

Nr 37.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg m. m.; given Stockholms slott den 24 januari 1930.

Under åberopande 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.

Th. Borell.

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 bokföringslagen den 31 maj 1929 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 inventariet och balansräkningen skola tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, upptagas till belopp, vartill kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning uppgått (*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 skäligen 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 annorledes 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.

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 bolagsstämmanmans protokoll om balansräkningens fastställande och om användningen av vinst.

Om skyldighet att avlämna ekonomiska och statistiska uppgifter förordnar Konungen.

10 §.

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

Om annan järnvägsförvaltnings bokföring.

11 §.

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 12 § 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.

12 §.

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 för kommun avgivas av trafikföreståndaren.

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.

Ansvarsbestämmelser.

13 §.

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 avlämnas till myndighet, vilken avses i 9 §, meddelar oriktiga uppgifter eller vid handlingens upprättande förfar i strid med bestämmelserna i 11 och 12 §§.

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 1931.

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 det, vartill kostnaderna för dess anskaffning eller tillverkning uppgått, 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.

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.**

Härigenom 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 omfördäda 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 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 1931.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 29 november 1929.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDEVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

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

Genom proposition nr 96 förelade Kungl. Maj:t 1927 års riksdag förslag till dels lag om bokföring vid enskild järnväg och dels lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 (nr 53 s. 1) om järnvägsaktiebolag. Dessa lagförslag upptogo bestämmelser, som i olika avseenden inneburo tillägg till eller avvikelser från de för näringsidkare i allmänhet och aktiebolag särskilt gällande lagstadganden rörande bokföring. Tilläggen och avvikelserna hänförde sig i stort sett allenast till två frågor nämligen frågan om vad som finge såsom tillgångar upptagas samt värderingen av tillgångar anskaffade till stadigvarande bruk för järnvägen och frågan om specifikationen i balansräkning och vinst- och förlusträkning av tillgångarna och skulderna, resp. inkomsterna och utgifterna. Angående de skäl, som föranledde lagförslagets tillkomst ävensom beträffande deras närmare innehåll tillåter jag mig hänvisa till propositionen. Huvudpunkterna i desamma torde dock böra i korthet omnämnas. De voro följande:

Till stadigvarande bruk för järnvägen avsedda tillgångar skulle alltid oavsett deras verkliga värde upptagas till anläggningsvärdet, d. v. s. till kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning. Den värdeminskning, som av ålder, nyttjande och annan dylik orsak uppkomme å sagda tillgångar, skulle i stället alltid redovisas genom avsättning till förnyelsefond och således icke genom direkt nedskrivning av anläggningsvärdet. Avsättningen skulle ske efter enhetliga, närmare bestämda grunder. Där avsättning ej kunde verkställas, skulle beloppet föras inom linjen för att vid förbättring av järnvägens ekonomiska ställning åter utföras såsom effektiv skuld å förnyelsefonden. I samband härmed ävensom i några andra närmare angivna fall tilläts upptagande å tillgångssidan av vissa fiktiva belopp under beteckningen »kostnader att framdeles täcka». De å detta konto sålunda uppförda belopp skulle, i regel efter närmare bestämda amorteringsplaner, så småningom avföras ur räkenskaperna, som därefter åter skulle utvisa järnvägens verkliga ställning. I balansräkning ävensom i vinst- och förlusträkning — vilken senare skulle uppgöras av varje järnvägsföretag, även om

detsamma ej vore aktiebolag — skulle tillgångar och skulder resp. inkomster och utgifter fördelas i poster på närmare bestämt sätt. Dessa räkningar skulle det åligga järnvägsförvaltning att ingiva till myndighet, som Kungl. Maj:t bestämde.

Genom dessa stadganden skulle vederbörande myndigheter erhålla en säker och jämförbar kännedom om järnvägsföretagens ekonomiska ställning, som det vore ett statsintresse att de ägde, särskilt med hänsyn till bedömandet av taxefrågor och möjligheten till fullgörande av de med erhållande av statslåneunderstöd förknippade skyldigheterna.

