

Nr 1.

Ankom till riksdagens kansli den 20 mars 1930 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om bokföring vid enskild järnväg m. m. dels ock i ämnet väckt motion.

Genom en den 24 januari 1930 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 37, vilken överlämnats till första lagutskottet och sedermera enligt överenskommelse mellan detta utskott och bankoutskottet hänskjutits till behandling i sammansatt banko- och första lagutskott, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

1:o) 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 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 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.

Anståndsränta 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 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 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 omfördälda 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 verkstälts 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.

2:o) 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 anges:

2 §.

I fråga om järnvägsaktiebolag skola de angående aktiebolag enligt lag i allmänhet gällande stadganden lända till efter rättelse, 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 be-
lopp, 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. Anståndsränta å statslån, som föres inom linjen, må åsido lämnas.

Denna lag skall träda i kraft den 1 januari 1931.

I samband med denna proposition har utskottet till behandling förehaft en inom första kammaren av herr *Boman* väckt motion, nr 233, i vilken hemstälts, att riksdagen måtte avslå propositionen.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för de av Kungl. Maj:t framlagda förslagen, ber utskottet få hänvisa till de vid förevarande proposition ävensom vid den i samma ämne till 1927 års riksdag avlåtna propositionen nr 96 fogade protokollen; och får utskottet i fråga om vad motionären an-
fört till stöd för sitt yrkande hänvisa till motionen.

*Tidigare
uttalanden.*

Frågan om meddelande av särskilda bestämmelser med avseende å bok-
föringen vid de enskilda järnvägarna har under senare år vid upprepade
tillfällen varit föremål för uttalanden både i och utom riksdagen.

Motion 1916.

Sålunda väcktes vid 1916 års riksdag inom andra kammaren en motion
(nr 129) av herr Åkerlund, i vilken motion hemställdes om utredning, huru-
vida, för ett riktigt bedömande av järnvägsaktiebolagens ekonomi, vid an-
sökningar om fastställelse av förslag till trafiktaxor det funnes nödigt ålägg-
a dem att föra sina räkenskaper så, att av dem tydligt framginge resultaten
av bolagens järnvägsrörelse dels å de banor, varå bolagen erhållit konces-
sion, dels å senare förvärvade banlinjer, dels av trafik som ombesörjdes å
andra bolags banor, dels ock av de övriga verksamhetsgrenar bolagen möj-
ligen utövade.

Motionen behandlades av andra kammarens tredje tillfälliga utskott, vilket
inhämtade yttrande över motionen dels från järnvägsstyrelsen och dels från
Svenska järnvägsföreningen.

Järnvägsstyrelsen anförde i sitt yttrande, bland annat:

Vad beträffar önskemålet om särskild bokföring för vid olika tillfällen koncessionerade eller annorledes förvärvade eller arrenderade linjer vill styrelsen emellertid icke förneka önskvärdheten ur flera synpunkter, även andra än de av motionären anförda, av en så ordnad bokföring, men ställer sig dock tveksam till möjligheten att bokföringsmässigt genomföra den av motionären ifrågasatta räkenskapsklyvningen. — — — —

Vad därefter angår motionärens yrkande om särskild bokföring, så att resultatet av annan rörelse än järnvägsdriften framkommer skilt från själva järnvägsdriftresultatet, finner styrelsen sig oförbehållsamt böra tillstyrka motionärens förslag. För närvarande saknas nämligen föreskrift om skyldighet för bolagen att föra särskilda räkenskaper för järnvägsrörelsen och för annan i samband därmed driven rörelse, såsom av jordförsäljning, sjöfartsrörelse, elektricitetsverk, grusförsäljning, hotellrörelse m. m. Ur flera synpunkter och särskilt för att vid frågor om taxeförhöjning kunna bedöma, huruvida järnvägsdriften i och för sig verkligen leder till så dåligt ekonomiskt resultat att taxeförhöjning är av nöden, vore det av vikt, att föreskrift funnes, att för driften skall föras särskild från andra driftsgrenar skild bokföring. Ty givetvis böra trafikanterna icke genom höjda taxor tvingas att uppehålla andra affärgrenar.

I sammanhang med framhållandet av detta önskemål får styrelsen emellertid betona önskvärdheten av reglerande bestämmelser, över huvud taget, för de enskilda järnvägarnas bokföring och redovisningsväsen. Under direkt ekonomisk kontroll av staten stå endast sådana järnvägsbolag, som erhållit och icke slutamorterat statslån. Av Kungl. Maj:t utsedda ombud skola deltaga i revisionen av sådana bolags räkenskaper och till riksgäldskontoret avlämna femårsöversikter över nettoinkomstens användning. Järnvägsbolagen äro själva skyldiga att till riksgäldskontoret insända balans- samt vinst- och förlusträkningar. För övriga enskilda järnvägar föreligger ingen permanent statlig kontroll rörande deras ekonomiska förhållanden. Staten behöver det oaktat av flera skäl noggrant känna samtliga enskilda järnvägsbolags ekonomiska ställning. Behovet av en sådan kannedom framträder särskilt tydligt, då fråga uppstår om statsinlösen av viss järnväg eller om taxeförhöjningar, men det gör 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 äro de enskilda järnvägsbolagen icke underkastade andra bestämmelser än dem, som jämlikt nya aktiebolagslagen gälla för aktiebolag i allmänhet. Det kan emellertid ifrågasättas, om icke dessa bestämmelser äro för litet detaljerade för de speciella behov, staten har av en utförlig och noggrann bokföring rörande de enskilda järnvägarna. — — — —

Vidare kan ifrågasättas, om ej aktiebolagslagens föreskrifter angående avskrivning eller avsättning till förnyelsefond böra beträffande järnvägsaktiebolag fullständigas. Såsom motiv härför kan anföras, att avskrivning eller avsättning till förnyelsefond visserligen skall verkställas enligt aktiebolagslagen, men föreskrifter saknas rörande de normer, som härvid skola 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 resp. järnvägars tillgångar vara av betydelse att veta, att avskrivningar resp. förnyelsefondsavsättningar ske efter för alla järnvägar lika normer. Endast på detta sätt kan man få en tillförlitlig grund för bedömande av det verkliga värdet av resp. järnvägars tillgångar, vilket ju är av betydelse såväl t. ex. för penninginstitut, som anmodas att lämna lån

till viss järnväg, som ock för bedömande i statistiskt och nationalekonomiskt syfte av järnvägarnas ekonomiska ställning. Härtill kommer en annan, måhända än viktigare synpunkt. Enligt aktiebolagslagen skall den årliga avskrivningen eller avsättningen till förnyelsefond motsvara den värdeminskning, som ett bolags egendom undergår genom ålder, nyttjande eller annan därmed jämförlig anledning. De enskilda järnvägsaktiebolagen intaga i många hänseenden en särställning på grund av järnvägarnas egenartade natur. Det måste beträffande dessa bolag anses vara av alldeles särskild vikt, att aktiebolagslagens berörda föreskrifter fullt efterlevas, så att verklig säkerhet vinnes för att bana och rullande materiel genom årligt underhåll hålles uppe i fullt trafikdugligt skick. Enligt vad styrelsen har sig bekant, förekomma ifråga om flera enskilda järnvägar brister i detta hänseende.

På grund av det ovan anförda och med förmälan att styrelsen har för avsikt att inom den närmaste tiden underkasta sitt eget bokföringssystem och redovisningsväsende en ingående revidering, anser styrelsen, ehuru styrelsen ställer sig tveksam beträffande möjligheten att på ett praktiskt och ekonomiskt sätt genomföra en bandelsvis ordnad bokföring, sig likväl med hänsyn till de fördelar, som en sådan bokföring skulle medföra, ej böra helt avstyrka motionärens yrkande. Styrelsen finner alltså för sin del önskvärt, att en utredning kommer till stånd rörande lämpligheten av reglerande bestämmelser för de enskilda järnvägarnas bokföring, att bestämdare normer än för närvarande utarbetas rörande disponibla vinstens användning, särskilt rörande avskrivning resp. avsättning till förnyelsefond, att de enskilda järnvägsbolagen böra åläggas föra sina räkenskaper så, att de ekonomiska slutresultaten av järnvägsdriften framgå utan sammanblandning med de ekonomiska resultaten av annan till den egna järnvägsdriften ej hänförlig verksamhet, samt att vid förstberörda utredning till prövning upptages frågan rörande möjligheten eller lämpligheten att ordna bokföringen så, att av räkenskaperna framgå de ekonomiska resultaten för olika koncessionerade bandelar och arrenderade banor.

Svenska järnvägsföreningen hemställde i sitt yttrande, på anförda skäl, att utskottet måtte icke finna skäl tillstyrka bifall till motionen.

I avgivet utlåtande (nr 6) anförde det tillfälliga utskottet, att utskottet icke ville bidraga till en framställning, åsyftande att införa sådana bestämmelser rörande de enskilda järnvägarnas bokföring, som kunde komma att motverka sammanslutningar till större järnvägsenheter, varefter utskottet yttrade, bland annat:

Å andra sidan har utskottet icke kunnat förneka riktigheten av den i motionen uttalade åsikten, att på de enskilda järnvägsbolagens bokföring bör ställas det kravet, att densamma bör vara så inrättad, att möjlighet förefinnes för de myndigheter, som hava att granska och pröva eventuella ansökningar om taxeförhöjningar, att bilda sig ett riktigt omdöme om den ekonomiska bärigheten av de olika järnvägslinjer, som tillhöra bolaget eller eljest stå under detsammes förvaltning.

Och då utav järnvägsstyrelsens i ärendet avgivna utlåtande framgår, att förhållandena härutinnan för närvarande icke äro tillfredsställande såväl för det av motionären åsyftade ändamålet som än mer för andra viktiga ändamål, har utskottet icke velat ställa sig helt och hållet avvisande gent emot motionärens yrkanden beträffande bokföringens ordnande med hänsyn till de under en järnvägsförvaltning lydande särskilda bandelar.

Vidkommande åter frågan om järnvägsbolags bokföringsskyldighet beträffande av bolaget bedriven rörelse, som ej är att hänföra till järnvägsdrift, anser utskottet i likhet med kungl. järnvägsstyrelsen det i motionen härom framställda yrkande böra vinna riksdagens beaktande.

Utskottet vill i detta sammanhang, ehuru frågan därom ligger utom motionens ram och således ej kan bli föremål för något yrkande från utskottets sida, understryka järnvägsstyrelsens påpekande av önskvärdheten av att åtgärder vidtagas för åstadkommande av enhetlighet och likformighet i de enskilda järnvägarnas bokföring och redovisning.

Slutligen finner utskottet motionären icke hava förebragt skäl, som böra föranleda till sådan framställning från riksdagens sida, som av motionären avses ifråga om Kungl. Maj:ts prövning av eventuella ansökningar om taxeförhöjningar.

Utskottets utlåtande utmynnade i en hemställan, att andra kammaren ville för sin del besluta, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det täcktes Kungl. Maj:t taga i övervägande, om och i vilken utsträckning de enskilda järnvägsaktiebolagen borde åläggas att föra sina räkenskaper så att av dem tydligt framginge resultatet av bolagens rörelse dels å olika banor och dels å verksamhetsgrenar, som icke vore att hänföra till egentlig järnvägsdrift.

