

Nr 233.

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

I Kungl. Maj:ts proposition nr 37 framlägges ånyo i väsentligen oförändrat skick samma förslag om »Bokföring vid enskild järnväg m. m.», som förelåg vid 1927 års riksdag och då avvisades, på sätt som föreslogs i en i första kammaren då väckt motion.

Ett i denna motion framfört huvudsakligen formellt skäl för avslag, nämligen att man ej borde antaga en speciell lag om bokföring för vissa företag, innan en väntad ny allmän bokföringslag blivit antagen, är visserligen nu undanröjt, sedan 1929 års riksdag antagit ny bokföringslag. Däremot kvarstå oförändrade de i sagda motion åberopade materiella skälen emot lagen, nämligen lagens obehövlighet, det onödiga tvång den skulle pålägga järnvägsföretagen och även de av lagrådet åberopade »betydande och irrationella avstegen från de inom vår aktiebolagsrätt härskande reglerna angående vinstutdelning och tvång till likvidation, vilka regler ansetts vara av stor betydelse för bevarande av bolagens soliditet och skyddande av deras borgenärers rätt».

Lagrådet fortsätter »uppenbart torde vara, att dessa undantag icke böra göras utan starka skäl av nationalekonomisk och näringspolitisk natur» och slutar med att uttala, att utredning härutinnan icke blivit förebragt, men att *om* sådana finnas anser sig lagrådet icke böra avstyrka lagförslagen.

I det till lagförslaget fogade statsrådsprotokollet angivas som skäl för lagens behövlighet dels de tilltagande förlusterna å de statslåneunderstödda järnvägarna och dels att den nuvarande friheten i bokföring skulle försvåra kontrollen över järnvägarnas taxor.

Vad de tilltagande förlusterna å statens lån till enskilda järnvägarna angår, så är det väl utan vidare klart, att dessa ha sin grund i den konkurrens, som uppstått med automobiler och som för särskilt vissa lokalbanor varit av ödesdiger betydelse, då den våldsamt sänkt dessa företags trafikinkomster i såväl person- som styckeogodstrafik. Att någon bot härutinnan skulle vinnas genom bestämmelser i bokföringshänseende kan väl ingen rimligtvis ifrågasätta. Bote-medlet, i de fall då bot kan finnas, lär väl vara att lämna dessa järnvägsföretag största möjliga frihet att ordna för sin trafik och att vidtaga sådana besparingar, som äro möjliga utan att trafiksäkerheten åsidosättes.

I fråga om taxeproblemet torde för dessa järnvägar statens kontroll vara betydelselös, de tvingas för att bevara sin trafik att sätta sina taxor så låga, som vid täckning av oundvikliga utgifter är möjligt för att bevara den trafik, som

trots konkurrensen kan bevaras. Att statsverket icke kan undgå mycket betydande förluster på utlämnade järnvägslån torde i alla händelser vara ofrånkomligt, särskilt å de mycket betydande lånebelopp, som utgingo till banor, byggda under krisåren med dess abnorma prisnivå.

Av landets 110 enskilda järnvägar funnos emellertid enligt 1928 års järnvägsstatistik 83 stycken med en sammanlagd längd av 8,455 km., som uppvisa vinst (statens järnvägar omfatta 6,537 km.). För dessa järnvägar, i den mån de ha statslån torde väl statens långgivareintresse knappast ha betydelse, återstår här sålunda taxeintresset. Bland dessa banor är vinsten för de allra flesta så obetydlig, att utdelning till aktieägarna ej kan förekomma; de vid gynnsamma konjunkturer förekommande något högre överskotten åtgå nog till önskvärda förbättringar.

Återstår sålunda ett litet antal banor med så god ekonomi, att de regelbundet bruka kunna lämna aktieägarna en måttlig utdelning. Huvudskälet till detta glädjande förhållande är väl utan undantag, att deras trafik är sådan, att dess storlek sammanhänger med näringslivets konjunkturer inom området, men att denna trafik är av sådan art att den endast i jämförelsevis ringa grad minskats av automobilismen. Vidare beror den goda ekonomin på, att banorna byggdes kanske för 50 år sedan med då rådande penningvärde, och att de skuldbelopp de ha att förränta härigenom och genom att de under många år använt trafiköverskotten helt till kapitalavbetalningar, investeringar i andra järnvägsföretag, som tillför dem trafik, och till förbättringar å anläggningarna och rationalisering i driften icke äro så tyngande. I intet enda fall beror den ordnade ekonomin på att dessa järnvägsbolag upprätthållit några oskäligt höga taxor, tvärtom de ha nog i regel haft de lägsta taxorna, desamma i stort sett som statens järnvägar, och de ha liksom statsbanorna beviljat undantagsfrakter i syfte att det skiftande näringslivet inom deras trafikområden må kunna blomstra och tillföra banorna ytterligare trafik. För järnvägsaktiebolagen gälla aktiebolagslagens allmänna föreskrifter om balansräkning och vinst- och förlusträkning, och där utformade bestämmelser om avskrivningar, tillika med skattemyndigheternas fiskaliska intresse, borde bjuda tillräcklig trygghet för riktiga avskrivningar.

För övrigt kunde det äga ett visst intresse att veta, ifall meningen verkligen är, att de enskilda järnvägarnas vinst icke skall få överstiga viss procentsats å aktiekapitalet, utan att detta skulle föranleda tvång till taxereduktion, hur hög denna vinstprocent finge vara.

När kungl. järnvägsstyrelsen år 1927 hade att avgiva yttrande över ett av svenska staten och Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag träffat avtal om utfraktning av järnmalm å statsbanan till Riksgränsen och Luleå, uttalade järnvägsstyrelsen att frakterna voro för låga, oaktat de enligt styrelsens egna beräkningar skulle möjliggöra en förräntning och *amortering* av hela järnvägsanläggningen på 50 år och dessutom lämna en årlig vinst av 10 1/2 miljon kronor.

När samma järnvägsstyrelse hade i november 1929 att avgiva yttrande över ett av ett enskilt järnvägsaktiebolag till Kungl. Maj:t ingivet taxeförslag, uttalades, att taxorna borde ytterligare sänkas, enär även vid därav föranledd inkomstminskning, uppskattad till c:a 235,000 kronor, likväl medelavkastningen under de 5 senaste åren skulle räcka till 5 % avkastning å *inbetalda* aktiekapitalet. Att detta mer än 30-åriga järnvägsaktiebolag, som under de senaste åren utdelat 7 % till sina aktieägare, tidigare genom inga eller ytterst obetydliga utdelningar samlat ytterligare aktiekapital och även genom aktieemission med 20 % överkurs ökat aktiekapitalet, tycktes ledningen för landets största affärsdrivande verk icke anse förtjäna beaktande. Att järnvägsaktiebolaget i fråga av Kungl. Maj:t erhöll fastställelse å begärd taxa, må tacksamt antecknas. Men att landets enskilda järnvägar icke önska att utöver vad som är nödvändigt eller rimligt komma i ytterligare beroende i fråga om sin bokföring av annan myndighet än av Kungl. Maj:t och av allmän lagstiftning för aktiebolag, torde vara uppenbart.

Då enligt vad ovan anförts det föreliggande lagförslagets antagande icke täcker något berättigat allmänt intresse, men komme att bliva till skada och vålla svårigheter för landets enskilda järnvägar, får jag hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 37.

Stockholm den 11 februari 1930.

Gustaf Boman.