Vid propositionens avlämnande gällde såsom grundläggande stadganden beträffande bokföring förordningen angående handelsböcker och handelsräkningar den 4 maj 1855 samt därjämte, för aktiebolag, vissa bestämmelser i lagen om aktiebolag den 12 augusti 1910. Dessa allmänna bokföringsregler hade emellertid då sedan länge varit föremål för revision. På grundval av ett av särskilda sakkunniga år 1916 avgivet betänkande hade nämligen inom justitiedepartementet utarbetats förslag till lag med vissa ändrade bestämmelser angående handelsböcker jämte därav betingade följdförfattningar. Sedan Kungl. Maj:t den 26 mars 1926 beslutat inhämta lagrådets utlåtande över dessa förslag, avgav lagrådet sådant yttrande den 13 december 1926. I anledning av de utav lagrådet framställda erinringarna blev förslaget icke framlagt för 1927 års riksdag utan blev detsamma i justitiedepartementet föremål för förnyad bearbetning. Med anledning härav uppgjordes de förslag rörande de enskilda järnvägarnas bokföring, som förenämnda proposition innefattade, på grundvalen av 1855 års förordning om handelsböcker och handelsräkningar samt bokföringsföreskrifterna i 1910 års aktiebolagslag.

Förslagen vunno ej riksdagens godkännande. I den skrivelse (nr 259), genom vilken riksdagens beslut anmäldes, åberopades första lagutskottets i ämnet avgivna utlåtande (nr 41). I detta utlåtande omförmålde utskottet, att detsamma i samband med propositionen till behandling förehaft två i anledning av propositionen inom riksdagen väckta motioner nämligen nr 204 i första kammaren, utmynnande i begäran att propositionen måtte av riksdagen lämnas utan bifall, samt nr 296 i andra kammaren, gående ut på hemställan om viss detaljändring i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg. Efter att hava omnämnt, att i båda motionerna gjorts gällande, att frågan om de enskilda järnvägarnas bokföring bort få behandlas samtidigt med frågan om ny allmän bokföringslag, anförde utskottet bl. a. följande:

I anslutning till vad sålunda yttrats i motionerna ansågo utskottet sig icke kunna tillstyrka förevarande lagförslag. Enligt utskottets mening vore det icke lämpligt att skrida till lagstiftning i detta ämne på grundval av allmänna bokföringsregler, som inom kort kunde förväntas bliva ersatta med nya bestämmelser, om vilkas innehåll någon säker kännedom för närvarande icke stode att vinna. — — — — —

— — — — — Under sådana förhållanden hade det enligt utskottets mening varit naturligtast, att jämväl förslaget rörande järnvägsbokföringen fått vila, så att båda lagstiftningsärendena kunnat prövas i ett sammanhang. Visserligen hade från skilda håll och vid upprepade tillfällen vitsordats

behovet av särskilda bestämmelser om de enskilda järnvägarnas bokföring, men att detta behov skulle vara så starkt, att ett uppskov med lagstiftningen under ett eller annat år vore förenat med verklig olägenhet syntes icke kunna antagas.

Efter att i utlåtandet såsom skäl för uppskovet med ifrågavarande lagstiftning hava anfört jämväl en annan omständighet, till vilken jag ber att få i annat sammanhang återkomma, hemställde utskottet, under åberopande av vad sålunda anförts, att propositionen måtte av riksdagen lämnas utan bifall.

Sedan emellertid 1929 års riksdag antagit en av Kungl. Maj:t framlagd proposition (nr 189) med förslag till bokföringslag och Kungl. Maj:t den 31 maj 1929 utfärdat sådan lag, föreligger icke längre det huvudskäl för uppskov med utfärdandet av särskilda bestämmelser om de enskilda järnvägarnas bokföring, som av första lagutskottet vid 1927 års riksdag anförts. Den uppfattning, min företrädare i ämbetet vid framläggandet av den tidigare propositionen i sistnämnda ämne uttalade om behovet av särskilda bokföringsbestämmelser för de enskilda järnvägarna, delar jag tillfullo. Den brytningstid, som för närvarande härskar, låter detta behov framträda starkare än förr. Det må särskilt erinras, att de enskilda järnvägarnas hela taxeväsen är under omstöpning och att förlusterna å statslåneunderstödda järnvägar, som icke fullgöra sina förbindelser till riksgäldskontoret, bliva allt större. De allmänna bokföringsreglerna göra det möjligt för järnvägarna att i väsentlig mån genom sin bokföring åstadkomma höjning eller reducering av vinsterna. Denna omständighet kan, då det gäller järnvägarna, icke anses tillfredsställande, enär densamma i hög grad försvårar kontrollen över järnvägarnas taxor och över de statslåneunderstödda järnvägarnas ekonomi.