Andra kammaren biföll denna utskottets hemställan. Däremot biträdde första kammaren i enlighet med sitt första tillfälliga utskotts hemställan icke andra kammarens sålunda i ärendet fattade beslut, i följd varav frågan förföll.

Riksdagen
1916.

Vid 1917 års riksdag väckte herr *Widlund* inom andra kammaren en motion (nr 274), vars huvudsyfte var åstadkommande av en utredning, i vad mån och på vad sätt de enskilda järnvägarna i Sverige skulle kunna förstatligas. Motionen tog emellertid sikte jämväl på andra, nyssnämnda spörsmål närläggande förhållanden. I vad för den nu föreliggande frågan är av intresse hemställde sålunda motionären om utredning, i vilken utsträckning enskilda järnvägsaktiebolag skulle kunna åläggas införande av ett enhetligt bokföringssystem tillika med normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder.

Motion 1917.

Vid behandling av motionen inom andra kammarens tredje tillfälliga utskott inhämtades yttranden över densamma från riksgäldsfullmäktige, järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Det av riksgäldsfullmäktige avgivna yttrandet innehåller, i vad här är av intresse:

Riksgälds-
fullmäktige
1917.

Fullmäktige dela för sin del motionärens och järnvägsstyrelsens mening om önskvärdheten av införande av full likformighet beträffande de enskilda järnvägsbolagens bokföring samt enhetliga bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder. Detta skulle givetvis i hög grad underlätta överblickandet av järnvägsbolagens ekonomiska ställning. Från riksgäldskontorets synpunkt är möjligheten att kunna bilda sig en tillförlitlig uppfattning av ett järnvägsbolags ställning av grundläggande betydelse, då det gäller att bedöma utsikterna för de med statslån understödda järn-

vägsbolagen att kunna fullgöra sina förbindelser till staten. Under nuvarande förhållanden är ett sådant bedömande ofta förenat med svårigheter. — På grund av vad nu blivit anfört anse sig fullmäktige kunna biträda motionärens hemställan om utredning i nu förevarande hänseende.

Järnvägsstyrelsen
1917.

Järnvägsstyrelsen tillstyrkte i sitt yttrande motionärens hemställan om utredning angående införande av ett enhetligt bokföringssystem för de enskilda järnvägarna och hänvisade därvid till innehållet i styrelsens ovan nämnda yttrande över herr Åkerlunds motion vid 1916 års riksdag. Styrelsen anförde vidare:

Uppenbarligen vore det till stor fördel för en fullt riktig överblick över det enskilda järnvägsnätet, om järnvägarnas bokföringssystem komme att skötas efter enhetliga grunder och att normerande bestämmelser funnes för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder. Detta icke minst såsom ovan redan berörts med hänsyn till nu föreliggande svårigheter att på rätt sätt värdesätta en järnväg, som skall inlösas på statsverkets räkning. Och i än högre grad skulle en likformig och mera överskådlig bokföringsmetod vara av gagn vid bedömande av de fraktsatser som böra få tillämpas å järnvägen. En statens myndighet bör här ingripa granskande, då under nuvarande förhållanden i många fall torde inträffa, att influtna driftsmedel icke uteslutande komma till den användning, eller i redovisningen så upptagas, att driftsresultatets slutsiffra blir den riktiga.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen
1917.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde i sitt yttrande på tal om motionärens yrkande om ett enhetligt bokföringssystem för de enskilda järnvägarna:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner sig böra kraftigt understryka behovet av åtgärder i av motionären avsedd riktning, vilka visat sig vara synnerligen påkallade. Sålunda är en noggrann, likformigt uppställd bokföring nödvändig bland annat dels vid jämförelser mellan olika järnvägars ekonomiska ställning och för ett säkert bedömande av själva järnvägsföretagets resultat utan sammanblandning med andra ekonomiska företag, såsom hotell- eller annan rörelse, tomt- och fastighetsaffärer med mera, som av järnvägsbolag på sina ställen bedrivs, dels för bedömande av skäligheten för taxeändringar och taxeförhöjningar samt desamma lämpliga storlek, dels i övrigt för att lämna största möjliga garanti för att järnvägsföretagen bliva även ur ekonomisk och förvaltningssynpunkt så väl skötta som möjligt. Vidare är för ett rätt bedömande av värdet av respektive bolags tillgångar av nöden, att avskrivningar och avsättningar till förnyelse- eller andra fonder sker efter vissa för alla järnvägar giltiga och efter järnvägsdriftens speciella fordringar avpassade normer.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskott
1917.

Det tillfälliga utskottet åberopade i utlåtande (nr 12) i anledning av motionen den uppfattning, som 1916 års tillfälliga utskott givit uttryck åt, ävensom det förhållandet, att samtliga hörda myndigheter, på skäl som utskottet funne övertygande, vitsordat behovet av ett enhetligt bokföringssystem för de enskilda järnvägarna. Utskottet hemställde sålunda såvitt nu är i fråga, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära utredning, i vilken utsträckning enskilda järnvägsaktiebolag skulle kunna åläggas införande av ett enhetligt bokföringssystem samt för sådana bolag stadgas normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder.

Andra kammaren biföll det tillfälliga utskottets hemställan, varefter ärendet överlämnades till första kammaren, som hänvisade detsamma till behandling av sitt första tillfälliga utskott. I den del, varom här är fråga, hemställde sistnämnda utskott, att första kammaren måtte biträda andra kammarens beslut. I andra delar av motionen åter intog utskottet en annan ståndpunkt än andra kammaren. Första kammaren biföll vad dess utskott i sitt utlåtande hemställt. Då andra kammaren icke biträdde första kammarens beslut, förföll frågan jämväl uti nu förevarande del, däri enighet mellan kamrarna uppnåtts.

*Riksdagen
1917.*

I den av riksdagens år 1919 församlade revisorer avgivna berättelsen om granskning av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning för 1918 anförde revisorerna, 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 bolagsstyrelses 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 försvårade 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.

*Riksdagens
revisorer
1919.*

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.

*Riksgälds-
fullmäktige
1919.*

Bankoutskottet vid 1920 års riksdag yttrade i utlåtande (nr 9) angående verkställd granskning av riksgäldskontorets styrelse och förvaltning, att utskottet tagit kännedom om riksdagens revisorers ovannämnda berättelse. I anslutning därtill anförde utskottet:

*Banko-
utskottet
1920.*

I likhet med revisorerna anser utskottet det vara önskvärt, att en utredning företages i syfte att ernå större enhetlighet och likformighet i de med statslån understödda järnvägsaktiebolagens räkenskaper, och torde det få anses lämpligt, att, sedan utredning i detta syfte blivit verkställd, formulär till normalbokföring för ifrågavarande enskilda järnvägsbolag upprättas samt bolagen åläggas att vid sin bokföring följa dessa formulär.

Åberopande vad sålunda anförts hemställde utskottet, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anmäla revisorernas framställning med anhållan, att Kungl.

Maj:t ville låta verkställa den ifrågasatta utredningen samt därefter vidtaga de åtgärder, som av utredningen kunde påkallas.

*Riksdagen
1920.*

Riksdagen avlät därefter den 2 mars 1920 en skrivelse till Konungen av det innehåll, varom bankoutskottet hemställt.

*1918 års
järnvägs-
kommitté.*

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 erlägga, i händelse statsverket önskade inlösa viss järnväg.

*1923 års
förslag.*

En kommitté blev därefter under år 1920 tillsatt med uppdrag att verkställa utredning rörande bokföringen vid de enskilda järnvägarna, i syfte att större enhetlighet och likformighet i dessas räkenskaper måtte åstadkommas. Sedan Kungl. Maj:t den 30 november 1922 förordnat, att kommittén skulle upplösas, uppdrogs i stället åt två sakkunniga att uppgöra och senast den 31 maj 1923 inkomma med förslag ifråga om huvudgrunderna för anordnande av en enhetlig och likformig bokföring vid de enskilda järnvägarna. Sistnämnda dag framlade de sakkunniga ett betänkande med förslag till dels lag om bokföring vid enskild järnväg dels ock kungörelse angående bokföring vid enskild järnväg.

*Förslagets
huvud-
principer.*

Förslaget, vars huvudprinciper till stor del fått ligga till grund för de lagförslag, som den nu förevarande propositionen innehåller, anknöt till de redan befintliga bestämmelserna om bokföring för aktiebolag, sålunda 1855 års förordning om handelsböcker och handelsräkningar samt bokföringsbestämmelserna i 1910 års aktiebolagslag. Den enhetlighet beträffande de enskilda järnvägarnas bokföring, som är den ifrågasatta lagstiftningens huvudsyfte, sökte de sakkunniga åstadkomma dels genom föreskrifter, att balansräkningar samt vinst- och förlusträkningar skulle upprättas i enlighet med särskilda formulär, vartill förslag uppgjorts, dels ock genom detaljerade föreskrifter angående obligatoriska avsättningar till förnyelsekonto. I samband därmed föreslogo de sakkunniga vissa lättnader i de gällande bestämmelserna om vad som får i balansräkning upptagas såsom tillgångar. Under vissa omständigheter skulle nämligen på ett särskilt tillgångskonto, benämnt »kostnader att framdeles täcka», få såsom tillgångar upptagas vissa kostnads- och andra belopp, som egentligen icke äro att hänföra till tillgångar, med skyldighet likväl att efter närmare bestämda grunder nedamortera kontot.

*Yttranden
över 1923
års förslag.*

Över de sakkunnigas betänkande infordrades yttranden från riksgäldsfullmäktige, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, riksräkenskapsverket och Svenska järnvägsföreningen, varjämte nämnda förening överlämnade ett skriftligt yttrande i anledning av förslagen från Gävle—Dala järnvägsaktiebolag.

Av vad de nämnda yttrandena innehålla angående principerna för de sakkunnigas förslag vill utskottet här återgiva följande.

