistsagda paragraf föreskrivit särskilda bilagor till vinst- och förlusträkningen, s. k. drifträkningar, vilka utgöra sammandrag av driftsräkenskaperna.

Redan enligt avfattningen av 8 § första stycket i departementsförslaget kan föreskrift om bifogande av drifträkningar meddelas, varför en särskild bestämmelse motsvarande de sakkunnigas nyssnämnda stadgade syntes obehövlig.

Beträffande drifträkningarnas fördelning å poster, s. k. *littera*, tillåter jag mig hänvisa till de sakkunnigas betänkande sid. 11—12. I anledning av vad de sakkunniga där anfört torde i avvaktan på en närmare utredning i denna fråga Kungl. Maj:t icke för det närvarande utfärda några föreskrifter härutinnan.

I 1855 års förordning om handelsböcker och handelsräkningar föreskrives, utöver vad jag förut angivit, att i balansräkningen skola inom linjen antecknas borgens- och övriga ansvarsförbindelser för andra, i vilka den bokförings-skyldige häftar, i den mån de icke äro att hänföra till gäld. Från detta stadgande, som gäller även för aktiebolag, har icke departementsförslaget gjort någon avvikelse.

Beträffande *balansräknings samt vinst- och förlusträknings undertecknande* hava de sakkunniga i 2 § 3 mom. i förslaget till kungörelse meddelat särskilda regler. Enligt 69 § aktiebolagslagen skola till bolagets revisorer avlämnas en av styrelsens ledamöter underskriven förvaltningsberättelse jämte vinst- och förlusträkning och balansräkning. Någon uttrycklig bestämmelse om undertecknande för aktiebolag av sagda räkningar finnes ej. Särskilt med hänsyn till att enligt departementsförslaget avgivande av förvaltningsberättelse och balansräkning samt vinst- och förlusträkning, såsom jag under nästföljande paragraf skall angiva, kan komma att ske på olika tider, och då sådan balansräkning samt vinst- och förlusträkning synes böra i likhet med förvaltningsberättelsen undertecknas av styrelsen, har uttrycklig föreskrift härom lämnats i *andra stycket* av förevarande paragraf.

### 9 §.

Paragrafens *första stycke* motsvarar 2 § 1 mom. a) och b) i de sakkunnigas förslag till lag.

Genom den nu ifrågasatta lagstiftningen avses att stadga, att *järnvägsförvaltning skall vara pliktig* ej blott att på särskilt sätt upprätta balans- och vinst- och förlusträkning utan jämväl att *inom viss tid avgiva dessa räkningar till vissa myndigheter*.

*Frågan, till vilken eller vilka myndigheter räkningarna skola avgivas*, skall enligt departementsförslaget, i likhet med vad de sakkunniga föreslagit, avgöras i administrativ ordning, då ändring i sådant hänseende bör kunna utan omgång meddelas.

Beträffande *den tid, inom vilken räkningarna skola upprättas och till myndighet avgivas*, hava de sakkunniga, som föreskrivit, att räkenskaperna skola avslutas för kalenderår, föreslagit senast den 1 maj. Emellertid torde vara lämpligt att, därest erfarenheten skulle visa, att annan tid vore till större fördel, ändring lätt kan göras. Enligt departementsförslaget har fördenskull jämväl bestämmandet av tiden överlämnats till Kungl. Maj:ts beprövande.

I fråga om avlämnandet av de i 2 § 1 mom. b) i de sakkunnigas förslag till lag omförmälda handlingar har gjorts den ändring i sak, såvitt järnvägsaktiebolag angår, att tiden för dessa handlingars avgivande överlämnats till Kungl. Maj:ts avgörande.

*Andra stycket* motsvarar 2 § 3 och 4 momenten i de sakkunnigas förslag till lag. I och för sig torde det tillkomma Kungl. Maj:t att på administrativ

väg förordna rörande driftekonomiska och andra statistiska uppgifter. Ur denna synpunkt behöva stadganden härom strängt taget icke inflyta i förslaget. Emellertid har det ansetts icke vara ur vägen, att i den blivande lagen erinras om denna Kungl. Maj:ts rätt.

Den ene av de sakkunniga, Norrman, har under 2 § 1 mom. c) i sakkunnigförslaget upptagit ett stadgande angående skyldighet för järnvägsförvaltning att utöver de förut i denna paragraf omnämnda handlingar ytterligare avlämna »beräkning, på sätt Konungen förordnar, av den i koncessionsresolutionerna nämnda nettobehållningens av trafiken storlek senast den 1 juli».

Denna bestämmelse avser att underlätta fastställandet av inlösningssumman vid statsinlösen, vilken summa stundom enligt koncessionsresolutionerna skall beräknas på grundvalen av nettoinkomsten eller nettobehållningen av trafiken. I koncessioner, utfärdade åren 1869—1874, stadgas sålunda, att i löseskilling skall erläggas ett efter kapitalisering på visst sätt av nettoinkomsten beräknat belopp, men att, om ägarna ej vilja eller kunna tillförlitligen styrka beloppet av den nettoinkomst, varefter löseskillingen bör beräknas, densamma skall bestämmas efter värdering av gode män. I koncessioner, utfärdade åren 1875—1885, stadgas i allmänhet, att lösenbeloppet skall efter Kungl. Maj:ts gottfinnande beräknas antingen genom nettobehållningens kapitalisering eller genom värdering av gode män. Enligt några koncessioner under åren 1882—1885 samt i allmänhet enligt koncessioner, utfärdade 1886—1893, skall lösenbeloppet beräknas på det av sistnämnda två sätt, som finnes vara för koncessionshavaren förmånligast, under det att i koncessioner från och med 1894 stadgats, att värdering skall äga rum, där sådant vare sig från statens eller koncessionshavarens sida fordras.

I denna fråga tillåter jag mig till en början att hänvisa till vad 1918 års järnvägskommitté, enligt vad jag inledningsvis framhållit, anfört ävensom till vad de sakkunniga i betänkandet sid. 10 andragit. Norrmans motivering för sitt förslag samt den andre sakkunniges, Richnaus, synpunkter framgå av betänkandet sid. 14—16.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förklarat sig icke kunna finna förslaget påkallat. Efter att hava åberopat några av de av Richnau mot bestämmelsen anförda skälen, har styrelsen vidare yttrat:

Beräkningarna kunde ej hava vitsord utan vidare för en inlösen, utan måste desamma med hänsyn till en sådan ovillkorligen underkastas granskning av någon myndighet och slutlig fastställelse av Kungl. Maj:t. Härigenom uppkomme även för statens del ett avsevärt arbete med åtföljande kostnad. Förslaget om beräkning av nettobehållningen vore därför olämpligt även för statens del. Styrelsen kunde ej finna annat än att erforderlig beräkning borde göras, då statsmakterna bestämde sig för inlösen av en järnväg; bokföringen borde då vara sådan, att den underlättade en dylik beräkning.

Svenska järnvägsföreningen, som gjort gällande, att den uppfattningen numera torde vara allmän, att inlösen av enskilda järnvägar för lång tid framåt icke komme att ske annat än i enstaka undantagsfall, har under åberopande av

vad Richnau och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört mot bestämmelsen avstyrkt densamma.

Det sätt, varpå de olika koncessionsresolutionerna bestämt, vilket alternativ för inlösningssummans beräkning, som skall komma till användning, torde medföra, att lösenbeloppet för det allra största flertalet järnvägar kommer att fastställas genom värdering av gode män och endast i undantagsfall genom kapitalisering av nettobehållningen av trafiken. Av 1918 års järnvägskommittés förut anmärkta skrivelse framgår vidare, såsom ock Norrman vitsordat, att innebörden av begreppet nettobehållningen av trafiken icke är fullt klar. Att under sådana förhållanden föreskriva skyldighet för järnvägsförvaltning att avgiva beräkning av sagda behållning torde icke vara lämpligt. I anledning härav och på grund av de övriga vägande skäl, som anförts mot det föreslagna stadgandet, har detsamma icke upptagits i departementsförslaget.

### 10 §.

I denna paragraf avhandlas, såvitt angår järnvägsaktiebolag, frågan om *bokföringens uppdelning å olika delsträckor av en järnvägsförvaltnings järnvägsnät*.

Yrkande om utredning rörande behovet av en dylik uppdelning framställdes, såsom i inledningen omförmäls, i motion (nr 129) vid 1916 års riksdag inom andra kammaren.

Motionären stödde sin framställning därpå, att han iakttagit, hurusom Kungl. Maj:t vid olika tillfällen beviljat ägare av enskilda järnvägar rätt att tilllämpa höjda taxor å av dem trafikerade banor i sådana fall, där sammanslagning på ett eller annat sätt ägt rum av järnvägar, vilka förut befunnit sig under särskilda förvaltningar, och att på detta sätt trafikanterna på den bättre delen av den sammanslagna järnvägssträckan fått betala de ekonomiska bristerna hos den sämre bandelen.

I det utlåtande, järnvägsstyrelsen avgav över motionen, anfördes i detta hänseende bland annat följande:

Äläggandet av särskild bokföringsskyldighet för varje koncessionerad bandel skulle drabba en hel del järnvägar och leda till en väsentlig höjning av de enskilda järnvägarnas bokföringskostnader. Det kunde möjligen befaras, att en sådan skyldighet skulle motverka den sammanslutning till större järnvägsenheter, som ur flera ekonomiska synpunkter snarare syntes böra stödjas.