Fullgoda skäl torde alltså föreligga att till Kungl. Maj:ts prövning hemställa, huruvida icke nytt förslag i ämnet bör föreläggas den nästa gång sammanträdande riksdagen. Med anledning härav har jag låtit inom kommunikationsdepartementet utarbeta nya förslag till lagstiftning i ämnet på grundvalen av de förslag, som genom den tidigare propositionen förelades 1927 års riksdag.

De ändringar i sistnämnda förslag, som nu vidtagits, beröra allenast *förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg*. De äro i första hand givetvis sådana som betingas därav, att förordningen angående handelsböcker och handelsräkningar efterträtts av bokföringslagen den 31 maj 1929.

Sålunda har i 2 § i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg hänvisningen till nyss nämnda förordning såsom grundläggande lag rörande bokföringen ersatts av en hänvisning till 1929 års bokföringslag.

Enligt 7 § i 1855 års förordning ålåg det den bokföringsskyldige att uppätta och i inventarieboken införa vid rörelsens början fullständigt inventarium och sedermera efter varje räkenskapsårs slut balansräkning. I sagda paragraf ävensom, vad angår aktiebolag, i 56 § av 1910 års aktiebolagslag meddelades därjämte närmare regler angående balansräkningens innehåll och beskaffenhet. Genom 1929 års bokföringslag har bokföringsskyldig

ålagts att efter varje räkenskapsårs utgång upprätta såväl inventarium som balansräkning, varjämte, i 7, 8 och 9 §§, lämnats föreskrifter om vad som skall iakttagas vid upprättande av dessa båda handlingar. De i 4—6 §§ i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg meddelade föreskrifterna äro numera avvikelser från dessa bestämmelser. I 4 § i sagda förslag har därför gjorts sådan ändring att därav framgår, att dessa avvikelser avse ej blott balansräkningen utan jämväl det årliga inventariet.

I övrigt läser bokföringslagen icke i och för sig tarva några ändringar i det tidigare förslaget, frånsett en mindre redaktionell ändring i 4 §.

Emellertid hava beträffande förslagets innehåll i övrigt verkställts en del sakliga ändringar, föranledda i huvudsak av yrkanden, som framställts vid propositionens behandling vid 1927 års riksdag. Jag tillåter mig att i korthet omförmåla dessa ändringars anledning och innebörd, varjämte jag ber att få göra några smärre påpekanden beträffande en del förhållanden, som icke synts böra påkalla några ändringar i den tidigare lagtexten.

I fråga om de skäl, som andragits emot metoden med avskrivning genom avsättning till förnyelsefond, vilken metod gjorts obligatorisk för de enskilda järnvägarna genom 5 §, må framhållas, att dessa skäl numera torde hava minskat i bärighet, sedan genom 1929 års bokföringslag denna form för avskrivning utvidgats att kunna användas av envar bokföringsskyldig och icke blott av aktiebolag.

I motionen nr 296 i andra kammaren vid 1927 års riksdag föreslogs sådan detaljändring av 6 §, att anståndsrenta å statslån icke finge föras inom linjen. Motionärerna gjorde gällande, att bestämmelsen skulle kunna medföra förlust för staten i dess långivande verksamhet därigenom att järnvägsaktiebolaget genom densamma kunde undanskjuta tidpunkten för sin skyldighet att träda i likvidation. Därest staten tillskyndas förlust å lån till ett järnvägsaktiebolag, läser emellertid denna sällan eller aldrig komma att bero på denna bestämmelse enbart, utan torde hava uppkommit även om likvidation ägt rum efter vanliga regler. Då riksgäldskontoret funnit bestämmelsen lämplig och befogad, har jag icke funnit mig hava anledning att i denna punkt föreslå ändring i den tidigare propositionens föreslagna stadganden.

Bestämmelsen i 8 § första stycket kommer nu att bliva en påbyggnad på — förutom 56 § under 6) och 8) aktiebolagslagen — 8 § bokföringslagen i stället för såsom i den tidigare propositionen 7 § i 1855 års förordning.