Riksgäldsfullmäktige anförde, bland annat:

*Riksgälds-
fullmäktige.*

I sitt till Kungl. Maj:t den 24 augusti 1922 avgivna yttrande i fråga om statens utlåning till enskilda järnvägsföretag framhöllo fullmäktige, att med den brist på överskådlighet och enhetlig uppställning, som utmärkte järnvägsbolagens bokföring, ofta vore förenat med mycket stor svårighet att på grundval av de räkenskapsutdrag, som vanligen publicerades, bilda sig en tillräckligt ingående uppfattning om bolagens ställning. Särskilt hade det visat sig svårt att på ett tillfredsställande sätt kunna jämföra de olika bolagen sins emellan. Fullmäktige uttalade, att det syntes kunna förväntas, att det förslag, som komme att framläggas av den av Kungl. Maj:t tillsatta kommissionen, i sinom tid skulle medföra en förbättring i de av fullmäktige ovan omförmälda otillfredsställande bokföringsförhållandena, vilka försvårade möjligheten att utöva en verksam kontroll över bolagens förvaltning. — — Vid övervägande av sitt uppdrag hava de sakkunniga funnit ur allmän synpunkt angeläget, att de enskilda järnvägarnas bokföringssystem så ordnades, att räkenskaperna komme att lämna erforderligt siffermateriel såväl för bevakandet av statens ekonomiska intressen i egenskap av stor långivare och såsom berättigad att efter vissa grunder inlösa järnvägarna som ock för den taxereglerande verksamhet, som det tillkomme Kungl. Maj:t att utöva beträffande de enskilda järnvägarna. — — Vid granskning av de föreliggande förslagen till lag och kungörelse om bolagens bokföring hava fullmäktige i första hand ansett sig böra undersöka, huruvida de synpunkter, som framkommit i riksdagen samt hos statsrevisorerna och uttalats av fullmäktige, blivit av de sakkunniga vederbörligen beaktade. Vidare hava fullmäktige ägnat särskild uppmärksamhet åt de delar av förslagen, som direkt beröra riksgäldskontoret såsom förvaltare av till järnvägsbolag utlämnade lån. Däremot hava fullmäktige i stort sett ansett sig böra avstå från att uttala någon uppfattning om lämpligheten och genomförbarheten av förslaget i övrigt. — — I de sakkunnigas motivering hava avskrivningsbestämmelserna ägnats ingående behandling. De framhålla, att av aktiebolagens båda alternativa metoder för avskrivningsförfarandet formen avsättning till förnyelsefond (förnyelsekonto) synes erbjuda beaktansvärda fördelar framför det direkta avskrivningsförfarandet. Då för ett stort antal järnvägar de ekonomiska årsresultaten äro så svaga, att obligatoriska avsättningar till förnyelsekonto icke kunna göras av årets nettoinkomster, hava de sakkunniga, såsom nämnts, föreslagit, att avsättning i sådant fall skall föras inom linjen, varigenom balansräkningarna komma att i varje fall lämna erforderligt besked om värdeminskningens storlek.

Såsom redan omförmäls, hava de sakkunniga föreslagit viss lättnad i järnvägsförvaltningens enligt aktiebolagslagen förefintliga skyldighet att på visst sätt begränsa tillgångarnas värden. — — Fullmäktige hava för sin del ej något att erinra mot vad de sakkunniga sålunda föreslagit i fråga såväl om avsättningars uppförande inom linjen i vissa fall som vissa kostnaders upptagande bland tillgångarna, utan finna de ifrågasatta bestämmelserna innebära en god lösning av de föreliggande frågorna. — — Förslaget i delar, som varit föremål för fullmäktiges granskning, synes med iakttagande av de utav fullmäktige gjorda erinringar väl ägnat att läggas till grund för en lagstiftning i ämnet.

Järnvägsstyrelsen anförde i sitt yttrande bland annat:

*Järnvägs-
styrelsen.*

De framlagda författningsförslagen kunna enligt järnvägsstyrelsens uppfattning efter de olika paragrafernas sakliga innehåll och betydelse lämpligen uppdelas i två delar, av vilka den ena omfattar bokföringen i egentlig mening och den andra omfattar diverse särbestämmelser, vilka syntes de sakkunnige eller en av dem erforderliga för bevakande i praktiken av de intressen och rättigheter, som i koncessionsresolutioner eller författningar äro principiellt förbehållna staten.

I frågor, vilka äro av rent bokföringsteknisk natur, är de sakkunniges förslag enhälligt. Rörande uppställningen av balansräkningen samt vinst- och förlusträkningen föreligger alltså ingen olikhet i uppfattningen. De statliga myndigheter, som yttrat sig i ärendet, ha icke heller i denna del framlagt någon erinring av större betydelse. Även järnvägsstyrelsen får vitsorda det framlagda förslaget till bokföringsformulär såsom fullständigt och systematiskt samt väl ägnat att ligga till grund för en enhetlig bokföring vid de enskilda järnvägarna. — — — I fråga om författningsförslagens särbestämmelser ha de sakkunniga icke kunnat enas om en lösning, utan de ha framfört vart sitt förslag. — — — Enligt styrelsens uppfattning framstår det ur statens och samhällets synpunkt som angeläget, att bokföringen ordnas så, att de statliga organens författningenligt givna rätt och skyldighet att i olika hänseenden övervaka de enskilda järnvägarnas verksamhet icke försvåras utan underlättas, och att staten, såsom enligt koncessionerna berättigad att enligt vissa alternativa grunder inlösa järnvägarna, icke genom bokföringens brister i själva verket går förlustig möjligheten att vid en eventuell inlösen tillämpa endera av dessa grunder och då på grund av de faktiskt föreliggande förhållandena den grund, som skulle giva de för staten gynnsammare inlösningsvärdena. — — — Emellertid böra naturligtvis bokföringsbestämmelserna icke göras mera tyngande och arbetskrävande än nödigt är, och vederbörlig hänsyn bör jämväl tagas till de faktiskt föreliggande förhållandena, såsom t. ex. osannolikheten att en mera allmän statsinlösen av enskilda järnvägar under en närmare framtid skall komma till stånd. — — — Styrelsen, som sålunda finner det framlagda förslaget till författningar om de enskilda järnvägarnas bokföring beträffande dess rent bokföringstekniska del vara väl ägnat att ligga till grund för de enskilda järnvägarnas bokföring, men beträffande de vid sidan av den egentliga bokföringen liggande frågorna vara i behov av en överarbetning, innan definitiv ställning till förslaget torde kunna fattas, får sålunda ifrågasätta tillkallande av nya sakkunnige, vilka synas böra företräda dels lagteknisk sakkunskap och dels de viktigaste statliga och enskilda intressen, som av frågan beröras.

*Svenska
järnvägs-
föreningen.*

Svenska järnvägsföreningens yttrande innehöll bland annat:

Vidkommande statens intresse såsom långivare åt enskilda järnvägar må framhållas, att i alla de fall, då järnväg vederbörligen fullgör sina skyldigheter såsom låntagare, det givetvis för staten icke föreligger något intresse av bokföringsföreskrifter utöver dem, som gälla för affärsföretag i allmänhet. I övriga fall torde vederbörande järnvägs ekonomiska ställning i allmänhet tillräckligt tydligt framgå av den bokföring, som järnvägen enligt nu gällande bestämmelser har att fullgöra. Och skulle i något särskilt fall speciella upplysningar anses behöfliga, har staten genom sina ombud i resp. företags styrelse och revision lätt möjlighet att när som helst och hur ingående som helst undersöka förhållandena samt skaffa sig erforderliga upplysningar. Bankoutskottet vid 1923 års riksdag har också i sitt utlåtande nr 70 anvisat den väg, man till bevakande av statens intressen i enskilda

med statsbidrag understödda järnvägsaktiebolag har att gå, då stadgad annuitet å erhållet statslån icke erlägges. I utlåtandet ifråga uttalar utskottet önskvärdheten av, att i blivande ny instruktion för statens ombud vid granskning av dylika bolags förvaltning och räkenskaper måtte, bland annat, stadgas skyldighet för dem att i fall, då annuitet för statslån ej erhålles, lämna en fullständig redogörelse för anledningen därtill; och borde vid denna redogörelse fogas en ingående specifikation över den faktiska och icke allenast den bokföringsmässiga användningen av överskottsmedel, som uppkommit å rörelsen. Den av bankoutskottet sålunda anvisade vägen synes föreningen vara den mest säkra och mest praktiska och har den dessutom den fördelen, att den icke medför ökade förpliktelser och ökat arbete för andra än dem, som saken angår. — I anledning av framställd anmärkning om bristfälligheter med avseende å de uppgifter, som beträffande de med statslån understödda järnvägarna årligen skola avlämnas till riksgäldskontoret, må nämnas, att dessa uppgifter skola avgivas enligt av riksgäldskontoret år 1885 fastställt formulär. Uppenbart är, att andra uppgifter icke lämnas, än som genom det fastställda formuläret begäras. Skulle emellertid dessa uppgifter finnas icke vara tillfyllest för den kontroll, som staten såsom långivare anses böra utöva, läser formuläret böra ändras och kompletteras, så att enligt detsamma komma att lämnas de uppgifter, som må anses erforderliga.

Det förtjänar anmärkas, att, såsom framgår av riksdagens i sakkunniges utredning omnämnda skrivelse den 2 mars 1920, av riksdagen icke ifrågasatts särskilda bokföringsbestämmelser för andra järnvägar än sådana, som hava statslån. Såvitt av senast tillgängliga officiella uppgifter framgår hava endast 51 st. av landets 164 järnvägar statslån.

Att med hänsyn till förhållandena beträffande det mindre antalet järnvägar med statslån införa en särlagstiftning för samtliga enskilda järnvägar kan enligt föreningens åsikt icke vara befogat.

Beträffande frågan om bokföringens betydelse för statens taxereglerande verksamhet är föreningen av den uppfattningen, att järnvägarnas taxor icke skulle hava blivit annorlunda än de blivit, även om de av de sakkunnige föreslagna bestämmelserna tidigare varit gällande. Ty järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t hava givetvis ägt möjlighet att från järnvägarna erhålla alla de uppgifter, som för ett riktigt avvägande av resp. taxor ansetts behövlige. Järnvägsstyrelsen har också vid behandlingen av taxefrågor i stor utsträckning från järnvägarna infordrat förklaringar och upplysningar, som säkerligen varit av vida större värde för bedömande av taxefrågorna än en aldrig så schematisk bokföring kunnat vara. Såvitt föreningen har sig bekant har det icke heller förekommit, att järnvägarna undandragit sig att lämna dylika förklaringar och upplysningar; och föreningen hyser den förvisningen, att järnvägarna även framdeles skola — jämväl i sitt eget intresse — beredvilligt efterkomma eventuella framställningar om förklaringar eller upplysningar i det ena eller andra hänseendet. — Föreningen anser sig i detta sammanhang böra meddela, att järnvägarna från och med ingången av år 1918, efter tillstyrkan av föreningen, till järnvägsstyrelsen lämna månatlig driftsrapport, innehållande uppgifter om trafik samt inkomster och utgifter för månaden. Nämnas må, att den framställning av järnvägsstyrelsen, som givit anledning till lämnandet av månatliga uppgifter angående utgifterna, motiverades därmed, att uppgifterna vore för järnvägsstyrelsen behövlige, för att styrelsen skulle kunna på ett tillfredsställande sätt utföra den styrelsen åliggande granskningen beträffande de enskilda järnvägarnas taxor. — Beträffande frågan om bokföringens betydelse för statens taxereglerande verksamhet må för övrigt framhållas, att taxorna fastställas att gälla för

tiden framåt, under det att bokföringen avser en förfluten tid. Det gäller därför att, oavsett hur bokföringen är ordnad, söka mera med utgångspunkt från vissa antaganden rörande förhållandena under den kommande tiden, såsom om trafikens sannolika storlek, kolpriser, personalens avlöningar m. m. än med utgångspunkt från den gångna tidens förhållanden komma till den lämpligaste taxan; och järnvägsstyrelsen har med sin ingående kännedom om de olika järnvägarnas ekonomiska ställning och förhållanden så stora möjligheter att bedöma de kalkyler för framtiden, som måste ligga till grund för järnvägarnas taxor, att ur taxeregleringssynpunkt någon särslagstiftning, sådan som den föreslagna, enligt föreningens åsikt icke kan vara behövlig. — — — Enligt föreningens åsikt bör det icke stiftas lagar och bestämmelser i andra fall eller rörande andra förhållanden än sådana, beträffande vilka så visat sig vara av behovet påkallat; och — såsom framgår av vad föreningen ovan anført — håller föreningen bestämt före, att det beträffande de enskilda järnvägarnas bokföring icke förefinnes något behov av lagbestämmelser utöver dem, som redan finnas utfärdade. Föreningen anser, att det icke finnes anledning att i bokföringshänseende av enskild järnvägsförvaltning fordra mer, än som kräves av varje aktiebolag eller köpman, nämligen vad som erfordras till förekommande av att borgenärs eller delägares i företaget rätt må utan straffpåföljd kunna kränkas. De bestämmelser angående bokföring, som för den allmänna kreditens och förtroendets skull ansetts erforderliga och som fördens skull blivit genom lag eller förordning fastställda, anser föreningen böra vara lika för alla. — — — Under åberopande av vad föreningen nu anført anhåller föreningen få på det bestämdaste avstyrka införande av lagstiftning i enlighet med sakkunniges förslag.