Att vid sammanslagningar en ekonomiskt kraftigare bana måst stödja en svagare, och att detta förhållande kunnat medföra en försämring av den kraftigare banans ekonomi, kunde icke förnekas, men å andra sidan finge framhållas, att vederbörande järnvägar genom sammanslagningen vunne större trafikkapacitet och enhetlighet i järnvägsdrift och taxeväsende, samt att deras drift- och förvaltningskostnader i regel kunde väsentligt nedbringas till fromma för såväl den starkare som den svagare järnvägens ekonomi.

Statens strävan vore ju att låta alla landsändar komma i åtnjutande av goda kommunikationer. Skapandet av kommunikationer i trakter, som ej kunde ensamma bära utgifterna för järnväg, måste därför till stor del baseras på utjämningar i taxehänseende inom större områden. Så vore förhållandet med sta-

tens järnvägar och det borde icke anses oriktigt att tillämpa samma princip på de enskilda järnvägarna.

Styrelsen ville emellertid icke förneka önskvärdheten av en särskild bokföring för vid olika tillfällen koncessionerade eller annorledes förvärvade eller arrenderade linjer, men ställde sig dock tveksam till möjligheten att bokföringsmässigt genomföra den av motionären ifrågasatta räkenskapsklyvningen. Några skäl till denna tvekan ville styrelsen anföra.

Att inom ett järnvägsbolag fördela inkomsterna på olika bandelar proportionellt med i respektive transporter tillryggalagda transportlängder å olika linjer ginge väl för sig, men vid en sådan fördelning toges icke erforderlig hänsyn till det förhållande, att frakten teoretiskt bestode av dels ersättning för stationskostnader, vilken ersättning borde utgå oberoende av transportlängd, dels av ersättning för framdragningskostnader och dels bidrag till allmänna kostnader och ränta. Att inom ett och samma bolag finna teoretiskt tillfredsställande grunder för inkomsternas fördelning på olika linjer torde möta vissa svårigheter. Likaså finnes svårigheter för utgifternas riktiga fördelning. Skulle åt respektive järnvägsbolag överlätas att, vart och ett för sitt järnvägsområde, fastställa fördelningsprinciper, finge bokföringen karaktären icke av bokföring utan av kalkyler, om vilka det kunde befaras, att de bleve föga belysande, missvisande eller till och med subjektivt färgade. Fastställelse genom statlig myndighet av generella grunder för fördelning av inkomster och utgifter torde åter möta avsevärda svårigheter på grund av förhållandenas ständigt skiftande natur.

Svenska järnvägsföreningen hävdade på i huvudsak de skäl, järnvägsstyrelsen andragit, att någon anmärkning rättvisligen icke kunde göras mot en utjämning av fraktsatserna för sammanslagna järnvägars trafikområde.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskott förklarade sig i utlåtande över motionen icke vilja bidra till införandet av sådana bestämmelser rörande de enskilda järnvägarnas bokföring, som kunde komma att motverka sammanlutningar till större järnvägsenheter, men fann å andra sidan sig icke kunna förneka, att på de enskilda järnvägarnas bokföring borde ställas det kravet, att densamma vore så inrättad, att därav kunde bildas ett riktigt omdöme vid prövningen av eventuella taxeförhöjningar. Utskottet sade sig därför icke vilja ställa sig helt avvisande mot yrkandet beträffande bokföringens ordnande med hänsyn till de under en järnvägsförvaltning lydande särskilda bandelar.

Första kammarens första tillfälliga utskott fann däremot, att föreskrifter i den nu åsyftade riktningen icke erfordrades, dels enär det låge i den järnvägsförvaltnings intresse, som begärde taxeförhöjning, att efterkomma vederbörande myndigheters eventuella anmodanden om uppgifter rörande inkomsters och utgifters fördelning å olika bandelar m. m. och dels enär dylika föreskrifter skulle, såsom järnvägsstyrelsen intygat, medföra åtskilliga svårigheter och olägenheter såväl för järnvägarna som för allmänheten.

De sakkunniga hava i 5 och 7 §§ av sitt förslag till lag upptagit frågan till behandling, och därvid i viss utsträckning föreslagit uppdelning av byggnadsräkenskaperna och driftsräkenskaperna å olika delsträckor av en järnvägsförvaltnings järnvägslinjer med koncessionen såsom delningsgrund. Byggnadsräkenskaperna för järnvägssträckor, som koncessioneras efter utfärdandet av

föreskrifter i detta avseende, hava sålunda de sakkunniga föreslagit skola föras för varje koncessionerad järnvägsdel. Norrman har ansett, att tillika bör föreskrivas, att samtliga järnvägsförvaltningar, som äga flera koncessionerade järnvägsenheter, skola vara skyldiga att slutföra en utredning angående byggnadskostnadernas uppdelning å de skilda järnvägsenheter, för vilka Kungl. Maj:t funne sådan uppdelning erforderlig. I fråga om driftsräkenskaperna har Norrman ansett, att järnvägsförvaltning skulle under vissa förutsättningar kunna åläggas att på anfordran uppställa räkenskaperna så, att driftresultaten framginge för de olika koncessionerade järnvägsenheterna, under det Riehnau förmenat, att dylik skyldighet icke borde stadgas. Ändamålet med uppdelningen angives endast vara att, för det fall att statsinlösen skulle ifrågakomma av allenast viss eller vissa koncessionsenheter av en bana eller banor, åstadkomma en grundval för beräkningen av löseskillingen på ett av de två sätt, som koncessionerna bestämma.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i anledning av de sakkunnigas förslag, med instämmande av Svenska järnvägsföreningen, andragit i korthet sagt följande:

Anordningen med byggnads- och driftsräkenskaper för varje koncessionerad järnvägsdel vore ofta obehörlig. Det vore möjligt, att särskild bokföring skulle kunna anordnas för de skilda trafikleder, som ägdes av samma järnvägsbolag, men ej ens med en sådan begränsning ville styrelsen framställa något förslag, utan att järnvägarna själva fått yttra sig. Vad särskilt driftsräkenskaperna beträffade funne styrelsen det fullkomligt omöjligt att för en trafikled, sammansatt av flera koncessionerade järnvägar, göra en uppdelning av bokföringen av sådan beskaffenhet, att varje dels nettobehållning kunde betraktas såsom ett verkligt företagsresultat. Varje dylikt försök bleve aldrig annat än en mycket grov konstruktion. Styrelsen avstyrkte därför såväl all uppdelning av byggnadskostnaderna å olika koncessionerade bandelar som ock 7 § 2 mom. av de sakkunnigas förslag till lag i den lydelse, detsamma erhållit.

Riksräkenskapsverket har anfört:

Påståendet, att en uppdelning av räkenskaperna för olika koncessionerade bandelar skulle vara praktiskt olöslig, finge väl icke tagas för gott. Inom all självkostnadsberäkning finge man ju räkna med fördelning av kostnader, vilka icke kunde göras direkta. Så vore väl även förhållandet i detta fall, varför saken icke behövde vara praktiskt olöslig. Värdet av en dylik uppdelning kunde visserligen bliva problematiskt. Rent privatekonomiskt torde väl en sådan uppdelning vara ohållbar även på grund av ökat arbete. Förhållandet vore ett annat, därest koncessionsenheterna sammanföle med järnvägsknutpunkter. I sådant fall skulle uppdelning vara önskvärd dels ur självkostnadssynpunkt och dels ur taxesättningssynpunkt. Otvivelaktigt hade väl de flesta enskilda järnvägar redan nu sin bokföring eller statistik så upplagd. Här torde emellertid allmänna enhetliga bestämmelser vara på sin plats.

Järnvägsstyrelsen har uttalat önskvärdheten av, att särskild bokföring genomfördes för de olika, till samma ägare hörande banor, för vilka Kungl. Maj:t fastställde särskilda taxor.