I detta sammanhang ber jag att få återkomma till det ytterligare skäl, som av första lagutskottet vid 1927 års riksdag androgs mot antagandet av den tidigare propositionen. Utskottet anförde:

Det uppskov med genomförandet av en lagstiftning rörande bokföringen vid enskilda järnvägar, som utskottet sålunda ansåge nödigt med hänsyn till nämnda lagstiftnings samband med de allmänna bokföringsreglerna, torde även ur en annan synpunkt vara till fördel. Enligt vad i propositionen omförmäldes hade nämligen ytterligare utredning ansetts erforderlig beträffande vissa av de förhållanden, som skulle ligga till grund för Kungl. Maj:ts med-

delande av verkställighetsföreskrifter jämlikt 8 § i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg.

Härmed åsyftas de i den tidigare propositionen omnämnda byggnadsräkenskaperna och dessas fördelning å s. k. byggnadstitlar samt driftsräkenskaperna och deras fördelning å s. k. littera.

Det förhåller sig emellertid så, att ifrågavarande räkenskaper äro av tämligen underordnad betydelse ur de synpunkter, som i förevarande förslag ansetts böra i främsta rummet beaktas. Byggnadsräkenskapernas betydelse i bokföringsavseende hänför sig främst till storleken av det belopp, som skall avsättas till förnyelsefond. Avsättningen bör nämligen göras i förhållande till det olika starka slitage, som de olika slagen av tillgångar äro underkastade. Att verkställa sådan detaljerad fördelning av tillgångarna, att därigenom erhålles möjligast riktiga avsättningsprocent är således dessa räkenskapers huvudändamål. Någon avgörande betydelse för förevarande förslags innehåll har dock ej denna detaljfråga, som följaktligen syntes tills vidare kunna lämnas å sido. Driftsräkenskaperna hava, såsom framhållits i det betänkande angående de enskilda järnvägarnas bokföring, som år 1923 framlades av särskilda sakkunniga, och varå den tidigare propositionen vilar, huvudsakligen statistiskt värde och frågan om deras enhetliga ordnande är lika litet som frågan om byggnadsräkenskaperna någon förutsättning för genomförande av den nu föreslagna lagstiftningen. Efter verkställd utredning — till vilken de enskilda järnvägarna och de sammanslutningar, av vilka de kunna representeras, torde i första hand böra bidraga — läser Kungl. Maj:t komma att förordna, att de mera kortfattade föreskrifter, som med stöd av innehållet i 8 § första stycket i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg härutinnan avses att utfärdas, skola ersättas av de utförligare stadganden, vartill utredningen givit anledning.

I anledning av vad förenämnda sakkunniga föreslagit i 2 § 3 mom. i förslaget till kungörelse i fråga om balans- samt vinst- och förlusträkningarnas undertecknande hade Svenska Järnvägsföreningen anfört:

Enligt föreningens åsikt förefunnes det icke några skäl, varför här avsedda handlingar skulle undertecknas på annat sätt än motsvarande handlingar, som skulle avlämnas av vanliga aktiebolag, nämligen av den som enligt lag hade att företräda företaget; och borde denne givetvis vara ansvarig för de lämnade uppgifterna. Att påfordra underskrift jämväl av underlydande befattningshavare syntes föreningen tilläventyrs kunna uppfattas såsom ett uttryck för misstroende, vartill förhållandena icke berättigade.

I förutnämnda motion nr 204 i första kammaren vid 1927 års riksdag gjordes vidare gällande, att det praktiskt sett ej vore rimligt att ålägga styrelsens samtliga ledamöter att underteckna räkningarna.

Med anledning av vad sålunda anförts har vidtagits den ändringen i 8 § *andra stycket*, att räkningarna skola vara undertecknade med bolagets firma. I samband därmed har motsvarande ändring företagits beträffande aktiebolag, som ej är järnvägsaktiebolag, på så sätt att i förutvarande 14 §

3 mom. uteslutits de i den tidigare propositionen förekommande orden 'för aktiebolag av styrelsen'.