1927 års
förslag.

Med hänsyn till vissa såväl sakliga som lagtekniska anmärkningar, som av de hörda myndigheterna framstälts, blev de sakkunnigas förslag föremål för överarbetning inom kommunikationsdepartementet. Därvid sammanfördes alla de stadganden, som inneburo avvikelser från de för aktiebolag i allmänhet gällande bokföringsreglerna i en enda författning, lag om bokföring vid enskild järnväg. I administrativ väg skulle endast utfärdas vissa tillämpningsföreskrifter. Lagförslaget anslöt sig i de bokföringstekniska huvudfrågorna i princip till de sakkunnigas förslag. Emellertid resulterade överarbetningen i ännu ett lagförslag, nämligen förslag till lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 om järnvägsaktiebolag. Till innehållet i detta lagförslag, som huvudsakligen avsåg att lämna vissa bestämmelser angående järnvägsaktiebolagens rätt att utdela vinst och skyldighet att träda i likvidation, vill utskottet nedan återkomma i samband med genomgåendet av motsvarande lagförslag i nu förevarande proposition.

Departements-
chefen 1927.

Vid framläggande i statsrådet den 14 januari 1927 av de båda lagförslagen, vilka till sina väsentliga delar voro av samma lydelse som de genom den nu förevarande propositionen framlagda förslagen, anförde föredragande departementschefen, bland annat:

Svenska järnvägsföreningen och Gävle-Dala järnvägsaktiebolag hava i sina yttranden gjort gällande, att behov av en särslagstiftning 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 hävdat 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.

Vid granskning av de framlagda lagförslagen framställde lagrådet icke några principiella anmärkningar mot desamma. Dock anförde en av lagrådets ledamöter med avseende å förslaget till lag om ändrad lydelse av lagen om järnvägsaktiebolag:

Lagrådet
1927.

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 obestriddlig 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, försävtvitt 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 aktiebolag i allmänhet, skulle det i paragrafen medgivna förfarings sättet 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.

Lagförslagen förelades därefter genom proposition, nr 96, 1927 års riksdag till antagande.

Första lagutskottet, som behandlade propositionen, framhöll i avgivet utlåtande (nr 41), att de då gällande allmänna bokföringsreglerna vore föremål för revision. I en ämnet väckt motion hade anförts, att genomgripande stadganden för bokföring inom ett visst affärsområde ej borde för sig be-

Första lag-
utskottet 1927.

slutas, under det att samtidigt ändrad lagstiftning därutinnan för näringslivet i dess helhet förbereddes. I en annan motion hade yttrats, att då det redan funnes utarbetade förslag till ny lag om handelsbokföring m. m., det syntes kunna ifrågasättas, om icke den föreslagna lagstiftningen kunnat utan nämnvärd olägenhet uppskjutas, så att dessa frågor hade kunnat behandlas samtidigt. I anslutning till dessa motioner ansåge utskottet sig icke kunna tillstyrka lagförslagen. 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 då icke stode att vinna. 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. — Ett uppskov med genomförandet av en lagstiftning rörande bokföringen vid enskilda järnvägar ansåge utskottet även ur en annan synpunkt kunna vara till fördel. Enligt vad i propositionen omförmdes, hade nämligen ytterligare utredning ansetts erforderlig beträffande vissa av de förhållanden, som skulle ligga till grund för meddelande av verkställighetsföreskrifter jämlikt 8 § i förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg.

Utskottets utlåtande utmynnade i en hemställan, att propositionen måtte av riksdagen lämnas utan bifall.

Mot utskottets beslut reserverade sig två ledamöter, vilka hemställde, att propositionen måtte av riksdagen bifallas. Dessa ledamöter anförde som stöd för sin hemställan, att det av utskottet åberopade skälet för uppskov icke syntes hållbart. Den föreslagna lagstiftningen syntes vara oundgänglig för vinnande av ett fast underlag för en säker överblick av och en riktig jämförelse mellan de olika järnvägsföretagens ekonomiska ställning, något som vore av synnerlig vikt, utom för företagens egen ekonomi, även för taxesättningen, tillämpningen av inlösningsbestämmelserna m. m.

Riksdagen
1927.

Bägge kamrarna biföllo utskottets hemställan om avslag å propositionen.

De nu
framlagda
lagförslagen.

De lagförslag, som genom den förevarande propositionen förelagts riksdagen till antagande, hava inom kommunikationsdepartementet utarbetats på grundvalen av de förslag, som genom den tidigare propositionen förelades 1927 års riksdag. De ändringar, som vidtagits, äro i första hand sådana, som betingats därav, att 1855 års förordning efterträtts av bokföringslagen den 31 maj 1929. Ett par andra sakligt viktiga avvikelser i förhållande till 1927 års förslag föreligga dessutom, i det att sistnämnda förslags stadganden i 10 § om särskiljande i vissa fall av räkenskaperna för viss järnvägsdel och i 12 § om skyldighet för järnvägsförvaltning att efter anfordran hålla räkenskaperna med tillhörande handlingar tillgängliga för vissa myndigheter icke återfinnas i det nu föreliggande förslaget.

Vid förslaget remitterande till lagrådet den 29 november 1929 erinrade Departements-
 föredragande departementschefen, att efter utfärdandet av 1929 års bokförings-
 lag det huvudsakliga för uppskov med utfärdandet av särskilda bestämmelser om
 de enskilda järnvägarnas bokföring, som av första lagutskottet vid 1927 års
 riksdag anförts, icke längre föreläge. Departementschefen anförde vidare,
 bland annat:

Den uppfattning, min företrädare i ämbetet vid framläggandet av den tidi-
 gare propositionen i sistnämnda ämne uttalade om behovet av särskilda bok-
 föringsbestämmelser för de enskilda järnvägarna, delar jag tillfullo. Den bryt-
 ningstid, 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 om-
 ständighet 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.

I fråga om det av första lagutskottet 1927 ytterligare anförda skälet för
 uppskov yttrade departementschefen (prop. sid. 10—11), att den utredning,
 som utskottet ansett lämpligen böra avvaktas, åsyftade föreskrifter om förande
 av byggnadsräkenskaperna och dessas fördelning å s. k. byggnadstitlar samt
 driftsräkenskaperna och deras fördelning å s. k. littera. Departementschefen
 ansåge emellertid, på i propositionen närmare angivna grunder, ifrågavarande
 räkenskaper vara av tämligen underordnad betydelse ur de synpunkter, som i
 förslaget ansetts böra i främsta rummet beaktas.

Såsom en utgångspunkt för bedömande av de nu framlagda förslagens inne-
 börd vill utskottet i korthet redogöra för de bokföringsregler, som för närva-
 rande gälla för aktiebolag i allmänhet. Dessa återfinnas dels i 1929 års bok-
 föringslag och dels i 1910 års aktiebolagslag. Medan bokföringslagen huvud-
 sakligen reglerar de bokföringstekniska förhållandena, avse aktiebolagslagens
 hithörande bestämmelser bokföringens sakliga reglering.

Enligt *bokföringslagens* 4 § skall den bokföringsskyldige dels över rörelsens
 gång föra dagbok och de övriga handelsböcker, vilka med hänsyn till rörelsens
 omfattning och beskaffenhet erfordras i den löpande bokföringen, dels ock över
 sin ekonomiska ställning upprätta och i inventariebok införa inventarium och
 balansräkning, som avse ställningen vid räkenskapsårs utgång. Inventariet
 skall enligt 7 § upptaga den bokföringsskyldiges samtliga tillgångar specifi-
 cerade. Inom linjen skola angivas dels borgens- och övriga ansvarsförbindelser,
 i den mån de icke upptagits bland skulderna, dels ock samtliga av den bok-
 föringsskyldige ställda panter. Balansräkningen skall enligt 8 § utgöra ett över-
 siktligt sammandrag av inventariet. Den skall vara uppställd i lämpliga huvud-
 poster och jämväl avse i inventariet inom linjen lämnade uppgifter. Inventariet
 och balansräkningen skola av den bokföringsskyldige med hans underskrift be-

Departements-
 chefen.

Nuvarande
 allmänna
 bokförings-
 regler.

styrkas. Utöver de bestämmelser, för vilka nu redogjorts, innehåller bokföringslagen regler om vad som skall iakttagas vid upprättande av inventarium och balansräkning samt vissa ordningsföreskrifter rörande handelsböckers förande, regler om handlingars förvarande m. m.

De bestämmelser i *aktiebolagslagen*, som här äro av intresse, avse dels upprättande av aktiebolags balansräkning, dels skyldighet att uppgöra vinst- och förlusträkning, dels rätten till vinstutdelning, dels ock förutsättningarna för skyldighet att träda i likvidation. — Med avseende å balansräknings upprättande innehåller 56 §, bland annat, att bolagets tillgångar icke må upptagas vare sig över sina verkliga värden eller till högre belopp än som motsvara kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning. Tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, må dock utan hinder av vad sålunda stadgats upptagas till belopp, motsvarande kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning, ehuru verkliga värdet är lägre än detta belopp. I sådant fall skall dock därå årligen avskrivas det belopp, som motsvarar tillgångarnas av ålder eller nyttjande eller annan därmed jämförlig orsak uppkomna värdeminskning. I stället för sådan avskrivning må motsvarande avsättning göras till en särskild förnyelsefond, vilken icke får minskas annorledes än genom en minskningen motsvarande avskrivning å ifrågavarande tillgångar. Kostnader för bolagets bildande få ej uppföras såsom tillgång. — I 69 § stadgas, att styrelsen minst en månad före ordinarie bolagsstämma skall till revisorerna avlämna en av styrelsens ledamöter underskriven förvaltningsberättelse jämte vinst- och förlusträkning samt balansräkning för det förflutna räkenskapsåret. — Med avseende å rätten till vinstutdelning stadgas i 54 §, att till aktieägarna icke må, annorledes än i följd av aktiekapitalets nedsättning, utbetalas annat än den vinst, som förefinnes enligt fastställd balansräkning för sista året, i den mån vinsten ej skall avsättas till reservfonden. — Vad slutligen beträffar skyldigheten att träda i likvidation stadgas i 97 §, att aktiebolag skall träda i likvidation, bland annat, då aktiekapitalet till två tredjedelar eller den mindre del därav, som kan vara bestämd i bolagsordningen, gått förlorat och ej inom tre månader, efter det bolagsstämman erhållit meddelande därom, bristen blivit fylld. Enligt 98 § åligger det styrelsen att, när helst anledning yppas till antagande, att bolaget gjort förluster i nyss nämnd omfattning, ofördröjligen upprätta bokslut för utrönande av bolagets ställning. Härvid skola tillgångarna upptagas till sina verkliga värden. Tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för bolaget, få dock, även om verkliga värdet är lägre, upptagas till det belopp, som motsvarar kostnaderna för deras anskaffande eller tillverkning med avdrag av den värdeminskning, för vilken enligt 56 § avskrivning bort äga rum.