Ett generellt åläggande för envar järnvägsförvaltning, vars järnvägsnät består av flera koncessionsenheter, att föra särskild bokföring för var och en av



dessa, torde med de starka skäl, som mot en dylik anordning framkommit, icke böra ifrågakomma. Däremot torde lagen böra bereda möjlighet att, då det i något enstaka fall kan vara behöfligt, erhålla kännedom om den ekonomiska beskaffenheten i ett eller annat hänseende av någon viss, en eller flera koncessionsenheter omfattande del av en järnväg eller ett flertal till en enhet sammanslutna järnvägar. Även om man, med hänsyn till vad första kammarens första tillfälliga utskott vid 1916 års riksdag framhållit, skulle vilja bortse från taxesynpunkten i detta hänseende, kan dock behovet av ett uttryckligt lagstadgande, som medger rätt att föreskriva förändret av särskilda räkenskaper för viss järnvägsdel, framträda, då fråga uppstår om inlösen av endast denna järnvägsdel. Såsom nämnt äro inlösningsbestämmelserna knutna till koncessionsenheterna och kunna vara olika för dessa enheter. Statens intressen kräva, att en grund finnes, å vilken dessa bestämmelser, vilka för närvarande i dylika fall torde vara synnerligen svåra att realisera, kunna fotas. Då inlösen skall ske efter godemäns värdering, föreligger behov att till vägledning för värderingen känna anläggningsvärdet och byggnadskostnaden för den sträcka, som skall inlösas. Nettobehållningen av trafiken, som är den andra grunden för inlösningssummans beräkning, är, såsom förut nämnts, ett begrepp, vars innehåll och omfattning ej är fullt klart. Man torde fördenskull endast kunna föreskriva uppdelning av inkomster och utgifter å järnvägs-trafiken. Uppstår tvist, vilka av dessa inkomster och utgifter, som skola inefattas i begreppet nettobehållningen av trafiken, får denna tvist slitas antingen på det sätt, som må vara bestämt, eller i vanlig ordning. Med hänsyn till de av olika myndigheter framhållna svårigheter, som de ifrågavarande räkenskapernas fördelning å olika järnvägssträckor måste medföra, och särskilt med tanke på nödvändigheten att i görligaste mån undanröja de nackdelar, som omöjligheten att undvika kalkylatoriska beräkningar drager med sig, torde särskilda föreskrifter angående de närmare detaljerna vid fördelningen bliva erforderliga, och torde dylika föreskrifter böra i samband med förordnandet om bokföringens uppdelning utfärdas av Kungl. Maj:t. De av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna hava av de skäl, jag sålunda anført, ersatts med ett stadgande av det innehåll, förevarande paragraf angiver. Paragrafen torde, då för närvarande frågan om inlösen av enskilda järnvägar icke är aktuell, endast i enstaka fall komma till användning och torde följaktligen ej komma att motverka de enskilda järnvägarnas sammanslutningar till de större enheter, som ansetts ur olika synpunkter önskvärda.

I detta sammanhang må det tillåtas mig att beröra frågan om *särskild bokföring för arrenderade banor*. I likhet med de myndigheter, som uttalat sig för en dylik anordning, synes det mig, att, därest en järnvägsförvaltning driver trafik såväl å egen linje som å en från annan järnvägsförvaltning arrenderad bana, särskilda räkenskaper böra föras för den egna linjen och särskilda för den arrenderade banan. Därigenom vinnes, att när arrendeförhållandet upphör, fortsättandet av räkenskaperna icke kommer att vålla svårigheter. Ett dylikt särskiljande har ock genom departementsförslaget möjliggjorts. Såsom

förut anmärkts, är det ägaren, som har att avgiva balansräkning. Den arrenderade banans byggnadskostnader och anläggningsvärde komma följaktligen ej att ingå i den arrenderande järnvägsförvaltningens balansräkning, och någon gemensam bokföring i dessa hänseenden kan alltså ej ifrågakomma. Den formulering, som givits åt 8 § i departementsförslaget, lägger ej hinder i vägen för Kungl. Maj:t att föreskriva uppdelning i vinst- och förlusträkning av särskilda poster för den ägda och för den arrenderade banan. Av de sakkunnigas formulär till vinst- och förlusträkning framgår ock, att sådan uppdelning avsetts.

### 11 §.

De i 8 och 10 §§ givna föreskrifterna om detaljering i balansräkningen och vinst- och förlusträkningen torde icke fylla något behov, då fråga är om bolagets inre förhållanden. I anledning härav har genom nu förevarande paragraf medgivits rätt att för bolagsstämman framlägga sagda räkningar i det mera summariska skick, som förut varit brukligt.

### 12 §.

I denna paragraf, som motsvarar 13 § i de sakkunnigas förslag till lag, bestämmes, såvitt rör järnvägsaktiebolag, rörande *den kontroll, järnvägsförvaltning bör vara underkastad i fråga om lagens efterlevnad.*

För näringsidkare i allmänhet förefinnes ingen skyldighet att förete handelsböcker och affärshandlingar för myndighet eller annan annorledes än i sammanhang med konkurs. Någon kontroll över, att bokföringsbestämmelserna verkligen efterlevas, existerar alltså ej.

Å järnvägsaktiebolag, som erhållit statslån, utövar emellertid staten särskild ekonomisk tillsyn genom de ombud, som Kungl. Maj:t förbehållit sig rätt att insätta i dessa bolags styrelser och revisioner. I detta avseende tillåter jag mig hänvisa till Kungl. Maj:ts instruktion för de ombud, som å statens vägnar deltaga i den årliga granskningen av enskilda, med statsbidrag understödda järnvägsaktiebolags förvaltning och räkenskaper den 23 mars 1877, vilken instruktion undergått ändring genom kungörelse den 16 mars 1917, ävensom till Kungl. Maj:ts instruktion för de av Kungl. Maj:t förordnade ledamöter i styrelserna för med statslån understödda järnvägsaktiebolag den 22 oktober 1892.

För den ene av de sakkunniga, Norrman, har det av skäl, som i betänkandet angivits, framstått såsom nödvändigt att, utöver den möjlighet till kontroll, som sålunda beretts beträffande statslåneunderstödda järnvägsaktiebolag, föreskriva skyldighet, vilken bör omfatta samtliga järnvägsförvaltningar, att hålla böcker och handlingar tillgängliga för de myndigheter, som enligt förslaget skola taga befattning med järnvägsförvaltningarnas bokföring, samt att genomföra de rättelser beträffande bokföringen, som av dessa myndigheter kunna påfordras. Richnau har däremot ansett, att några kontrollföreskrifter utöver de förut omförmälda icke böra givas, varför 13 § i de sakkunnigas förslag till lag

enligt den av honom givna formuleringen endast innehåller en erinran om nämnda förefintliga kontrollbestämmelser.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett, att staten icke har behov av vad Norrman föreslagit. Styrelsen har gjort gällande, att kontrollsyftet icke finge göras till självändamål, och att det vore av vikt att tillse, att överreglementering icke ägde rum.

Svenska järnvägsföreningen har förmenat, att, då bestämmelser funnes om kontroll beträffande statslåneunderstödda järnvägsaktiebolag, vore ett stadgande av det innehåll, de sakkunniga föreslagit, för dessa bolags vidkommande obehövt. Att införa bestämmelser beträffande övriga järnvägsförvaltningar har föreningen ansett icke vara befogat. Föreningen har därför hemställt, att den föreslagna paragrafen måtte utgå.

Riksgäldsfullmäktige hava anfört:

Förevarande fråga syntes ej vara av för riksgäldskontoret större betydelse. Enligt fullmäktiges mening vore det nämligen självfallet, att riksgäldskontoret skulle kunna i händelse av behov av ingående kontroll över ett visst järnvägsaktiebolags förvaltning få genom utsett ombud tillgång till alla bolagets affärshandlingar. Någon svårighet i förevarande avseende hade ej heller yppat sig.

Riksräkenskapsverket har hävdad, att det bestyrkts, att kontrollen hittills icke varit tillfyllest, därigenom att aktiebolagslagens föreskrifter i många fall endast ofullständigt blivit följda, eller att medelsdispositioner företagits i uppenbar strid mot desamma. Riksräkenskapsverket har därför förordat Norrmans förslag.

Av vad riksgäldsfullmäktige anfört framgår, att närmare granskning av bokföringen ansetts i vissa fall erforderlig. I skrivelse, som riksdagen år 1921 (nr 340) avlät rörande statens utlåningsrörelse för understödjande av enskilda järnvägsföretag framhölls ock, att det för ernående av en fullt säker kännedom om vederbörande bolags ställning och dess förutsättningar att kunna fullgöra vederbörliga inbetalningar till staten syntes riksdagen nödvändigt, att fullmäktige åtminstone i vissa fall läte, med anlitande av i järnvägstekniska frågor sakkunnigt biträde, verkställa en grundlig undersökning av järnvägsbolagens förvaltning. Men ej heller beträffande andra järnvägsaktiebolag än sådana, som äro statslåneunderstödda, bör myndighet, till vilken de i departementsförslaget stadgade räkenskapsammandragen skola avgivas, vara skyldig att kritiklöst godtaga alla uppgifter, som de innehålla. Vidare må anmärkas, att, såsom 15 § utvisar, i departementsförslaget ansetts böra upptagas särskilda straffbestämmelser för överträdelse av förslagens föreskrifter, och möjlighet bör kunna förefinnas för myndighet att undersöka, huruvida överträdelser ägt rum. Ett lagstadgande, innefattande rätt för myndighet att erhålla tillgång till bolagets handelsböcker och affärshandlingar, synes därför behövt och har upptagits i förevarande paragraf. Att därjämte utvidga myndighets rätt att omfatta genomförandet av rättelser i bokföringen har emellertid icke synts böra förordas.

## 13 och 14 §§.

1 13 och 14 §§ meddelas föreskrifter rörande bokföringen vid annan järnvägsförvaltning än järnvägsaktiebolag.