Såsom av motiveringen till 10 § framgår, är densammas närmaste ändamål att bereda möjlighet att i fall av statsinlösen erhålla någorlunda säkra grunder för beräkning av inlösningssumman. I den nyss omförmälda motionen nr 204 har hävdats, att eventualiteten av statsinlösen av enskilda järnvägar numera ägde ringa aktualitet, och att detta sakförhållande komme att medföra, att stadgandet endast i enstaka fall komme i tillämpning. Samma uppfattning har ock vid framläggandet av den tidigare propositionen uttalats. Vid detta förhållande ävensom med hänsyn till de svårigheter, som, enligt vad tidigare påpekats, föreligga att i praktiken genomföra bestämmelsens innebörd, synes det mig, som om densamma skulle utan nämnvärd olägenhet kunna uteslutas. Det nu uppgjorda förslaget upptager därför intet stadgande motsvarande den i 10 § i den tidigare propositionen upptagna bestämmelsen.

11 §, som, efter uteslutande av föregående paragraf, blir 10 § i det nu uppgjorda förslaget, har allenast undergått sådan ändring, som betingats av nyssnämnda föregående paragrafs uteslutande.

Behovet och lämpligheten av en sådan bestämmelse som den i 12 § föreslagna har under ärendets utredning varit föremål för mycken meningskiljaktighet. Vid föredragningen i lagrådet hemställde dess flesta ledamöter, av skäl, som framgå av lagrådets protokoll, att stadgandet måtte utgå. Denna hemställan ansåg min företrädare i ämbetet icke böra bifallas, förnämligast av det skäl, att vederbörande myndigheter borde sättas i stånd att kontrollera, att föreskrivna räkningar vore riktiga. I motionen nr 204 i första kammaren vid 1927 års riksdag påyrkades, med hemställan om synnerligt beaktande, att denna paragraf icke måtte inflyta i lagen. Motionärerna gjorde gällande, att de enskilda järnvägsförvaltningarna icke förskyllt att ställas under en så i varje detalj kontrollerad uppsikt i deras verksamhet.

Visserligen läser den ifrågasatta bestämmelsen icke behöva befaras komma i tillämpning i nämnvärd utsträckning, utan allenast i de säkerligen sällsynta fall, då de avgivna räkningarnas eget innehåll kan giva anledning därtill. Med hänsyn till de starka betänkligheter, som särskilt från järnvägarernas sida anförts mot densamma samt då dessutom beträffande de statslåneunderstödda järnvägsföretagen, även utan särskilt stadgande i lag, möjlighet icke synes saknas åtminstone för riksgäldskontoret att i fall av behov få tillgång till samtliga affärshandlingar, har jag ansett mig kunna utesluta stadgandet i det nu uppgjorda förslaget. I följd härav har 14 § 5 mom. tillika uteslutits.

I 13, 14 och 15 §§, som i det nu uppgjorda förslaget bliva 11, 12 och 13 §§, hava utöver vad förut omförmäls, inga andra ändringar synts behövliga än dem, som betingats av den ändrade paragraferingen. Jag tillåter mig erinra därom att hänvisningen till allmän lag i det nu uppgjorda förslagets 12 § 3 mom. numera avser den nya bokföringslagen.

I det förslag till lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 om järnvägsaktiebolag, som den tidigare propositionen innefattade, hava några ändringar icke synts vara påkallade.

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 rege-
ringsformen omförmälda ändamål inhämtas genom utdrag av protokollet.

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

Ur protokollet:
Waldemar Wiens.

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 bokföringslagen den 31 maj 1929 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 omfattas 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 inventariet och balansräkningen skola tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, upptagas till belopp, vartill kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning uppgått (*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 annorledes nedskrivas. 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 med bolagets firma.

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 bolagsstämman protokoll om balansräkningens fastställande och om användningen av vinst.

Om skyldighet att avlämna ekonomiska och statistiska uppgifter förordnar Konungen.

10 §.

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

Om annan järnvägsförvaltnings bokföring.

11 §.

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 12 § 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.

12 §.

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 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.

Ansvarsbestämmelser.

13 §.

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 11 och 12 §§.

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 1931.

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.

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.

Härigenom 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 omfördälda 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 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 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 1931.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 20 december 1929.