*Redogörelse
för lag-
förslagens
innehåll.*

De föreliggande lagförslagen innehålla med avseende å bokföringen, rätten till vinstutdelning samt skyldigheten att träda i likvidation vissa föreskrifter, som dels komplettera och dels förete avvikelser från de sålunda för aktiebolag i allmänhet gällande bestämmelserna. För innehållet i dessa stadganden i förslaget vill utskottet här i korthet redogöra.

I 3 § av förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg föreskrivas två avvikelser från vad som enligt allmänna bokföringslagen gäller, nämligen dels att järnvägsförvaltnings räkenskaper skola avslutas för kalenderår och dels att räkenskaperna skola omfatta alla på året belöpande inkomster och utgifter, även om likvid ej ägt rum. Den i andra punkten av samma lagrum förekommande föreskriften kan sägas utgöra en påbyggnad å nu gällande bokföringsbestämmelser.

Förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg.

I fråga om innehållet och beskaffenheten av inventarium och balansräkning stadgas i det föreliggande bokföringslagförslaget två avvikelser från vad som för aktiebolag i allmänhet gäller. Sålunda göres beträffande värderingen av tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk, genom första stycket i förslagets 4 § den avvikelse från 56 § under 4) första punkten i aktiebolagslagen, att anskaffnings- eller tillverkningskostnaderna i järnvägsförvaltningens hand, vilka här med ett gemensamt namn benämnas *anläggningsvärdet*, obligatoriskt läggas till grund för det värde, vartill sådana tillgångar skola upptagas å balansräkningens tillgångssida. Avsikten därmed är uppenbarligen att åstadkomma en enhetlig och fast grund för värderingen. Nedskrivning av anläggningsvärdet kan icke ske annat än i anledning av utrangering av till stadigvarande bruk avsedda tillgångar eller förändring av sådana tillgångar, som samtidigt innebär en utrangering. — Den andra avvikelser avser möjligheten att upptaga vissa värden såsom tillgång. Sålunda har till en början i 6 § första stycket av bokföringslagförslaget åt järnvägsaktiebolag, till skillnad från vad i 56 § under 7) i aktiebolagslagen för aktiebolag i allmänhet stadgas, medgivits rätt att såsom tillgångar i balansräkningen å ett särskilt konto, benämnt »kostnader att framdeles täcka», upptaga vissa fiktiva värden, nämligen kostnader för bolagets bildande ävensom finansomkostnader, såsom kapitalrabatter, kursförluster och dylikt. Det har överlämnats åt vederbörande järnvägsförvaltning att avgöra, när uppförandet av dessa kostnader såsom tillgångar må ske, men i 7 § stadgas skyldighet att enligt planer, vars grunder skola av Konungen fastställas, amortera de nämnda tillgångskonto sålunda påförda beloppen. — Att även andra fiktiva värden få upptagas å nämnda tillgångskonto, framgår av det följande.

Bokföringslagförslagets 5 § handlar om avsättning till förnyelsefond. I 1 mom. första stycket stadgas den avvikelse från bestämmelserna i 56 § under 4) andra och tredje punkterna i aktiebolagslagen, att i stället för direkt avskrivning alltid skall ske avsättning till förnyelsefond. Detta stadgande utgör en konsekvens av 4 paragrafens bestämmelse, att nedskrivning av anläggningsvärdet icke får ske annat än i anledning av utrangering eller förändring, som innebär utrangering. Som en ytterligare konsekvens av nämnda stadgande innehåller 2 mom. i 5 §, att förnyelsefonden ej får nedskrivas annorledes än i samband med en dylik nedskrivning av anläggningsvärdet.

Den sålunda obligatoriska avsättningen till förnyelsefond skall äga rum med belopp, motsvarande den värdeminskning, som av ålder, nyttjande eller annan jämförlig orsak uppkommer å de till stadigvarande bruk avsedda tillgångarna.

och skall beräknas enligt grunder, som skola fastställas av Konungen. Det sålunda beräknade avsättningsbeloppet kan emellertid, helt eller delvis, få föras som skuld inom linjen, nämligen i den mån avsättning ej kan 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. Avsättning till förnyelsefond är ju principiellt att betrakta som en driftsutgift och skall sålunda äga rum, innan årsvinsten beräknas. — Avsättningsbelopp, som förts inom linjen, skola emellertid under viss förutsättning utföras såsom effektiv skuld å förnyelsefonden, nämligen därest avsevärd och varaktig förbättring av järnvägsförvaltningens ekonomiska ställning skulle inträffa. I samband med sådant utförande såsom effektiv skuld av inom linjen förda avsättningsbelopp får motsvarande belopp upptagas på det förut berörda tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka», därvid emellertid jämlikt 7 § inträder skyldighet att enligt av Konungen fastställda grunder amortera det sålunda å tillgångskontot upptagna beloppet.

På tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka» få också, enligt 5 § 2 mom. första stycket tredje punkten samt nämnda moments andra stycke, upptagas kostnader för nedskrivningar, i de fall då motsvarande nedskrivning av förnyelsefonden icke kan ske. Detta inträffar exempelvis då utrantering måst vidtagas så tidigt, att avsättningar ej hunnit ske till belopp motsvarande minskningen i anläggningsvärdet, eller då avsättningsbelopp måst föras inom linjen. Vidare höra de fall hit, då fråga är om utrantering av tillgångar, som icke äro underkastade värdeminskning på grund av ålder, nyttjande eller annan jämförlig orsak, exempelvis vid omläggning av spår till annan sträckning, varigenom den förut använda banvallen blir onyttig. Uppförandet av denna fiktiva tillgång å kontot »kostnader att framdeles täcka» har medgivits i ändamål att förhindra, att balansräkningen vid en större utrantering visar en alltför ogynnsam balans. Den kraftiga nedskrivningen blir nu i stället fördelad på flera år; skyldighet till amortering av det uppförda fiktiva tillgångsbeloppet stadgas även för detta fall i förslagets 7 §. — Det har, som förut nämnts, överlämnats åt järnvägsförvaltningarna själva att avgöra, när ett påförande av de fiktiva tillgångarna å ifrågavarande konto får ske. Enligt vad departementschefen yttrade vid remissen till lagrådet av 1927 års förslag, syntes det emellertid böra stå klart, att ett dylikt påförande finge äga rum allenast, då ungefär enahanda förutsättningar föreläge som för rätt att upptaga förnyelsekostnader inom linjen, d. v. s. då årets verksamhet eljest skulle komma att utvisa förlust.

I 6 § andra stycket av bokföringslagförslaget stadgas, att anståndsrenta å statslån före betalningsskyldighetens inträde får föras som skuld inom linjen. Med anståndsrenta förstås räntan för de tre eller fyra första åren, vilken ränta enligt bestämmelserna vid statslåns beviljande icke behöver erläggas, förrän kapitalbeloppet och all annan ränta inbetalts, och därefter skall erläggas genom fortsatt annuitetslikvid. Då skyldighet att amortera anståndsrentan inträder, skall densamma utföras som effektiv skuld, i samband varmed motsvarande be-

lopp får påföras tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka». Amortering av detta belopp skall sedermera ske i enlighet med de amorteringsbestämmelser, som Kungl. Maj:t vid statslånets beviljande bestämt.

I bokföringslagförslagets 8 § stadgas, att de poster, under vilka tillgångar och skulder skola fördelas i balansräkning samt inkomster och utgifter i vinst- och förlusträkning, skola bestämmas av Konungen. Detta är avsett att ske genom fastställande av särskilda formulär till balansräkning samt vinst- och förlusträkning. Av förslag till formulär, som av de sakkunniga uppgjorts, framgår, att uppdelningen i poster är avsedd att bliva vida mera djupgående än som är föreskrivet för aktiebolags balans- samt vinst- och förlusträkning. I stadgandet har också intagits bestämmelse om att upplysningar angående de olika posterna skola lämnas i enlighet med av Konungen meddelade föreskrifter. De viktigaste av dessa upplysningar torde vara de, som avse byggnadsräkenskaperna och driftsräkenskaperna, varom ovan talats.

Stadgandet i bokföringslagförslagets 9 § första stycket har den innebörd, att järnvägsförvaltning skall vara pliktig ej blott att på särskilt sätt uppsätta balansräkning samt vinst- och förlusträkning utan jämväl att inom viss tid ingiva dessa räkningar till vissa myndigheter. Vilka myndigheter som därmed avses framgår av ett inom kommunikationsdepartementet utarbetat förslag till kungörelse med närmare bestämmelser angående bokföring vid enskild järnväg. Enligt berörda förslag skola räkningarna jämte bilagor inom fyra månader efter räkenskapsårets slut insändas till kommunikationsdepartementet och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i vardera ett exemplar och till järnvägsstyrelsen i två exemplar samt dessutom av järnvägsförvaltning, som innehar statslån, till riksgäldskontoret i ett exemplar.

I 13 § meddelas straffbestämmelser för den som mot bättre vetande lämnar oriktiga uppgifter i balansräkning eller vinst- och förlusträkning eller som vid sådan handlings upprättande förfar i strid med den föreslagna lagens föreskrifter. Vidare stadgas straff för underlåtenhet att fullgöra bestämmelserna i 9 § första stycket om insändande av vissa handlingar till myndigheter.

Vad beträffar övergångsbestämmelserna är att märka, att därest en järnvägsförvaltning före lagens ikraftträdande genom avskrivningar minskat anläggningsvärdet för tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk, eller såsom underhållskostnader upptagit kostnader, som enligt den nya lagen skolat hänföras till anläggningsvärdet, detta värde må ökas med belopp, motsvarande vad sålunda bokförts, i samband varmed beloppet skall påföras förnyelsefonden. En sådan omläggning av räkenskaperna är alltså icke obligatorisk.