Under 3 § har framhållits, att den bokföring, beträffande vilken departementsförslaget skall innehålla regler torde böra omfatta allenast järnvägsrörelse och därmed sammanhörande rörelser. Att, då fråga är om annan järnvägsförvaltning än järnvägsaktiebolag, giva en uttömmande definition å begreppet rörelser, som sammanhöra med järnvägsrörelse, och att därmed avgränsa den verksamhet, som omfattar järnvägsrörelse och därmed sammanhörande rörelser och som nedan i departementsförslaget benämnes *järnvägsverksamhet*, från annan verksamhet, torde ej låta sig göra. Med sådana rörelser avses exempelvis rederirörelse, omnibustrafik, hotellrörelse, elektricitetsverk och i allmänhet varje rörelse, som mera intimt berör järnvägsrörelse men likväl framstår såsom ett från järnvägsrörelsen i viss mån skilt affärsföretag. I praktiken torde det icke vålla några svårigheter att avgöra, vilka rörelser som, enligt vad nu sagts, sammanhöra med järnvägsrörelse, och vilka som falla därutom.

För vinnande av de ändamål, som genom den ifrågasatta lagstiftningen avses, torde för nu förevarande fall vara nödvändigt, att bokföringen för järnvägsverksamheten ej sammanblandas med räkenskaperna för annan verksamhet. Flera av de förut omförmälda myndigheterna hava ock framhållit vikten härav. Emellertid är det icke alltid möjligt, särskilt då fråga är om aktiekapital, fonder och skulder, att skilja mellan räkenskaperna för nämnda två slag av verksamhet. Men så vitt möjligt är bör en dylik uppdelning av räkenskaperna genomföras.

Balansräkning skall upprättas av envar bokföringspliktig. Häri gör för järnvägsförvaltningarnas del departementsförslaget ingen ändring. Upprättandet av vinst- och förlusträkning har däremot, såsom förut anmärkts, ålegat allenast aktiebolag. Genom departementsförslaget föreskrives skyldighet för järnvägsförvaltning, som icke är aktiebolag, att utöver balansräkning jämväl upprätta vinst- och förlusträkning.

De räkningar, som skola ingivas till den i 9 § avsedda myndigheten böra, för underlättandet av myndighetens studium av desamma med hänsyn till järnvägsverksamheten, omfatta allenast denna verksamhet.

Där järnvägsförvaltning enligt nuvarande bokföringsföreskrifter icke är skyldig upprätta vinst- och förlusträkning, medför departementsförslaget blott skyldighet att upprätta sådan räkning rörande järnvägsverksamheten.

De sakkunniga hava betecknat enbart de handlingar, vilka skola upprättas av aktiebolag, som till sin huvudsakliga uppgift har att driva järnvägsrörelse, såsom balansräkning och vinst- och förlusträkning, samt de handlingar, som skola ingivas av »annan järnvägsförvaltning än järnvägsaktiebolag, som nyss är nämnt», såsom »sammanställningar, som så nära som möjligt motsvara» balanssamt vinst- och förlusträkning. Den skillnad, som av de sakkunniga sålunda uppdragits, är dock olämplig, enär tvivelsmål kan komma att råda, när järnvägsrörelsen är den huvudsakliga uppgiften eller icke. En skarp gränslinje

erhålles genom att, såsom i departementsförslaget skett, uppdelas järnvägsförvaltningarna i järnvägsaktiebolag, som förutsättas enbart driva järnvägsverksamhet, samt andra järnvägsförvaltningar. Järnvägsaktiebolag kunna givetvis utan olägenhet avgiva räkningar av ifrågakvarande art. Däremot uppstå svårigheter, då det gäller att ordna den med denna lagstiftning avsedda redovisningsskyldigheten beträffande järnvägsverksamheten för sådana — visserligen relativt fåtaliga — järnvägsförvaltningar, som vid sidan av sin järnvägsverksamhet driva annan rörelse, eller för vilka järnvägsverksamheten rent av är binäring, under det den egentliga verksamheten är en helt annan. Det torde vara denna omständighet, vari de sakkunnigas distinktion ytterst torde bottna. Då fråga är om järnvägsförvaltning, som även driver annan rörelse än sådan, som innefattas i begreppet järnvägsverksamhet, är det nämligen, såsom nyss anförts, icke alltid möjligt att på ett sätt, som fullt motsvarar verkligheten, skilja mellan tillgångar och skulder, inkomster och utgifter, som ankomma på järnvägsverksamheten, å ena, samt övriga verksamhetsgrenar, å andra sidan. Intet torde dock hindra, att de »sammanställningar», som då skola göras, benämnas balansräkning samt vinst- och förlusträkning, ty de äro i själva verket sådana, ehuru separata för en viss verksamhetsgren och såtillvida ofullständiga.

De sakkunnigas nyssnämnda uppdelning grundar sig måhända jämväl å en önskan att hålla isär de fall, då balans- samt vinst- och förlusträkningar för en järnvägsförvaltning till omfattningen bliva identiska med de räkningar av sådant slag, som föreskrivas i aktiebolagslagen, samt de fall, då räkningarna komma att omfatta blott viss eller vissa av en järnvägsförvaltnings verksamhetsgrenar och sålunda bliva oanvändbara för det ändamål, som i aktiebolagslagen avses. Genom formuleringen av departementsförslagets 13 § torde till fullo framgå, att en järnvägsförvaltning, som är aktiebolag och driver även annan rörelse än järnvägsverksamhet, icke kan undgå att jämte de separata räkningarna upprätta de i aktiebolagslagen omförmälda balans- samt vinst- och förlusträkningar för aktiebolagets verksamhet i dess helhet. Genom departementsförslagets uttryckssätt vinnes tillika, förutom en enhetlig terminologi, ytterligare en fördel. Den skillnad i avseende å handlingarnas innehåll, som kan bliva en nödvändig följd av olikheten i omfånget av järnvägsförvaltningarnas verksamhetsområden, behöver ej beröras annorledes än i samband med frågan om innehållet. Enligt 4 och 6 §§ i de sakkunnigas förslag till lag och likaså enligt departementsförslaget skall detta innehåll inom vissa gränser bestämmas i administrativ ordning. Kungl. Maj:t lär icke underlåta att vid utfärdande av föreskrifter härutinnan iakttaga vad som i anledning av sagda olikhet kan vara erforderligt.

Jag övergår nu till en närmare redogörelse för de övriga avvikelser från de i 3—12 §§ för järnvägsaktiebolag givna stadganden, vartill nyssnämnda olikhet mellan å ena sidan sådana bolag och å den andra övriga järnvägsförvaltningar giva anledning.

Föreskriften i 3 § angående sättet för räkenskapernas uppläggande och förande hänför sig alltså blott till järnvägsverksamheten. Likaledes gälla reg-

lerna i 4 § blott för tillgångar, anskaffade till stadigvarande bruk i järnvägsverksamheten, under det för annan verksamhet gälla bestämmelserna i 1855 års förordning och — för aktiebolag — i 1910 års aktiebolagslag.

5 § första momentet första stycket skall för befrämjande av enhetligheten gälla alla järnvägsförvaltningar.

I det förut omnämnda uttalandet i det betänkande med förslag till lag om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen angående handelsböcker och handelsräkningar, som avgivits av tillkallade kommitterade den 29 januari 1916 har (å sid. 69) anförts:

Att detta (rätt att avsätta till förnyelsefond) ej kan medgivas annan bokföringsskyldig grundar sig därpå, att en sådan ej är underkastad kontroll med hänsyn till upprättandet av ställning, vadan beträffande sådan bokföringsskyldig saknas möjlighet att kontrollera efterlevnaden av den för aktiebolag meddelade regeln, att förnyelsefond icke får minskas annorledes än genom en motsvarande avföring av värdet å de tillgångar, som föranlett »fondens» uppläggande.

Såsom förut omförmälts skall även järnvägsförvaltning, som icke är aktiebolag, avlämna balansräkning till offentlig myndighet. Det hinder för avsättningsformens användbarhet för andra än aktiebolag, vilket 1916 års kommitterade ansågo ligga i frånvaron av kontroll över reglernas efterlevnad, kommer således ej att föreligga för dylika järnvägsförvaltningars del.

Den i 5 § första momentet andra stycket för järnvägsaktiebolag givna regeln om förande inom linjen av avsättning till förnyelsefond har måst i viss mån för andra järnvägsförvaltningar modifieras. Till en början må erinras, att den vinst, varom här är fråga, är för järnvägsförvaltning, som ej är järnvägsaktiebolag, allenast den, som uppkommit å järnvägsverksamheten. Kommun, som driver järnvägsverksamhet, bör sålunda ej vara skyldig att av andra verksamheters vinstmedel tillsätta något till täckande av avsättning till förnyelsefonden för järnvägsverksamheten. I annat fall bleve den allenast denna senare verksamhet omfattande balansräkningen missvisande. Enahanda bör vara förhållandet med annan järnvägsförvaltning, som driver även annan rörelse än järnvägsverksamhet. Vidare torde av annan järnvägsförvaltning än järnvägsaktiebolag icke skäligen kunna fordras, att till framtida förfogande avsätta medel skola tagas i anspråk för avsättning till förnyelsefonden för järnvägsverksamheten. Detta skulle innebära ett sammanblandande av räkenskaperna för järnvägsverksamheten med övriga räkenskaper. Anmärkas må därjämte, att beträffande aktiebolag, som ej är järnvägsaktiebolag, 53 § sista momentet aktiebolagslagen lärer, med hänsyn till den mindre omfattning, vari departementsförslaget, enligt vad förut sagts, för avsättning tagit vinst i anspråk, lägga hinder i vägen för reservfondens tillgripande för sådant ändamål.