N ä r v a r a n d e:

justitieråden STENBERG,
APPELBERG,
TISELIUS,
regeringsrådet SÖDERWALL.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 29 november 1929, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till *lag om bokföring vid enskild järnväg* och *lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 (nr 53 s. 1) om järnvägsaktiebolag*.

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

Lagrådet avgav följande yttrande:

De i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg utformade bokföringsprinciperna skilja sig från vad som i motsvarande hänseenden gäller enligt lagen om aktiebolag och den nya bokföringslagen främst i fråga om det sätt, varpå värdeminskning å de för järnvägs stadigvarande bruk avsedda tillgångarna skall redovisas i järnvägens bokföring. Enligt förslaget skola dessa tillgångar alltid upptagas till anskaffningsvärdet, och värdeminskningen skall redovisas genom avsättning till förnyelsefond efter enhetliga, närmare bestämda grunder. Men om järnvägens ekonomiska ställning icke medgiver sådan avsättning, skall beloppet föras inom linjen för att sedermera vid avsevärd och varaktig förbättring av ställningen uppföras såsom effektiv skuld å förnyelsefonden, i samband varmed motsvarande belopp må upptagas å ett särskilt tillgångskonto, benämnt »kostnader att framdeles täcka». De sålunda å detta konto uppförda fiktiva tillgångsbeloppen skola efter närmare bestämda amorteringsplaner så småningom avföras ur räkenskaperna, men först om och när sådan amortering kunnat ske, komma — såsom departementschefen ock anmärkt i sitt yttrande vid förslagets remitterande till lagrådet — räkenskaperna att åter utvisa järnvägens verkliga ställning.

Redan ur bokföringssynpunkt är vad sålunda föreslagits ägnat att ingiva vissa betänkligheter. Men räckvidden av desamma ökas genom de föreslagna, med omförmälda bestämmelser sammanhängande nya paragraferna i lagen

om järnvägsaktiebolag. Enligt 6 § kan inom sådant bolag vinstutdelning äga rum, ehuru å kontot »kostnader att framdeles täcka» finnes ett icke amorterat belopp, som måhända vida överstiger den enligt räkenskaperna befintliga årsvinsten. Vidare skall jämlikt 7 § vid beräkning av förlust, som enligt 97 och 98 §§ lagen om aktiebolag medför skyldighet för bolag att träda i likvidation, såsom tillgång upptagas belopp, som finnes uppfört å kontot »kostnader att framdeles täcka». Och sådana avsättningar till förnyelsefond, vilka föras inom linjen, skola icke medtagas vid förlustens beräkning; även om dessa avsättningar uppgå till så stort belopp, att i själva verket hela aktiekapitalet gått förlorat, inträder icke likvidationstvång.

Genom förslagen skulle sålunda i fråga om järnvägsaktiebolag i realiteten göras betydande och i och för sig irrationella avsteg 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 borgenärs rätt. Uppenbart torde vara, att dessa undantag icke böra göras utan starka skäl av nationalekonomisk och näringspolitisk natur. Då närmare utredning i detta hänseende icke blivit förebragt, är det för lagrådet vanskligt att bedöma, huruvida dylika skäl föreligga, men, förutsatt att så är, finner sig lagrådet icke böra på grund av nu anmärkta förhållanden avstyrka förslagen.

I övrigt har lagrådet endast att framställa vissa detaljanmärkingar vid

Förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg.

5 §.

Enligt förevarande paragraf må ej ske avskrivning å värdet av de till stadigvarande bruk för bolaget avsedda tillgångarna, utan skall i stället årlig avsättning till förnyelsefond äga rum med belopp, motsvarande uppkommande värdeminskning. Utrangeras emellertid någon sådan tillgång, skall dels enligt 4 § anläggningsvärdet minskas med det utrangerades bokföringsvärde och dels enligt förevarande paragraf fonden minskas med samma belopp, varmed anläggningsvärdet sålunda skall minskas. Det motsvarande skall gälla, om dylik tillgång förändrats så, att partiell utrangering ägt rum. Dessa bestämmelser leda till riktigt resultat, därest vid tiden för utrangeringen skett avsättning för den utrangerade egendomen till belopp, motsvarande dess bokföringsvärde. Sker däremot utrangeringen innan avsättning skett i dylik omfattning, innebär utrangeringen i själva verket, att det uppstått förlust, motsvarande det överskjutande beloppet. Fonden borde därför rätteligen icke minskas med hela det belopp, varmed anläggningsvärdet skall minskas, utan endast med belopp, motsvarande vad till förnyelsefonden skall anses avsatt för den utrangerade egendomen. Ehuru sålunda ur principiell synpunkt anmärkning kan riktas mot ifrågavarande bestämmelser, vill lagrådet icke bestämt påyrka ändring av desamma, då de äro väsentligt enklare att tillämpa än de regler, med vilka de borde ersättas, och det måhända kan antagas, att