Slutligen är i fråga om bokföringslagförslaget att märka, att dispens kan i vissa fall erhållas från skyldigheten att iakttaga dess bestämmelser. Sålunda stadgas i 2 § andra stycket, att Konungen äger efter ansökan befria järnvägsförvaltning, vars järnvägsdrift är utan större betydelse, från iakttagande av lagens bestämmelser. Och i 5 § 1 mom. första stycket stadgas med avseende å avsättning till förnyelsefond, att Konungen eller myndighet, som Konungen förordnar, kan meddela dels tillstånd att avsätta enligt andra grunder än de fastställda dels ock befrielse för visst år från avsättning.

Förslaget till ändring av lagen om järnvägsaktiebolag.

Vidkommande förslaget till lag om ändrad lydelse av lagen den 22 juni 1911 om järnvägsaktiebolag, innehåller detta förslag två sakliga nyheter.

Genom den föreslagna 6 § införes sålunda den bestämmelsen beträffande järnvägsaktiebolag (d. v. s. aktiebolag, som har till ändamål att för allmän trafik bygga eller använda järnväg), att vinstutdelning icke får ske, så länge belopp, som skall avsättas till förnyelsefond, föras inom linjen. Ej heller får utdelning ske, då föreskrivna amorteringsplaner beträffande sådana belopp, som påförts tillgångskontot »kostnader att framdeles täcka», icke följas. Detsamma gäller ock därest annuitetslikvid å anståndsränta, vars belopp uppförts å nyssnämnda konto, icke vederbörligen erlägges. Därest icke nu nämnda hinder föreligga, får såsom en konsekvens av stadgandena i 5 § och 6 § första stycket i bokföringslagförslaget utdelning ske av den vinst, som uppstår, sedan avdrag skett för avsättningar till förnyelse- och reservfond samt för belopp, som åtgår till amortering av de å sagda tillgångskonto uppförda kostnaderna.

I den föreslagna nya 7 § i järnvägsaktiebolagslagen stadgas för järnvägsaktiebolag den avvikelser från 98 § 3 mom. aktiebolagslagen, att vid bedömandet av förefintligheten av likvidationstvång belopp, som påförts kontot »kostnader att framdeles täcka», få upptagas såsom tillgångar samt att tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk, få upptagas till anläggningvärdet med avdrag för de föreskrivna avsättningarna till förnyelsefond, men att emellertid sådana avsättningar, som föras inom linjen, därvid ej behöva avdragas. Det är tydligt, att järnvägsaktiebolag fortfarande är berättigat att med stöd av 98 § aktiebolagslagen lägga verkliga värdet av dessa tillgångar till grund för beräkningen. Genom nyssnämnda undantagsbestämmelse har nu tillskapats en möjlighet för järnvägsaktiebolag att inom vissa gränser undvika ett eljest föreliggande likvidationstvång.

Lagrådet.

Efter granskning av de remitterade förslagen avgav lagrådet den 20 december 1929 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 borgenärens 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 förbragt, 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.

Vid anmälan i statsrådet den 24 januari 1930 av lagrådets utlåtande över *Departements-*
förslagen anförde föredragande departementschefen, bland annat, följande: *chefen.*

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 behövlig 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 erlägga räntor och amorteringar å statslån, torde tillfullo ådagalägga den ohåga, 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:t skulle medgivnas, är helt obetydligt i förhållande till anläggningsvärdet och i regel även i förhållande

till de lån, för vilka järnvägen ligger som hypotek. En långivare 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 långivaren 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 läser var 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 ifrågavarande bestämmelserna endast komma att innebära uppkomna vinsters utslående å ett större antal år.

*Svenska
järnvägs-
föreningen.*

I en den 6 mars 1930 dagtecknad, till utskottet ställd skrivelse har Svenska järnvägsföreningen — jämte det föreningen givit uttryck åt samma synpunkter som återfinnas i föreningens ovan anmärkta yttrande över 1923 års förslag — anfört bland annat följande:

Föreningen anser bestämmelserna om avskrivning eller avsättning till fond i gällande aktiebolagslag vara lämpligt avvägda. Man har genom dem medgivit rätt stor rörelsefrihet. Sådan är också nödig lika väl för järnvägarna som för andra näringsföretag. Att fastslå en viss procent att under alla förhållanden tillämpas, såsom kan befaras komma att ske, om förslagen upphöjas till lag, kan icke vara lämpligt eller rimligt. Huruvida en viss avsättning är skäligen eller icke, beror på vitt växlande förhållanden vid olika företag och vid olika tidpunkter. Så är exempelvis förhållandet med avsättning beträffande en så viktig post som räler. Rälernas motståndsförmåga mot slitning är högst olika. På rälernas användningstid inverkar i mycket hög grad banans beskaffenhet, trafikens intensitet och tågens tyngd. För föremål, tillhörande en och samma grupp, behövas olika avsättningsprocenter. Skall procenten bli riktig, måste en ingående undersökning göras i de särskilda fallen. Särskilt under den nuvarande tiden, då nya revolutionerande uppfinningar på olika om-

råden uppkomma, är det vanskligt att fastställa vissa procenttal för förnyelse-avsättning. Beträffande åtskilliga järnvägar äro förhållandena för övrigt sådana, att fondering för förnyelser utöver vad som redan skett är obehövligen för åtskilliga år framåt. Det kan under goda år ha skett en kraftigare avsättning till förnyelsefonden därigenom att, utöver det för året såsom skäligen ansedda beloppet, av vinstmedel till sagda fond överförts ett större belopp. Därigenom att så skett, har varken företaget eller det allmänna lidit någon skada. Att i sådana fall, som nu nämnts, företaget ändock skall tvingas att avsätta ytterligare belopp, ehuru detta icke är erforderligt, synes föreningen icke vara riktigt och skulle utgöra ett av förhållandena icke påkallat ingrepp i företagens självbestämmningsrätt.

Enligt det vid propositionen fogade protokollet hos lagrådet för den 20 december 1929 har lagrådet framhållit, att genom ifrågavarande lagförslag skulle 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, enligt lagrådets åsikt, vara, att dessa undantag icke borde göras utan starka skäl av nationalekonomisk och näringspolitisk natur. Då närmare utredning i detta hänseende icke blivit förebragt, vore det, har lagrådet anfört, för lagrådet vanskligt att bedöma, huruvida dylika skäl föreläge, men förutsatt att så vore, funne sig lagrådet icke böra på grund av det anmärkta förhållandet avstyrka förslagen.

För sin del är föreningen av den bestämda uppfattningen, att efter lagrådets behandling av ärendet icke förebragts några sådana starka skäl, som lagrådet förutsatt för att förslagen icke skulle avstyrkas.

Enligt föreningens åsikt ligger ärendet således så, att lagrådet måste anses ha avstyrkt förslagen. Uppenbart synes föreningen också vara, att det icke kan annat än väcka starka betänkligheter att i fråga om en affärsrörelse genom lag stadga en sådan ordning, som att i balansräkning och bokslut vissa skulder icke skola upptagas och att å andra sidan såsom tillgångar skola upptagas belopp, som i realiteten icke äro några tillgångar.

Av föredragande departementschefens uttalande till statsrådsprotokollet för den 24 januari 1930 vill det synas, som om man med den föreslagna lagstiftningen till dels och väsentligen åsyftade att genom vissa bokföringsmanipulationer åstadkomma, att järnvägsaktiebolagen skulle i fråga om skyldigheten att träda i likvidation erhålla en undantagsställning i jämförelse med andra aktiebolag.

För sin del anser föreningen det emellertid vara riktigare, om nu en dylik undantagsställning anses böra åstadkommas för järnvägsaktiebolagen, att detta sker genom ett tillägg till lagen om järnvägsaktiebolag, exempelvis ett tillägg av innehåll att Konungen må beträffande järnvägsaktiebolag kunna medgiva undantag från tillämpning av stadgandet under 1 i § 97 i allmänna aktiebolagslagen.

Under återopande av vad föreningen nu anfört tillåter föreningen sig härmed hemställa, att utskottet måtte avstyrka bifall till Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition.

Innan utskottet går att taga ståndpunkt till de föreliggande förslagen, vill utskottet i korthet redogöra för de bestämmelser, som reglera statens ekonomiska tillsyn å järnvägsbolag, vilka erhållit statslån. Utskottet erinrar då till en början därom, att de flesta länen till enskilda järnvägar utlämnas från den s. k. allmänna järnvägslånefonden, vilken utgör en av statens största utlånings-

*Tillsynen
å järnvägar
med statslån.*

fonder. Fonden ligger under riksgäldskontorets förvaltning och är sedan år 1912 i riksstaten uppförd bland statens produktiva fonder.

Enligt den senast tillgängliga statistiken hava av landets 113 enskilda järnvägar med allmän betydelse 50 stycken statslån. Dessutom finnas 30 enskilda järnvägar, som enligt statistiken angivits sakna allmän betydelse. Av dessa har icke någon statslån.

Den ekonomiska tillsynen å de järnvägsbolag, som erhållit statslån, utövas av riksgäldsfullmäktige samt de ombud, vilka skola av Kungl. Maj:t insättas i alla sådana bolags styrelse och revision.

Enligt § 22 av reglementet för riksgäldskontoret den 10 juni 1929 åligger det fullmäktige, bland annat, att, om anledning därtill gives, söka förebygga, att med statslån understött järnvägsbolags inkomster, med åsidosättande av bolagets skyldighet att erlægga föreskriven inbetalning till riksgäldskontoret, användas till bestridande av andra utgifter än sådana, som äro nödvändiga för järnvägsdriftens upphållande. I § 60 av reglementet stadgas, att, sedan bolagens styrelse- och revisionsberättelser av statens ombud i bolagens revision insänts till kommunikationsdepartementet och därifrån överlämnats till riksgäldskontoret, fullmäktige böra, efter verkställd granskning av dessa berättelser, taga under övervägande, huruvida särskilda åtgärder erfordras för bevarande av riksgäldskontorets rätt och säkerhet för länens fortsatta likviderande.

Den av Kungl. Maj:t utsedde ledamoten i järnvägsbolags styrelse har jämlikt den för honom gällande instruktionen den 22 oktober 1892 att göra sig noga underrättad om bolagets förhållanden samt att med uppmärksamhet följa bolagets verksamhet i vad denna kan hava inflytande på statens trygghet för att statslånet varder till avsett ändamål använt och att bolagets förbindelser mot staten i övrigt bliva vederbörligen uppfyllda. Finner ledamoten, att styrelsen eller bolaget fattat något beslut, som strider mot de rörande statslånet och särskilt i fråga om annuiteternas behöriga gäldande meddelade föreskrifter eller eljest är av beskaffenhet att kunna menligt inverka å statens trygghet för att statslånet varder för avsett ändamål använt och att bolagets förbindelser mot staten i övrigt bliva vederbörligen uppfyllda, har ledamoten att, sedan styrelsens övriga ledamöter lämnats tillfälle att i frågan sig yttra, därom ofördröjligen göra anmälan hos Kungl. Maj:t.