Beträffande tredje stycket av 5 § första momentet tillåter jag mig att erinra, att den förbättring, som där omnämnes, då fråga är om annan järnvägsförvaltning än järnvägsaktiebolag, avser sådan förbättring, som inträder med avseende å järnvägsverksamheten.

Den järnvägsaktiebolag i 6 § första stycket medgivna rätt att upptaga stif-

telsekostnader och finansomkostnader såsom tillgång har ansetts icke böra ifrågakomma för annan järnvägsförvaltning. Aktiebolags stiftelsekostnader hänföra sig till bolagets hela verksamhet och likaledes torde icke för andra järnvägsförvaltningars del förekomma finansomkostnader, som hänföra sig allenast till järnvägsverksamhet.

Bestämmelsen i 8 § andra stycket om balansräknings samt vinst- och förlusträknings undertecknande har behövt fullständigas med hänsyn till de olika former, vari annan järnvägsförvaltning kan uppträda. Beträffande kommun har järnvägens föreståndare syntts vara den mest lämplige. Aktiebolag, som ej är järnvägsaktiebolag, har ansetts böra underteckna balansräkning och vinst- och förlusträkning beträffande järnvägsverksamheten på samma sätt som föreskrivits i fråga om järnvägsaktiebolag. För övriga fall har hänvisning givits till föreskrifterna i 1855 års förordning om handelsböcker och handelsräkningar.

Skyldigheten i 9 § första stycket för järnvägsaktiebolag att avlämna till myndighet, som där avses, förvaltnings- och revisionsberättelserna samt utdrag av bolagsstämmans protokoll om balansräkningens fastställande och användningen av vinst har ansetts icke behöva åläggas annat aktiebolag, som är järnvägsförvaltning, då dessa handlingar icke direkt avse de förhållanden, varpå myndigheten enligt departementsförslaget skall hava att akta, nämligen järnvägsverksamheten, och något behov att taga del av dessa handlingar förty icke synes föreligga för erhållande av en rätt uppfattning om järnvägsverksamheten.

Att 11 § ej har avseende å andra järnvägsförvaltningar än aktiebolag torde ligga i sakens natur.

Då det däremot för vinnande av fullständig kännedom om järnvägsverksamheten understundom kan vara av behovet påkallat att jämväl erhålla kunskap om räkenskaper och handlingar rörande annan verksamhet, som järnvägsförvaltning må driva, har den i 12 § upptagna bestämmelsen utsträckt att gälla i fråga om järnvägsförvaltnings samtliga räkenskaper och därtill hörande handlingar.

#### 15 §.

De sakkunniga hava icke till bedömande upptagit frågan om *straffpåföljder* för överträdelse av de i den föreslagna lagstiftningen givna bokföringsföreskrifterna. Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande förklarat sig anse straffbestämmelser erforderliga.

I 132 § under 4) och 6) aktiebolagslagen stadgas straff för styrelseledamot i aktiebolag, som mot bättre vetande i skriftlig handling, som framlägges å bolagsstämma eller annorledes hålles tillgänglig för aktieägarna, rörande bolagets angelägenheter meddelar oriktig uppgift, eller som vid upprättande av balansräkning mot bättre vetande förfar i strid med bestämmelserna i 56 §.

Vad sålunda är för aktiebolag stadgat, synes böra äga motsvarande tillämpning å lämnandet av felaktiga uppgifter i järnvägsförvaltnings balansräkning eller vinst- och förlusträkning, samt å förfarande i strid med de i förslaget upptagna bokföringsföreskrifterna vid upprättandet av sådan räkning. I anledning härav har i *första momentet* av departementsförslagets 15 § upptagits ett

stadgande, redigerat efter huvudsaklig förebild av nyssnämnda bestämmelser i 132 § aktiebolagslagen. Uppenbart torde vara, att straff kan utkrävas, vare sig de felaktiga uppgifterna förekomma i själva räkningarna eller i särskilda bilagor.

Såsom medel mot en eventuell treska att avgiva räkenskapssammandrag till vederbörande myndighet har i *paragrafens andra moment* stadgats rätt för sådan myndighet att föranstalta om, att de uteblivna handlingarna komma myndigheten till handa på järnvägsförvaltningens bekostnad. Därest handling ej tillhandahålles samtliga myndigheter, som hava granskningsrätt, lärer väl icke ifrågakomma annat, än att den myndighet, som icke erhållit handlingen, anskaffar avskrift från den myndighet, som erhållit densamma.

I *tredje momentet* har intagits en bestämmelse av enahanda innehåll som 134 § aktiebolagslagen. De i departementsförslaget straffbelagda förseelserna böra ligga under allmänt åtal, då ju fråga är om statliga intressen. Emellertid ligger i sakens natur, att det blir den granskande myndighetens sak att föranstalta om åtals anställande. I fråga om domstols behörighet lära gälla de allmänna reglerna om forum i brottmål.

#### Övergångsbestämmelserna.

Vid övergången till tillämpningen av de nya, i departementsförslaget givna reglerna för bokföringen erfordras av skilda anledningar närmare bestämmelser.

I denna fråga hava de sakkunniga stannat i de skilda meningar, som framgå av de olika formuleringar, de givit 12 § i sitt förslag till lag. Norrman har ansett, att en fullständig revidering av järnvägsförvaltningarnas räkenskaper bör ske i enlighet med de nya bokföringsbestämmelserna, under det Richnau förmenat, att en revidering allenast bör omfatta förut gjorda avskrivningars omförande såsom avsättningar till förnyelsekontot. Jag tillåter mig att beträffande de sakkunnigas skäl för sina olika ståndpunkter hänvisa till betänkandet sid. 28—31.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förmenat, att den av Norrman föreslagna utförliga revideringen borde överlämnas åt järnvägarna själva och sålunda icke göras obligatorisk.

Riksräkenskapsverket har förordat vad Norrman föreslagit beträffande retroaktiv tillämpning av bestämmelserna om avsättningar till förnyelsefond, men förklarat sig tveksam rörande värdet av en retroaktiv tillämpning av de nya bokföringsföreskrifterna i övrigt, med hänsyn till att revideringen skulle bliva synnerligen kostsam och dessutom knappast kunna verkställas med någon större grad av tillförlitlighet.

Svenska järnvägsföreningen, som ansett, att samtliga i de sakkunnigas förslag till lag under 9—11 §§ upptagna bestämmelser borde utgå, har påyrkat, att jämväl 12 § i sagda förslag måtte utgå.

Departementsförslaget ansluter sig, såväl ur kostnadssynpunkt som ock med tanke på svårigheterna att verkställa en revidering så, att den blir tillförlitlig,



i princip till det förslag, som framlagts av Richnau. I departementsförslagets övergångsbestämmelser hava sålunda upptagits föreskrifter, i huvudsak motsvarande Richnaus förslag till lag under 12 §. Departementsförslaget innebär emellertid följande avvikelser. Därest järnvägsförvaltning, som är aktiebolag, upptagit tillgångar, anskaffade efter ikraftträdandet av 1910 års aktiebolagslag, till högre belopp än anskaffningskostnaden, fastän redan denna är högre än verkliga värdet, har så skett i strid mot bestämmelserna i 141 § under 7) i sagda lag, och ett dylikt lagstridigt förfarande har ansetts ej böra legaliseras. Hava anläggningskostnader förts såsom kostnader för underhåll, har ansetts, att dessa kostnader böra återföras till anläggningsvärdet på samma sätt, som då det direkta avskrivningsförfarandet kommit till användning. Bestämmelserna hava, med hänsyn till utredningens besvärlighet, icke gjorts obligatoriska. Då, enligt vad förut nämnts, i lagen icke upptagits bestämmelser om avsättning till konjunkturförnyelsekonto, hava de två sista orden i 12 § 2 mom. av Richnaus förslag till lag utslutits. Övriga skiljaktigheter mellan departementsförslaget och Richnaus förslag torde vara av redaktionell art.

Några övergångsbestämmelser beträffande kontot »kostnader att framdeles täcka» hava, då den mera genomgripande revidering av räkenskaperna till överensstämmelse med departementsförslaget, som av Norrman föreslagits, funnits icke böra äga rum, icke ansetts erforderliga.

### *Förslag till lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 om järnvägsaktiebolag.*

Det förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg, för vilket jag nu redogjort, torde i vissa avseenden böra fullständigas genom ändringar i och tillägg till lagen om järnvägsaktiebolag. Jag övergår nu till de ändringar och tillägg, som sålunda ansetts vara av nöden.