de båda metoderna, tillämpade under en längre följd av år, komme att leda till ganska sammanfallande resultat.

8 och 12 §§.

Då förslaget icke innebär, att i fråga om undertecknandet av balansräkning samt vinst- och förlusträkning skall för de i förslaget avsedda bolagen gälla annat än vad i sådant hänseende finnes stadgat för bolag i allmänhet, synes andra stycket av 8 § böra såsom obehövt utgå. Härjämte bör uteslutas vad i 12 § 3 mom. säges om undertecknande av balansräkning för annan järnvägsförvaltning än kommun.

Enär en av kommun anställd trafikföreståndare bör icke blott underteckna ifrågavarande räkningar utan även låta upprätta dem och svara för deras innehåll, torde det kvarstående stadgandet i sistnämnda moment böra avse skyldighet för föreståndaren att avgiva räkningarna.

13 §.

Därest i fråga om undertecknande av balansräkning samt vinst- och förlusträkning för annan järnvägsförvaltning än järnvägsaktiebolag skall gälla, att räkningarna skola underskrivas av den bokföringsskyldige, bör i 13 § 1 mom. under punkten 2) icke såsom förutsättning för ansvarsskyldighet uppställas, att vederbörande är skyldig underskriva räkningarna. Jämte den härav påkallade ändringen bör iakttagas, att i nämnda punkt, liksom i punkten 1), det lagstridiga förfarande, som, utom lämnande av oriktiga uppgifter i dylik räkning, belägges med straff, angives hänföra sig till upprättandet av sådan räkning.

Ur protokollet:

Ragnar Kihlgren.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 24 januari 1930.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDAVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Borell, lagrådets den 20 december 1929 avgivna utlåtande över de den 29 november 1929 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.

Efter redogörelse för utlåtandet anför föredraganden:

Såsom lagrådet anmärkt innebära de framlagda förslagen vissa avsteg från de allmänna reglerna angående vinstutdelning och tvång till likvidation.

Det torde vara ett allmänt känt faktum, att de enskilda järnvägarnas ekonomiska bärighet under en följd av år undergått en stark försämring. De nya bokföringsbestämmelserna torde komma att ytterligare ådagalägga detta förhållande.

Ett fasthållande för de enskilda järnvägarnas del av den allmänna aktiebolagslagens regler om likvidationstvång torde icke ur någon intresserad parts synpunkt vara behöflig eller ens önskvärd.

I första hand skulle vid ett sådant fasthållande ifrågakomma, att staten såsom långivare åt flertalet av de ekonomiskt svaga järnvägsföretagen bleve nödgad att övertaga desamma och därigenom tillskyndades icke blott kapitalförluster utan även årliga driftsförluster, som med en försiktig behandling av den nuvarande situationen måhända kunnat undvikas. Den ställning, som statsmakterna intagit vid förekommen underlåtenhet att erlægga räntor och amorteringar å statslån, torde tillfullo ådagalägga den ohäga, som från statens sida i dessa speciella fall måste förefinnas att framkalla likvidation.

Vidare är att märka, att järnvägarnas förluster i allmänhet allenast uppkomma å rörelsen, under det att däremot fluktuationerna å varumarknaden knappast hava någon betydelse för järnvägarnas del. Ett järnvägsaktiebolags tillgångar utgöras — åtminstone sedan bolagets ställning blivit sådan, att fråga är om likvidation — i allmänhet huvudsakligen av de till stadigvarande bruk anskaffade tillgångarna, järnvägen med dess byggnader och tillbehör. Dessa tillgångars affärsvärde är helt beroende av avkastningens storlek vid trafikens upprätthållande. Deras realisationsvärde, därest tillstånd till trafikens nedläggning och tillgångarnas realiserande av Kungl.