Jämlikt § 3 i gällande instruktion den 23 mars 1877 för statens ombud i revision av de med statslån understödda järnvägsbolagens förvaltning och räkenskaper, sådan nämnda paragraf lyder enligt kungörelsen den 16 mars 1917, åligger det berörda ombud att inom en månad efter det ordinarie bolagsstämma med bolaget hållits och senast den 1 september varje år till vederbörande länsstyrelse ingiva i två exemplar, för att genom dess försorg till vederbörande departement insändas, ej mindre berättelsen om granskningen än även särskilt upprättat sammandrag av bolagets räkenskaper för de senaste fem åren. Det ena exemplaret av dessa handlingar överlämnas av departementet till riksgäldsfullmäktige, vilka i sin ordning tillställa riksdagens revisorer detsamma.

Såväl den av Kungl. Maj:t utsedde styrelseledamoten som den av Kungl. Maj:t förordnade revisorn äga, jämlikt de för dem gällande instruktionerna, när de sådant åstunda, taga del av bolagets samtliga handlingar och räkenskaper.

Frågan om revision av instruktionerna för de av Kungl. Maj:t utsedda styrelseledamöterna och revisorerna i de statsunderstödda järnvägsbolagen har under senare år upprepade gånger varit på tal. Någon åtgärd i sådan riktning har emellertid ännu ej vidtagits.

Utskottet vill vidare något uppehålla sig vid de bestämmelser, som i taxeväsende f. n. gälla för de enskilda järnvägarna.

Som ovan anmärkts, erinrade föredragande departementschefen vid ifrågasvarande lagförslags remitterande till lagrådet den 29 november 1929, att de enskilda järnvägarnas hela taxeväsen vore under omstöpning.

Sedermera har emellertid, enligt vad utskottet erfarit, de enskilda järnvägarnas taxefråga kommit i ett i viss mån annat läge. I detta avseende har utskottet inhämtat följande.

Genom beslut den 27 juni 1929 fastställde Kungl. Maj:t taxa för transporter å statens järnvägar att gälla tills vidare från och med den 1 juli 1930. Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t förordade departementschefen, att en revidering av taxan skulle komma till stånd inom fem år.

Samma dag utfärdade Kungl. Maj:t föreskrifter angående godssamtrafik mellan statens och enskilda järnvägar att med undantag för vissa av föreskrifterna, som omedelbart skulle äga tillämpning, träda i kraft den dag, då den nya taxan för transporter å statens järnvägar varder gällande. Enligt de fastställda samtrafikföreskrifterna skola för transporter i godssamtrafik tillämpas de i taxa för transporter å statens järnvägar fastställda fraktdebiteringsbestämmelserna jämte godsindelning. Fraktsatserna för gods i samtrafik bestå av dels transportavgift, dels övergångsavgift, dels ock, om järnväg med högre godstaxa än statens järnvägars ingår i transportsträckan, ifråga om il- och fraktgods den banavgift, som Kungl. Maj:t kan för sådan järnväg hava fastställt. I särskilda fall kan vidare Kungl. Maj:t medgiva undantag från eller begränsa skyldigheten för enskild järnväg att ombesörja godssamtrafik.

Under månaderna september—november 1929 inkommo alla de enskilda järnvägar, för vilka lokaltaxa skall av Kungl. Maj:t fastställas, med förslag till dylik taxa samt, i fråga om de flesta järnvägar, med förslag till banavgifter i godssamtrafik. En del järnvägar utan allmän betydelse anhöllo även om befrielse från skyldigheten att deltaga i godssamtrafik. Sedan järnvägsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse, efter trafikanternas hörande, samt i vissa fall kommerskollegium och den verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik avgivit yttrande över förslagen, fastställde Kungl. Maj:t under hösten 1929 — första taxan fastställdes den 25 oktober — lokaltaxor och i förekommande fall banavgifter i godssamtrafik för de flesta enskilda järnvägar.

Taxorna hava fastställts att gälla tills vidare från och med den 1 juli 1930, vid vilken tidpunkt de för de enskilda järnvägarna nu gällande taxor, däri jämväl inbegripet bestämmelser angående provisoriska tilläggsavgifter, skola upphöra att tillämpas. Vidare har Kungl. Maj:t i besluten förklarat, att järnvägarna ifråga om revision av de fastställda taxorna skola vara underkastade de föreskrifter Kungl. Maj:t kan finna skäl meddela. Därest taxan för transporter å statens järnvägar kommer att, såsom departementschefen förordad, underkastas revision inom fem år, är sålunda Kungl. Maj:t, om anledning kommer att därtill förefinnas, oförhindrad att föreskriva revision samtidigt eller dessförinnan jämväl av de enskilda järnvägarnas taxor.

De fastställda lokaltaxorna hava i regel byggts på den för statens järnvägar fastställda taxan med tillhörande godsindelning, som sålunda i tillämpliga delar gäller jämväl för transporter å de enskilda järnvägarna med vissa avvikelser, olika för de skilda järnvägarna. Dessa avvikelser avse i huvudsak avgifterna för personbefordran samt fraktsatserna för il- och fraktgods.

Den 16 januari 1930 hade taxor fastställts för samtliga enskilda järnvägar med undantag av 11 stycken. Orsaken till att beträffande sistberörda 11 järnvägar taxor icke fastställts är i de flesta fall att ärendet vilar i avbidan på ifrågasatta sammanslagningsåtgärder.

Utskottet.

Huvudsyftet med den lagstiftning om särbestämmelser angående bokföringen vid de enskilda järnvägarna, som sedan åtskilliga år varit å bane, har, i varje fall i början av detta lagstiftningsarbetes fortgång, varit åstadkommande av enhetlighet och överskådlighet i bokföringen i ändamål att tillgodose vissa offentliga intressen.

Dessa intressen kunna sägas hava varit huvudsakligen tre, nämligen *dels* statens intresse att vid utövandet av den inlösningsrätt, som uti de flesta järnvägskoncessioner förbehållits, kunna för lösensummas beräkning bygga på överskådliga räkenskaper, tillförlitligen avspeglade vederbörande järnvägs ekonomiska förhållanden, *dels* intresset att vid fastställandet av taxor för de enskilda järnvägarna, vilket efter järnvägsstyrelsens hörande tillkommer Kungl. Maj:t, kunna på ett rätt sätt bedöma taxornas anpassning efter de särskilda järnvägarnas ekonomiska bärighet, *dels* ock statens intresse såsom långgivare att kunna genom granskning av räkenskaperna utöva kontroll över den ekonomiska skötseln av de med statslån understödda enskilda järnvägarna, särskilt i fall av underlåtet fullgörande av de stipulerade ränte- och annuitetsbetalningarna.

Vad då först beträffar den ifrågasatta lagstiftningens betydelse för utövandet av staten tillkommande inlösningsrätt, torde detta intresse, såsom ock från åtskilliga håll anförts, numera äga så pass ringa aktualitet, att någon särskild lagstiftning för dess tillgodoseende icke kan sägas vara av behovet påkallad. De fall, då inom en överskådlig framtid fråga skulle kunna tänkas uppkomma om utövande av inlösningsrätt till enskilda järnvägar, torde, såsom förhållandena på senare år utvecklats, vara ytterst få och i varje fall icke av

en betydelse, som skulle kunna motivera tvångsinförande av ett för detta ändamål tillrättalagt bokföringssystem hos samtliga enskilda järnvägar. Erforderliga upplysningar torde för övrigt, där sådant fall uppkommer, kunna inhämtas på annat sätt. Vid avfattningen av det nu föreliggande förslaget till lag om bokföring vid enskild järnväg torde också det ifrågavarande intresset hava spelat en mycket underordnad roll. Detta framgår bland annat därav, att de i 10 § av 1927 års förslag upptagna bestämmelserna om uppställning i vissa fall av räkenskaperna särskilt för viss järnvägsdel, vilka bestämmelser just togo sikte på statens inlösningsrätt, icke återfinnas i det förslag, som nu framlagts.

Vad beträffar intresset av enhetliga bokföringsregler för underlättande av den taxereglerande verksamhet, som staten utövar, torde visserligen en sådan enhetlighet icke sakna betydelse i nämnda hänseende. En annan sak är emellertid, huruvida denna betydelse är av så väsentlig art, att den kan motivera en särskild lagstiftning för detta intresses tillgodoseende. Utskottet har för sin del icke funnit sig övertygat därom. Vad som i detta avseende med ledning av räkenskaperna skulle av de granskande och beslutande myndigheterna iakttagas, vore väl främst, att icke de enskilda järnvägarna genom återopande av räkenskapshandlingar, som utvisade en sämre ekonomisk ställning än den verkliga, lyckades obehörigen driva upp taxorna. Med den på senare år alltmer skärpta konkurrensen med automobiltrafiken torde det emellertid numera snarast vara med de flesta järnvägars intresse förenligt att hålla taxorna så låga som möjligt. Därav lärer också följa, att järnvägarnas ekonomiska ställning väsentligt förlorat i betydelse som faktor vid bestämmandet av taxorna. Dessutom föreställer sig utskottet, att därest de taxebestämmande myndigheterna för ifrågavarande ändamål önska närmare upplysningar rörande järnvägarnas ekonomiska förhållanden, sådana upplysningar komma att beredvilligt lämnas. Sedan år 1918 insända ock de enskilda järnvägarna till järnvägsstyrelsen månatliga driftsrapporter, innehållande uppgifter om trafik samt inkomster och utgifter för månaden. Utskottet vill slutligen i detta sammanhang framhålla, att de skäl, som sålunda enligt utskottets mening häntyda på att enhetlighet i järnvägarnas räkenskaper icke är nödvändig för taxebestämmingarna, än skarpare framträda i belysningen av det ovan anmärkta förhållandet, att för så gott som samtliga enskilda järnvägar helt nyligen taxor blivit bestämda, som torde vara avsedda att gälla under en tid av fem år framåt, räknat från den 1 juli 1930, och att således vad som av departementschefen i motiveringen återopats därom, att de enskilda järnvägarnas hela taxeväsen vore under omstöpning, numera icke längre äger samma giltighet.

Att genomförandet av enhetliga normer för de enskilda järnvägarnas bokföring skulle underlätta tillgodoseendet av statens intresse att såsom långgivare utöva kontroll över den ekonomiska skötseln av de järnvägar, som erhållit statslån, torde icke kunna förnekas. Tvärtom synes det synnerligen önskvärt att, därest detta kan uppnås utan att träda andra intressen för nära, de undersökningar, som från den kontrollerande myndighetens, riksgäldskontorets, sida tarvas för utrönande av de läntagande järnvägarnas ekonomiska situation, kunde

ske på basis av enhetliga och överskådliga räkenskaper. Åt en sådan åsikt har ju också riksdagen genom sin ovannämnda skrivelse till Konungen den 2 mars 1920 givit uttryck. Jämväl ett flertal andra myndigheters uttalanden hava gått i samma riktning.