#### 2 §.

Genom förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg hava, såsom förut framhållits, gjorts vissa avvikelser från bestämmelserna i lagen om aktiebolag. Att aktiebolagslagen icke skall tillämpas i de stycken, vari sålunda avvikelser stadgats, beträffande sådana aktiebolag, som, utan att vara järnvägsaktiebolag, äro att hänföra till järnvägsförvaltning, lär kunna härledas ur stadgandet i 139 § andra stycket i aktiebolagslagen. Däremot har, då enligt 2 § i lagen om järnvägsaktiebolag i dess nuvarande lydelse lagen om aktiebolag skall gälla i alla de avseenden, varom ej lagen om järnvägsaktiebolag meddelar särskilda bestämmelser, ansetts nödigt göra sådant tillägg till nämnda 2 § i lagen om järnvägsaktiebolag, att därav framgår, att lagen om aktiebolag ej heller beträffande sådana järnvägsaktiebolag, som äro att hänföra till järnvägsförvaltningar, skall

äga tillämpning i de delar, där avvikelser från sistnämnda lag gjorts genom förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg.

### 6 §.

Det i 5 § och 6 § första stycket i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg gjorda medgivandet att å ett tillgångskonto »kostnader att framdeles täcka» upptaga vissa belopp kommer att medföra den konsekvensen, att aktiebolag kan utdela den vinst, som uppstår, sedan avdrag skett för avsättningar till förnyelse- och reservfond samt för det belopp, som åtgår för amortering av i sagda tillgångskonto uppförda kostnader. Förhållandet kan likställas med det fall, att bolaget har ett amortera ett lån, och klart är, att hinder ej bör möta för utdelning av den vinst, som återstår, sedan amortering och ränta å lånet avsatts. Förutsättningen för att utdelning må äga rum bör dock vara, att den eller de amorteringsplaner, som jämlikt 7 § i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg skola uppgöras, fullföljas. Uppstår t. ex., sedan sådan amorteringsplan uppgjorts, förlust det ena året och vinst påföljande år, bör ingen utdelning få ske, förrän den det föregående året bristande amorteringen täckts. Sammalunda bör vara fallet med anståndsrenta, som uppförts å detta tillgångskonto. Utdelning bör ej få ske, så länge densamma ej erlägges i enlighet med de vid statslånets beviljande bestämda villkor.

Än vidare synes vinstutdelning icke böra få ske under den tid, förnyelsekostnader föras inom linjen. Nu är visserligen att märka, att det inom linjen förda beloppet torde vara att anse såsom en brist och att 54 § 1 mom. aktiebolagslagen torde lägga hinder i vägen för utdelning av sådan vinst, som genom avsättningars förande inom linjen kan bliva bokförd. Det uttryckliga medgivandet att föra förnyelsekostnader, som på föreskrivet sätt ej kunnat förut täckas, inom linjen, synes dock böra medföra ett uttryckligt lagstadgande i angiven riktning.

Man torde emellertid kunna nöja sig med att låta stadgandet omfatta allenast järnvägsaktiebolag. Att meddela dylikt uttryckligt stadgande jämväl beträffande andra aktiebolag, torde för övrigt med hänsyn till de faktiska förhållandena vara tämligen obehövt.

Tilläggas må, att i de villkor, varunder Kungl. Maj:t beviljar järnvägsaktiebolag statslån, stadgas, att utdelning till aktieägarna ej må verkställas, om bolagets ställning är sådan, att inbetalningen av närmast förfallande annuitet å statslånet omöjliggöres eller försenas, och att utdelning ej heller må verkställas, förrän skälig avsättning till förnyelsefond ägt rum. För de flesta järnvägsförvaltningar, varå det nu i lag föreslagna förbudet skulle komma i tillämpning, är förbudet alltså redan verklighet. Riksgäldsfullmäktige förutsetta i sitt yttrande, att samma bestämmelser, som ju hava större räckvidd än det nu föreslagna lagstadgandet, även framdeles skola gälla vid beviljandet av statslån.

Påföljden av överträdelse av förbudet har ansetts böra vara densamma, som oförmåles i 54 § aktiebolagslagen.

## 7 §.

Gävle—Dala järnvägsaktiebolag har anfört:

De sakkunniga hava velat förebygga tvång till likvidation för svagare järnvägsbolag genom medgivandet, att avsättning till förnyelsekonto må föras inom linjen, i den mån vinstmedel ej finnas för ändamålet, samt genom medgivandet, att vissa kostnader må upptagas att framdeles täcka. Men de hava förbisett, att de därmed ej sätta ur kraft de häremot stridande föreskrifterna i 98 § aktiebolagslagen.

Riktigheten av vad sålunda anmärkts lärer icke kunna bestridas. I förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg hava lämnats föreskrifter, som i viss mån avvika från stadgandena i 56 § aktiebolagslagen, vilka närmast röra frågan, huru med hänsyn till beräkandet av utdelningsbar vinst balansräkning skall vara upprättad. Vid bedömandet av frågan, huruvida aktiebolag gjort förluster av den omfattning, att detsamma är skyldigt att träda i likvidation, gälla däremot, enligt 98 § aktiebolagslagen, andra regler. I anledning härav har det synts erforderligt att såsom avvikelse från 98 § 3 mom. aktiebolagslagen uttryckligen uttala, att vid bedömande av förefintligheten av likvidationstvång belopp, som påförts kontot »kostnader att framdeles täcka», få upptagas såsom tillgångar, att tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk, må upptagas till anläggningsvärdet med avdrag för de avsättningar till förnyelsefond, varom i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg stadgas, men att emellertid sådana avsättningar, som föras inom linjen, därvid ej behöva avdragas. Tydligt torde vara, att järnvägsaktiebolag fortfarande är berättigat att med stöd av 98 § aktiebolagslagen lägga verkliga värdet av dessa tillgångar till grund för beräkningen.

Det har synts följdriktigast att jämväl medgiva rätt att vid ifrågavarande beräkning bortse från anståndsrenta, som föres inom linjen.

Något skäl att medgiva undantag från bestämmelserna i 98 § aktiebolagslagen för andra järnvägsförvaltningar än järnvägsaktiebolag, kan enligt min åsikt icke åberopas.»

Departementschefen uppläser härefter förslag till *lag om bokföring vid enskild järnväg* samt *lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 om järnvägsaktiebolag* av den lydelse, bilagor till detta protokoll utvisa, samt hemställer, att lagrådets utlåtande över förslagen måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

*Fredric Hawerman.*

**Förslag**  
till  
**Lag**  
om bokföring vid enskild järnväg.

Häri genom förordnas som följer:

*Allmänna bestämmelser.*

1 §.

Bokföring vid enskild järnväg åligger envar, som innehar koncession å järnvägsanläggningen, så ock envar, staten likväl undantagen, till vilken järnvägsdriftens upprätthållande genom Kungl. Maj:ts förordnande överlämnats eller av koncessionshavaren helt eller delvis överlåtits.

Sådan bokföringspliktig kallas här nedan järnvägsförvaltning.

2 §.

Om sättet för bokföringen skola, i den mån avvikande bestämmelser ej här nedan meddelas, gälla föreskrifterna i förordningen den 4 maj 1855 angående handelsböcker och handelsräkningar samt, där järnvägsförvaltning utgöres av aktiebolag, i lagen om aktiebolag den 12 augusti 1910.

Konungen äger att efter ansökan befria järnvägsförvaltning, vars järnvägsdrift är utan större allmän betydelse, från iakttagandet av de om bokföringen här nedan meddelade bestämmelser.

*Om järnvägsaktiebolags bokföring.*

3 §.

Järnvägsaktiebolags räkenskaper skola avslutas för kalenderår och omfatta alla på året belöpande inkomster och utgifter, även om likvid ej ägt rum. De skola så uppläggas och föras, att av dem kunna utan omgång hämtas alla de uppgifter, som balansräkningen samt vinst- och förlusträkningen jämlikt 8 § skola innehålla.

Vid bokföringen skall noga tillses, att anläggnings- och underhållskostnader ej sammanblandas.

## 4 §.

I balansräkningen skola tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, upptagas till belopp, motsvarande kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning (*anläggningsvärdet*).

Har järnväg öppnats för allmän trafik, och sker sedan nybyggnad eller annan nyanläggning för stadigvarande bruk, skola i anläggningsvärdet inräknas jämväl kostnaderna för materiel, som därvid tillhandahållits från den färdiga banan, och för transporter eller andra arbeten, som med anlåtande av denna utförts för nyanläggningen.

Utrangeras något av de till stadigvarande bruk avsedda tillgångarna, skall anläggningsvärdet minskas med det utrangerades bokföringsvärde. Förändras något av nämnda tillgångar, skall anläggningsvärdet ökas med den därav föranledda kostnaden, beräknad på sätt ovan sägs. Innebär förändringen även utrangering, skall anläggningsvärdet tillika minskas med skälig del av det förändrades tidigare bokföringsvärde.

## 5 §.

*1 mom.* Till förnyelsefond skall årlig avsättning äga rum med belopp, motsvarande den värdeminskning, som av ålder, nyttjande eller annan jämförlig orsak uppkommer å de till stadigvarande bruk för bolaget avsedda tillgångarna, och må förty avskrivning å värdet av sagda tillgångar ej ske. Avsättningen skall beräknas enligt grunder, som fastställas av Konungen; ägande bolaget hos Konungen eller myndighet, som Konungen förordnar, göra framställning om tillstånd att avsätta enligt andra grunder eller om befrielse för visst år från avsättning.

Kan avsättning ej till fullo verkställas, utan att årets verksamhet kommer att utvisa förlust, som ej kan täckas av balanserad vinst från föregående år eller av medel, avsatta till framtida förfogande, skall beloppet i erforderlig utsträckning föras inom linjen.