Maj:tt skulle medgivas, är helt obetydligt i förhållande till anläggningsvärdet och i regel även i förhållande till de lån, för vilka järnvägen ligger som hypotek. En långgivare åt ett järnvägsaktiebolag torde med hänsyn till nämnda förhållanden sakna anledning att önska detta försatt i likvidation, så länge räntor och amorteringar fullgöras å lånen. Sker ej detta, så har långgivaren alltid den utvägen att lagsökningsvägen indriva sin förfallna fordran och eventuellt försätta bolaget i konkurs. Det ligger i förhållandenas natur, att denna utväg, såvitt med densamma något är att vinna, av enskilda fordringsägare tillgripes långt innan ett järnvägsaktiebolags affärsställning enligt balansräkningen kan hava undergått sådan försämring, att likvidationstvång inträder.

Frågan om tidpunkten för likvidation kan således för järnvägsaktiebolagens del icke anses äga den betydelse, som för aktiebolag i allmänhet.

Trafiken å en järnväg kan och får för övrigt ej upphöra vid likvidation. Jag tillåter mig framhålla, att icke ens vid konkurstillstånd järnvägstrafiken får avstanna utan skall jämlikt 19 § i förordningen den 15 oktober 1880 innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning av järnväg m. m. det åligga konkursförvaltaren att besörja trafikens uppehållande. Denna omständighet kan emellertid tydligen tillskynda borgenärerna förluster utöver dem, de eljest riskera.

Därest sålunda å ena sidan regelmässigt likvidation icke lär vara till fördel för järnvägsaktiebolagens borgenärer, torde det å andra sidan vara uppenbart, att ett större antal järnvägsaktiebolags trädande på en gång i likvidation — och måhända sedermera även i konkurs — skulle komma att vålla ekonomiska förluster av en omfattning, som kan på ett kännbart sätt inverka menligt på näringslivet i allmänhet.

Beträffande den i förslagen åt järnvägsaktiebolag inrymda möjligheten till vinstutdelning i något större utsträckning än som enligt allmänna regler är tillåtet, må framhållas, att så fort amorteringsplan icke kan följas, vinstutdelning omedelbart skall upphöra, och att därest förbättringen i järnvägens ekonomi fortsätter, till dess samtliga amorteringarna enligt planen fullgjorts — enligt 5 § 1 mom. tredje stycket i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg skall förbättringen av bolagets ekonomiska ställning vara både avsevärd och varaktig innan vinstutdelning kan äga rum — de nu ifrågasvarande bestämmelserna endast komma att innebära uppkomna vinsters utslående å ett större antal år.

Såsom lagrådet framhållit innehålla bestämmelserna i 8 och 12 §§ i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg, i den formulering de senast erhållit, icke några avvikelser från allmän lag i fråga om under-teckandet av balansräkning samt vinst- och förlusträkning. I detta avseende tillåter jag mig att hänvisa till Kungl. Maj:ts proposition den 12 mars 1929, nr 189, till riksdagen med förslag till bokföringslag, av vilken proposition framgår (s. 103), att 10 § i sistnämnda lag måste anses innebära, att bolags eller förenings inventarium och balansräkning skola underskrivas med dess firma. Visserligen omförmäles här icke vinst- och förlusträkning, som —

med det undantag, som förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg avser att införa — åligger allenast aktiebolag, men givetvis måste för under-tecknandet av vinst- och förlusträkning gälla samma regler, som för balans-räkning. I anledning härav hava de uteslutningar i 8 och 12 §§ i föreva-rande förslag, varom lagrådet hemställt, blivit verkställda.

Likaledes hava de övriga ändringar i sagda paragrafer ävensom i 13 §, varom lagrådet hemställt, vunnit beaktande.

Tillika har i övergångsbestämmelserna i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg vidtagits en mindre redaktionell ändring, som ansetts vara betingad av den ändring av likaledes redaktionell art, vilken, enligt vad som vid förslagets remitterande till lagrådet den 29 november 1929 an-fördes, vidtagits i 4 § i samma förslag.

Föredraganden hemställer därefter, att förslagen måtte jämlikt § 87 rege-ringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter bi-trädde hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riks-dagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Waldemar Wiens.