Det kan emellertid ifrågasättas, huruvida icke å ena sidan de bestämmelser i den nu föreslagna lagstiftningen, som avse att åstadkomma den eftersträfvade enhetligheten, äro i viss mån ineffektiva för det uppsatta ändamålets vinnande, medan å andra sidan den enhetlighet, som ernås, vinnes på bekostnad av ett rätt tillgodoseende av järnvägarnas egna ekonomiska intressen. I det förra hänseendet må åberopas det förhållandet, att förslagets regel om att tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk, i balansräkningen skola upptagas till anläggningsvärdet, jämlikt övergångsstadgandena icke avses att vara tvingande vid lagens tillämpning med avseende å äldre förhållanden, ävensom det utrymme för olika meningar om vad som bör hänföras till anläggnings- eller underhållskostnader, som säkerligen alltjämt kommer att förefinnas. I det senare hänseendet synas bland annat de föreslagna bestämmelserna om avsättning till förnyelsefond kunna göras till föremål för berättigade invändningar. Enligt vad utskottet inhämtat, lär avsikten vara, att i de grunder för avsättning till förnyelsefond, som äro avsedda att av Konungen fastställas, skola för de olika slagen av tillgångar angivas — möjligen med någon marginal — vissa procentuella belopp av byggnadskostnaden, varmed avsättning skall äga rum. Den enhetlighet, som därmed vinnes, torde näppeligen motsvaras av en enhetlighet i behovet av avskrivningar för samma slags tillgångar hos olika järnvägar. Tvärtom torde den verkliga värdeminskningen vara mycket varierande hos olika järnvägar, beroende på olikhet hos de inverkanse faktorerna, exempelvis med avseende å trafikens intensitet, materielens beskaffenhet o. s. v.

Nu nämnda förhållanden tillika med den omständigheten, att statens intresse av att utöva kontroll å de järnvägar, som erhållit statslån, svårligen kan sägas motivera ett införande för icke statsunderstödda järnvägar av reglerande bestämmelser utöver dem, som gälla för varje näringsidkare, gör att utskottet ställer sig synnerligen tvivlande gentemot ändamålsenligheten hos och behovet av de för vinnande av enhetlighet i de enskilda järnvägarnas bokföring nu föreslagna bestämmelserna. Utskottet vill emellertid därvid betona, att kravet på sistnämnda önskemåls tillgodoseende i avseende å de med statslån försedda järnvägarna icke torde böra uppgivas, även om det skulle finnas böra ske under andra former än som här föreslagits. Utskottet anser det sålunda icke uteslutet, att den enhetlighet i de statsunderstödda järnvägarnas bokföring, som av den kontrollerande myndigheten skäligen kan begäras för kontrollens underlättande, väsentligen kan vinnas genom att, i överensstämmelse med förbehåll i de flesta statsunderstödda järnvägars koncessioner, för dessa järnvägars bokföring i administrativ väg direktiv lämnas, vilka utan att förete principiella avsteg från vad som för näringsidkare i allmänhet gäller likväl i bokföringstekniskt hänseende tillgodose kravet på enhetlighet. Detta syfte torde för övrigt beträffande de statsunderstödda järnvägarna kunna uppnås på frivillighetens

väg. En längre gående enhetlighet torde däremot knappast kunna sägas vara av behovet påkallad. Hur fullständig en bokföring än må vara, torde nämligen under vissa förhållanden en undersökning utöver den som kan ske genom granskning av räkenskaperna vara av nöden; och att de särskilda järnvägarna beredvilligt, oftast i eget intresse, skola ställa materiel till förfogande för en sådan undersökning, anser sig utskottet kunna taga för givet.

Effektiviteten av kontrollen torde jämväl kunna skärpas på annat sätt, nämligen genom fullständigande av instruktionerna för de styrelseledamöter och revisorer, som av Kungl. Maj:t förordnas för de statsunderstödda järnvägsbolagen. Dessa instruktioner hava sedan länge ansetts vara i behov av omarbetning. Med sin uppgift fullt förtrogna statliga ombud i styrelser och revisioner kunna säkerligen genom uppgifter, som av dem böra lämnas till den kontrollerande myndigheten, väsentligen bidra till höjande av kontrollens effektivitet.

Om sålunda utskottet anser de föreslagna bestämmelserna om enhetlighet i bokföringen för de enskilda järnvägarna ägnade att väcka betänkligheter, ökas dessa betänkligheter ytterligare inför de bestämmelser i förslaget, som innehålla rättighet för järnvägsförvaltningarna att genom förande av vissa skuldbelopp inom linjen och genom uppförande av vissa imaginära tillgångar å kontot »kostnader att framdeles täcka» låta balansräkningen utvisa en bättre ekonomisk ställning än som vid densamma upprättande i verkligheten är för handen. Särskilt de konsekvenser av berörda skenförfarande, som fått sina uttryck i de föreslagna nya paragraferna i lagen om järnvägsaktiebolag, äro ägnade att väcka allvarliga betänkligheter. Redan ur principiell synpunkt förefaller det mindre tilltalande, att bokföringsåtgärder, som äro förbjudna för aktiebolag i allmänhet, skola vara tillåtna beträffande ett visst slag av aktiebolag utan annan särställning än den som betingas av verksamhetens beskaffenhet. Men även rent sakligt torde det starkt kunna sättas ifråga, huruvida de föreslagna, från vanliga och hävdvunna regler avvikande bestämmelser, som innebära vidgad rätt till vinstutdelning och väsentligen lindrigare regler med avseende å skyldighet att träda i likvidation, äro uppburna av trängande och berättigade intressen. Nödvändigheten av att införa så genomgripande nyheter på ett visst rättsområde som de nu ifrågasatta synes utskottet icke vara genom den förebragta utredningen ådagalagd.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

- 1) att ifrågavarande proposition måtte av riksdagen lämnas utan bifall; samt
- 2) att den i anledning av propositionen väckta motionen nr 233 i första kammaren måtte anses besvarad genom utskottets hemställan under 1).

Stockholm den 20 mars 1930.

På sammansatta banko- och första lagutskottets vägnar:

J. W. SPENS.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: greve *Spens* samt herrar *Gustafsson* i Stensholm, *Charles Lindley**), *Johansson* i Friggeråker, *Abrahamson*, *Fehr*, *Teodor Julin* och *Fredrik Julin*;

från andra kammaren: herrar *Winkler**), *Wikström*, *Lovén*, *Ryberg*, *Lindqvist* i Halmstad, *Lindley*, *Christenson**) och *Johanson* i Huskvarna.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Gustafsson* i Stensholm, *Charles Lindley*, *Johansson* i Friggeråker, *Fredrik Julin*, *Lindqvist* i Halmstad och *Johanson* i Huskvarna, vilka anförde:

Såsom första lagutskottet vid behandlingen av propositionen nr 96 i förevarande ämne till 1927 års riksdag anmärkt, har från skilda håll och vid upprepade tillfällen vitsordats behovet av särskilda bestämmelser om de enskilda järnvägarnas bokföring. Nämnda utskott synes också, av utlåtandets innehåll att döma, närmast hava avsett allenast ett uppskov med lagstiftningen under ett eller annat år, i avbidan på undanröjande av de hinder, utskottet då ansåg föreligga för lagens antagande.

Sedan nu i varje fall det väsentligaste av de anmärkta hindren genom utfärdandet av 1929 års bokföringslag bragts ur världen, synes oss giltiga skäl saknas för att än en gång avvisa de framlagda lagförslagen, särskilt i betraktande av att vissa bestämmelser i 1927 års förslag, som synas hava varit för järnvägsförvaltningarna särskilt besvärande, numera borttagits. Att den i viss mån offentliga ställning, som de enskilda järnvägarna vid sidan av statens järnvägar intaga såsom efter koncession i varje särskilt fall handhavare av ofta mycket viktiga samfärdselorgan, motiverar en fordran från det allmännas sida på att beredas den bättre inblick i deras ekonomiska skötsel, som ett överskådligt och efter enhetliga normer upplagt bokföringssystem kan erbjuda, synes oss ligga i öppen dag. En sådan åsikt har också riksdagen vid behandlingen av den i utskottets utlåtande omnämnda motionen till 1917 års riksdag av herr Widlund om förstatligande av de enskilda järnvägarna givit uttryck åt, låt vara att frågan av formella skäl då förföll. Intresset av enhetlighet i bokföringsreglerna framträder givetvis störst i fråga om de järnvägar, vilka åtnjuta statslån — lagstiftning härom har ju också uttryckligen begärts av 1920 års riksdag — men oss synes som om jämväl ur andra synpunkter än tillvaratagandet av statens intresse som långgivare denna enhetlighet skulle vara av den största betydelse, icke minst för bedömande av den ur allmän synpunkt mycket viktiga taxesättningen. Det förefaller oss därför befogat, att den föreslagna lagstiftningen omfattar alla enskilda järnvägar, icke blott de statsunderstödda.

De regler, som den föreslagna lagen om bokföring vid enskild järnväg uppställer för vinnande av enhetlighet i de enskilda järnvägarnas bokföring, måste vi sålunda hälsa med tillfredsställelse.

I vad angår de framlagda lagförslagens innehåll i övrigt kunna vi ej heller dela de betänkligheter, utskottets majoritet därutinnan hyser. Dessa regler gå ju i stort sett ut på att möjliggöra för järnvägsaktiebolagen att genom vissa friheter vid balansräkningarnas uppgörande undgå det tvång till likvidation, som eljest skulle kunna på grund av aktiebolagslagens hithörande regler förefinnas. Tillskapande av en sådan möjlighet finna vi tvärtom vara ur allmän synpunkt behjärtansvärt. Till skillnad från vad som gäller om aktiebolag i allmänhet synes nämligen ett järnvägsaktiebolags borgenärer — staten eller enskilda — sakna snart sagt varje intresse av att även i en ekonomiskt mycket brydsam situation få bolaget i likvidation. Detta i sin tur beror på det för dessa bolag säregna förhållande, att deras tillgångars realisationsvärde jämfört med det värde, tillgångarna representera under järnvägens drivande, i de flesta fall är försvinnande litet. I borgenärernas intresse ligger därför snarast att till det yttersta hålla järnvägsdriften i gång. Därvidlag sammanfaller för övrigt borgenärernas intresse med det allmännas. Oss synes som om detta intresse på ett väl avvägt sätt tillgodoses med de bestämmelser i förslaget, som i detta sammanhang avses. Det är därvid att märka, att därest någon borgenär möjligen skulle finna sin rätt träd för nära genom dessa bestämmelser, utvägen att sätta bolaget i konkurs alltjämt står honom öppen. Och någon fara att, såsom från något håll antytts, ifrågavarande bestämmelser skulle vara ägnade att föra fordringsägarna bakom ljuset med avseende å ett bolags verkliga ekonomiska ställning, synes oss icke vara för handen. De detaljerade bestämmelser med avseende å bokföringen jämväl i nu förevarande hänseende, som förslaget innehåller, synas snarare öka den givetvis alltid begränsade möjligheten att enbart genom studium av ett bolags räkenskaper sluta sig till dess verkliga ekonomiska ställning.

Med hänsyn till det anförda och då de framlagda lagförslagens detaljbestämmelser icke synas kunna giva anledning till befogade anmärkningar, få vi hemställa,

- 1) att ifrågavarande proposition måtte av riksdagen bifallas;
samt
 - 2) att den i anledning av propositionen väckta motionen nr 233 i första kammaren måtte anses besvarad genom den i första punkten gjorda hemställan.
-