Vid avsevärd och varaktig förbättring av bolagets ekonomiska ställning skola inom linjen förda avsättningar uppföras såsom effektiv skuld å förnyelsefonden, i samband varmed motsvarande belopp må upptagas å ett särskilt tillgångskonto, benämnt »kostnader att framdeles täcka».

*2 mom.* Utrangeras eller förändras tillgång, för vilken avsättning till förnyelsefonden skall äga rum, skall förnyelsefonden minskas med belopp, varmed anläggningsvärdet, på sätt i 4 § stadgas, skall minskas. Ej må förnyelsefonden annorledes nedskrivras. Överstiger minskningen av anläggningsvärdet det belopp, vartill förnyelsefonden uppgår, må skillnaden påföras tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka».

Vid utrangering eller förändring av tillgång, för vilken avsättning till förnyelsefonden ej äger rum, må ock belopp, varmed anläggningsvärdet skall minskas, påföras nämnda tillgångskonto.

## 6 §.

Där så finnes erforderligt, må såsom tillgång å kontot »kostnader att framdeles täcka» upptagas kostnader för bolagets bildande ävensom finansomkostnader, såsom kapitalrabatter, kursförluster och dylikt.

Anståndsrenta å statslån må föras inom linjen men skall vid betalningsskyldighetens inträde utföras såsom effektiv skuld. I samband med sådant utförande må tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka» påföras ett mot räntan svarande belopp.

## 7 §.

Belopp, vilka enligt 5 § eller 6 § första stycket påförts tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka», skola amorteras enligt planer, uppgjorda i överensstämmelse med grunder, som av Konungen fastställas.

## 8 §.

I enlighet med föreskrifter, som Konungen meddelar, skola i balansräkningen samtliga tillgångar och skulder, efter deras art och användningssätt, och i vinst- och förlusträkningen samtliga inkomster och utgifter för året fördelas å poster så ock närmare upplysningar angående posterna givas.

Räkningarna skola undertecknas av bolagets styrelse.

## 9 §.

Det åligger bolaget att till myndighet och inom tid, som Konungen bestämmer, avlämna balansräkningen samt vinst- och förlusträkningen ävensom förvaltnings- och revisionsberättelserna jämte utdrag av bolagstämmans protokoll om balansräkningens fastställande och om användningen av vinst.

Om skyldighet att avlämna ekonomiska och statistiska uppgifter förordnar Konungen.

## 10 §.

Där Konungen i särskilt fall det förordnar, skola, enligt de närmare föreskrifter, Konungen i ty fall meddelar, balansräkningen samt vinst- och förlusträkningen så uppställas, att av dem framgå anläggningvärdet samt inkomster och utgifter å järnvägsdriften särskilt för viss, en eller flera koncessionenheter omfattande järnvägsdel.

## 11 §.

Vad ovan i 8 och 10 §§ är föreskrivet utgör ej hinder för bolaget att för bolagsstämman framlägga balansräkningen samt vinst- och förlusträkningen i ett mera sammandraget skick.

## 12 §.

Bolagets samtliga räkenskaper och tillhörande handlingar skola på anfordran hållas tillgängliga för myndighet, som i 9 § avses.

*Om annan järnvägsförvaltnings bokföring.*

## 13 §.

För annan järnvägsförvaltning än järnvägsaktiebolag skola, såvitt angår järnvägsrörelsen och därmed sammanhörande rörelse (*järnvägsverksamheten*), de för järnvägsaktiebolag i denna lag givna bestämmelser äga motsvarande tillämpning, med iakttagande dock av vad i 14 § stadgas. Sådan järnvägsförvaltning skall förty hålla bokföringen för järnvägsverksamheten såvitt möjligt skild från bokföringen för annan verksamhet; och aktiebolag, som driver rörelse vid sidan av järnvägsverksamheten, har att upprätta balansräkning samt vinst- och förlusträkning dels för bolagets verksamhet i dess helhet och dels för allenast järnvägsverksamheten.

## 14 §.

*1 mom.* Belopp, som i 5 § 1 mom. andra stycket avses, skall föras inom linjen, så snart täckning ej kan ske av balanserad vinst från föregående års järnvägsverksamhet.

*2 mom.* Vad i 6 § första stycket är stadgat skall ej äga tillämpning.

*3 mom.* Balansräkning samt vinst- och förlusträkning skola undertecknas för kommun av trafikföreståndaren, för aktiebolag av styrelsen och för annan järnvägsförvaltning på sätt om balansräkning är i lag föreskrivet.

*4 mom.* Vad i 9 § första stycket är stadgat skall ej tillämpas ifråga om andra handlingar än balansräkning samt vinst- och förlusträkning.

*5 mom.* Bestämmelsen i 12 § skall äga tillämpning i fråga om järnvägsförvaltnings samtliga räkenskaper och tillhörande handlingar.

*Ansvarsbestämmelser m. m.*

## 15 §.

*1 mom.* Med böter från och med femtio till och med tvåtusen kronor eller med fängelse straffes

1) styrelseledamot i aktiebolag, vilken mot bättre vetande lämnar oriktiga uppgifter i balansräkning eller vinst- och förlusträkning angående tillgångar eller skulder, inkomster eller utgifter eller som vid upprättande av sådan handling förfar i strid med de i sådant avseende meddelade föreskrifterna i denna lag;

2) envar annan, som i balansräkning eller vinst- och förlusträkning, som han är skyldig underskriva och som avlämnas till myndighet, vilken avses i 9 §, meddelar oriktiga uppgifter eller förfar i strid med bestämmelserna i 13 och 14 §§ i denna lag.

Ej må straff, som ovan är stadgat, tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

*2 mom.* Varder balansräkning eller vinst- och förlusträkning ej avlämnad till myndighet och inom tid, som i 9 § avses, må sådan myndighet på järnvägs-

förvaltningens bekostnad föranstalta därom, att räkningen kommer myndigheten tillhanda.

3 mom. Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

---

Denna lag skall träda i kraft den 1 januari 1928.

Vid tillämpningen skall med avseende å äldre förhållanden iakttagas:

1. Har järnvägsförvaltning, då denna lag träder i kraft, i senaste balansräkning upptagit tillgång, avsedd till stadigvarande bruk, till högre belopp, än som motsvarar kostnaderna för dess anskaffning eller tillverkning, och var sådant enligt äldre lag tillåtet, skall vad i 4 § stadgas ej utgöra hinder för, att sagda högre belopp i sin helhet upptages såsom anläggningsvärde.

2. Har före denna lags ikraftträdande avskrivning verkställts så, att anläggningsvärdet för tillgångar, som avses i 4 §, därigenom minskats, eller kostnad, som enligt denna lag skolat hänföras till sagda värde, upptagits såsom underhållskostnader, må anläggningsvärdet ökas med belopp, motsvarande vad sålunda bokförts. Sker så, skall beloppet samtidigt påföras förnyelsefonden.

---



## Bilaga.

**Förslag**

till

**Lag**

om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 (nr 53 s. 1) om järnvägsaktiebolag.

Häriigenom förordnas, att 2 § i lagen den 22 juni 1911 om järnvägsaktiebolag skall erhålla nedan angivna ändrade lydelse, samt att i sagda lag skola införas två nya paragrafer, betecknade 6 och 7 §§, av den lydelse nedan angives:

**2 §.**

I fråga om järnvägsaktiebolag skola de angående aktiebolag enligt lag i allmänhet gällande stadganden lända till efterrättelse, såvitt de ej strida mot vad här nedan eller i lagen om bokföring vid enskild järnväg förordnas.

**6 §.**

Vinstutdelning må ej ske, så länge belopp, som jämlikt lagen om bokföring vid enskild järnväg skolat avsättas till förnyelsefond, i balansräkning föres inom linjen. Lag samma vare, där belopp, som jämlikt 5 § eller 6 § första stycket i nämnda lag uppförts å tillgångskonto »kostnader att framdeles täcka», icke amorteras i enlighet med de i sagda lag omförmälda amorteringsplaner, eller anståndsrenta, som jämlikt 6 § andra stycket i berörda lag påförts dylikt konto, ej erlagges i enlighet med de vid statslånets beviljande bestämda villkor. Varder vinstutdelning beslutad och verkställd i strid mot vad nu stadgats, vare de, som uppburit sådan utdelning, skyldiga att återbära densamma, och ansvare därjämte de, som deltagit i beslutet, en för alla och alla för en för den brist, som vid återbäringen kan uppkomma.

**7 §.**

Järnvägsaktiebolag må vid beräkning av förlust, varom förmäles i 98 § i lagen om aktiebolag den 12 augusti 1910, såsom tillgång upptaga belopp, som jämlikt lagen om bokföring vid enskild järnväg påförts kontot »kostnader att framdeles täcka». Tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, må vid dylik beräkning upptagas till anläggningsvärdet med avdrag för sådana avsättningar till förnyelsefond, vilka icke föras inom linjen. Anståndsrenta å statslån, som föres inom linjen, må åsido lämnas.

Denna lag skall träda i kraft den 1 januari 1928.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 31 januari 1927.*

N ä r v a r a n d e:

justitierådet VON SETH,  
justitierådet WEDBERG,  
regeringsrådet PLANTING-GYLLENBÅGA,  
justitierådet ALEXANDERSON.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 14 januari 1927, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättade förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg och till lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 om järnvägsaktiebolag.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Helge Arvid Sjögren.

Förslagen föranledde följande yttranden av lagrådet och dess särskilda ledamöter.

**Förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg.**

9 §.

*Justitierådet Wedberg:*

Enligt vad remissprotokollet utvisar vara förslagets mening, skall Konungen äga föreskriva att här nämnda handlingar skola avlämnas icke blott till en utan till flera myndigheter. Om det nu skall vara nödigt att järnvägsförvaltning må betungas med ett sådant flerfaldigt avlämnande, torde lagtexten böra jämkas så att den verkligen inrymmer åt Konungen befogenhet att föreskriva avlämnande till mer än en myndighet.

12 §.

*Justitierådet Alexanderson, med vilken justitierådet Wedberg och regeringsrådet Planting-Gyllenbåga instämde:*

Behovet och lämpligheten av en sådan bestämmelse som den i denna paragraf föreslagna har under ärendets utredning varit föremål för mycken meningsskiljaktighet. De båda sakkunniga hava stannat i inbördes motsatta uppfattningar; väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har betecknat den ifrågasatta

arten av kontroll såsom obehövlig och snarast skadlig, och riksgäldsfullmäktige hava vitsordat att den ur riksgäldskontorets synpunkt ej ägde vidare betydelse, enär erforderliga upplysningar enligt vad erfarenheten visat och naturligt vore stode att vinna på frivillighetens väg. Emot vad sålunda framhållits, hava enligt min uppfattning icke åberopats tillräckliga skäl för staturandet av den enligt sakens natur för vederbörande företag besvärliga och tidsödande kontroll som här föreslagits. De erinringar, som gjorts att under gången tid balansräkningen stundom befunnits icke stå i överensstämmelse med gällande lag, torde förlora en väsentlig del av sin betydelse för framtiden, då balansräkning skall uppgöras enligt de nya bestämmelserna och särskilt i betraktande av den befogenhet, som tillkommer Konungen att bestämma om fördelningen å poster och fordra närmare upplysning om dessas innebörd. Den omständigheten åter, att uppfyllandet av dessa föreskrifter är sanktionerat genom ansvarsbestämmelser, synes närmast ägnad att göra särskild kontroll obehövlig; i allt fall torde den ej kunna åberopas till förmån för dylik kontroll utan att man härav föres till konsekvenser av vittutseende och ganska betänklig art.

Jag hemställer alltså att paragrafen måtte utgå och i följd därav jämväl 14 § 5 mom.

#### 14 §.

##### *Lagrådet:*

I fråga om järnvägsförvaltning, som är aktiebolag, torde saknas anledning för det i 4 mom. medgivna undantaget från vad som stadgas i 9 § första stycket.

#### 15 §.

##### *Lagrådet:*

Det är säkerligen avsett att även i de fall som angivas i senare delen av 1) och i 2) av 1 mom., det för straffbarhet erfordras att det oriktiga förfarandet ägt rum mot bättre vetande. Ett förtydligande i sådan riktning torde böra ske.

I brottsbeskrivningen i 1 mom. under 1) torde orden »angående tillgångar eller skulder, inkomster eller utgifter» böra utgå. Punkten lär böra till sin giltighet begränsas att endast avse järnvägsaktiebolag.

I fall av försummelse att till vederbörande myndighet avlämna balans- eller vinst- och förlusträkning äger uppenbarligen denna myndighet hos domstol utverka vitesföreläggande för den försumlige att fullgöra sin skyldighet, utan att lagstadgande härom erfordras. Den i 2 mom. föreslagna utvägen att låta myndigheten själv föranstalta att räkningen kommer den tillhanda, alltså eventuellt själv upprätta dylik räkning, synes däremot mindre lämplig. Det hemställs därför att stadgandet måtte utgå och i följd härav rubriken över paragrafen jämkas. Å andra sidan synes försummelse, varom här är fråga, ävensom åsidosättande i övrigt av vad i 9 § första stycket föreskrives icke böra undgå ansvar (jfr vad för analogt fall stadgas i 133 § aktiebolagslagen).

Ansvarsbestämmelsen torde måhända böra riktas emot envar styrelseledamot eller annan uppgiftsskyldig, som underlåter att i vad på honom skäligen må anses bero, ombesörja att de i 9 § första stycket omförmälda handlingar vardas i rätt tid och i behörigt skick till vederbörlig myndighet avlämnade. Straffet, som tydligen icke bör överstiga böter, synes kunna bestämmas högre än i 133 § aktiebolagslagen.

Skulle bestämmelsen i 2 mom. anses böra bibehållas i sak oförändrad, lär den lämpligen böra byta plats med stadgandet i 3 mom. eller ock sättas i särskild paragraf.

#### Övergångsstadgandet.

##### *Lagrådet:*

Det torde böra tillses, att stadgandet i 6 § första stycket ej blir tillämpligt i fråga om kostnader, som belöpa på tiden före lagens ikraftträdande.

### Förslaget till lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 om järnvägsaktiebolag.

*Lagrådet* fann förslaget ej föranleda till anmärkning, därvid emellertid *justitierådet Alexanderson* tillade:

I de sakkunnigas utredning (s. 21 ff.) har erinrats därom att någon egentlig amortering av det i järnvägsanläggning nedlagda kapitalet ej är föreskriven, likasom ej heller avskrivning på grund av begagnad egendoms otidsenliga beskaffenhet. De sakkunniga hava — efter vad det vill synas med obestriddig rätt — framhållit, att med numera rådande förhållanden på det kommunikationstekniska området häri ligger en viss svaghet, men hava dock ej ansett sig böra föreslå någon lagändring, bl. a. med hänsyn därtill att en sådan skulle innebära en skärpning i förhållande till de regler för balansräknings upprättande, som gälla aktiebolag i allmänhet.

Erinringen är emellertid ägnad att i viss mån öka de betänkligheter som framkallas av medgivandena i förslaget till bokföringslag att — i bestämd motsats till aktiebolagslagens principer — på tillgångssidan i ett järnvägsaktiebolags balansräkning må under rubriken »kostnader att framdeles täcka» upptagas fiktiva tillgångar av skilda slag, med rätt enligt 6 § förevarande förslag att, försåvitt amortering av dem sker enligt godkänd plan, taga dessa fiktiva tillgångar i beräkning vid bestämmande av den utdelningsbara vinstens belopp. I remissprotokollet förklaras sistnämnda rätt kunna likställas med vad som gäller om ett amorteringslån upptagits. Jämförelsen synes dock missvisa i den avgörande punkten. Lånet måste ju finnas upptaget såsom skuld utan rätt att motbalansera den med annat än verkliga tillgångar; dess amortering utan motsvarande ny skuldsättning innebär alltså en förbättring av den tidigare verkliga ställningen. I förevarande fall åter är amorteringen ingenting annat än ett steg på vägen till att låta den bokförda ställningen ej visa vackrare resultat än som motsvarar verkligheten. Tillämpat på aktie-

bolag i allmänhet, skulle det i paragrafen medgivna förfaringssättet således uppenbarligen vara förkastligt. I saknad av tillräckliga förutsättningar för bedömande huruvida saken, alla omständigheter övervägda, bör ses på annat sätt i fråga om järnvägsaktiebolag, lämnar jag emellertid stadgandet utan vidare erinran.

Ur protokollet:

*Oskar Adelson.*

---

- *Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 11 februari 1927.*

N ä r v a r a n d e :

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Meurling, lagrådets den 31 januari 1927 avgivna utlåtande över de den 14 januari 1927 till lagrådet remitterade förslagen till lag om bokföring vid enskild järnväg och till lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 om järnvägsaktiebolag och anför därvid:

I anledning av den av lagrådets flertal gjorda hemställan, att 12 § och 14 § 5 mom. av det till lagrådet remitterade förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg måtte utgå, får jag erinra, att en järnvägsförvaltning, som åsidosatt de i förslaget föreskrivna skyldigheter och följaktligen gjort sig förfallen till straff, näppeligen kan antagas beredd att frivilligt lämna upplysning här om. För att den ifrågasatta lagstiftningen skall bliva till avsedd nytta, fordras emellertid givetvis, att avvikelser från bokföringsföreskrifterna icke få ostört fortgå. Den möjlighet att erhålla upplysning i förevarande avseende, som ifrågavarande bestämmelser äro avsedda att bereda, synes därför icke böra eftergivnas. Jag finner alltså icke skäl att härutinnan ändra den ståndpunkt, jag tidigare intagit.

Vad lagrådet rörande 14 § i övrigt samt i fråga om 15 § och övergångsstadgandet i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg hemställt har vunnit beaktande.

Tillika hava några smärre ändringar av redaktionell art i förslagen vidtagits.

Sedan departementschefen därefter i erforderliga delar uppläst de i enlighet med det avgivna yttrandet avfattade förslagen till lag om bokföring vid enskild järnväg och till lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 om järnvägsaktiebolag, hemställer departementschefen, att förslagen måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*F. Wessberg.*

---