

## Nr 8.

Ankom till Riksdagens kansli den 13 februari 1913 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om lagstiftning mot illojal konkurrens vid trafik med ångfartyg m. m.*

*Närvarande:* Herrar Widén, af Ekenstam, Söderbergh\*, Stårner, Gezelius, Alexander-son, greve Lagerbjelke, greve Spens, Dahl, Petersson i Lidingö villastad, Pettersson i Södertälje, Lindqvist i Stockholm\*, Svensson i Saläng, Igel, Johansson i Mellbyn och Borg.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Uti en inom Andra kammaren väckt, till lagutskottet hänvisad motion, nr 95, har herr *E. G. H. Åkerlund* hemställt, att Riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, huruvida den illojala konkurrens, som till stor skada för den trafikerande allmänheten understundom förekommer vid person- och godstrafik med ångfartyg, må kunna förekommas, samt huruvida det kan finnas lämpligt föreskriva, att de gods- och passageraravgifter, vilka debiteras den trafikerande allmänheten av enskilda ångfartygsbolag och rederier vid reguljär trafik å våra farvatten, böra underkastas granskning och fastställelse av någon offentlig myndighet för att bliva gällande, och därefter förelägga Riksdagen förslag till den lagstiftning, vartill en sådan utredning kan giva anledning.

Till stöd för denna sin hemställan har motionären anført:

»Då befolkningen i våra vidsträckta skärgårdar, isynnerhet å öarna, i de flesta fall alls icke och i bästa fall blott i ringa mån drager några nämnvärda fördelar av, vare sig statens eller under statens kontroll stående järnvägar, ej heller av andra genom det allmännas försorg tillkomna och

*Bihang till Riksdagens protokoll 1913. 9 saml. 8 häft. (Nr 8).*

underhållna kommunikationer, ehuru denna befolkning likasom övriga medborgare mången gång bidragit till dem, utan för sin samfärsel numera nära nog uteslutande är hänvisad till enskilda ångbåtsbolags eller egen företagsamhet, synes det mig, som om det vore en akt ej blott av rättvisa, utan ock av största vikt för en stor befolkning, om statsmakterna tillsåge, det ej kapitalstarka konsortier missbruka sin övermakt och oskäligt uppskörta den allmänhet, som nödgas använda sig av de av dem tillhållna trafikmedlen, eller vidtaga allehanda åtgärder till förekommande av skärgårdsbefolkningens bemödanden att förskaffa sig av dessa konsortier oberoende, goda och lämpliga sådana. Uti åtskilliga ångbåtsbolag för insjö- och inomskärstrafik är lantbefolkningen ganska ofta intressenter och såväl dessa bolag som jämväl en del andra för trafik i våra skärgårdar och innanvatten hava på ett berömvärt sätt lagt sig vinn om upparbetande av nya trader och den trafikerande allmänhetens bästa i övrigt, men andra ångbåtsbolag för ifrågavarande trafik, vilka tillkommit uteslutande som affärsföretag, hava mången gång ådagalagt synnerlig likgiltighet för kommunikationsväsendet och över hövan sökt tillgodose uteslutande sina intressen.

Bland dessa senare ångbåtsbolag finnas de, vilka sedan länge förstått behärska stora områden av våra skärgårdar och synbarligen anse sig där böra ensamma äga monopol på ångbåtstrafiken, samt därför icke heller skytt några tillåtna medel för att hämma en konkurrens för att, så fort detta hunnit ske, åter kunna behandla den trafikerande allmänheten efter behag. Ja, åtminstone ett sådant affärsbolag har till och med under senare tider avsatt betydliga medel till s. k. konkurrensfond att hava till hands, så fort någon opposition bland menigheten yppar sig.

Den behandling allmänheten rönt från sådana allsmäktiga trafikbolag har emellertid understundom tvungit densamma att, om än med stora uppoffringar, taga sina trafikangelägenheter i egen hand för att på så sätt söka åstadkomma drägliga förhållanden, ordnade ej efter bolagens gottfinnande, utan efter allmänhetens behov; men varje gång sådant förekommit, hava initiativtagarna på allt annat än angenämt sätt så fått erfara det allsmäktiga bolagets misshag, att de till och med ställts utan alla kommunikationer, intill dess de beslutade egna ångbåtarna hunnit anskaffas, och så fort detta skett, har bolaget upptagit en för det nya företaget totalt förödande konkurrenstrafik, varigenom ock nära nog varje sådant företag från befolkningens i skärgården sida inom kort tid gått under och de med stora bekymmer och uppoffringar anskaffade tidsenliga ångbåtarna övertagits av bolaget på ett eller annat sätt, eller annars måst avyttras.

Såsom exempel på, huru ett kapitalstarkt konsortium anser sig kunna

förfara mot svagare konkurrenter bland lantbefolkningen, må anföras, att flerfaldiga gånger efter det denna befolkning vågat söka ställa sig oberoende av bolaget för att kunna ordna trafiken efter sina krav och fått sina ångbåtar i gång, bolaget uppehållit trafiken i samma leder mot en från 1 krona 50 öre till 25 öre nedsatt passagerareavgift och godsavgift i proportion därefter, varjämte ock understundom fri förtäring bestått, och fortsatt därmed, intill dess konkurrenterna blivit kuvade, varefter bolaget åter fullständigt efter gottfinnande kunnat ordna trafikförhållandena och mer än väl taga skadan igen.

Kommer nu härtill, att den inrikes ångbåtsfarten å våra havskuster i allt större utsträckning tagits om händer av mäktiga truster, så torde väl behövas ses till att dessa icke missbruka sin makt till befolkningens skada, ty den konkurrens med järnvägarna, varom man så gärna talar, lär förvisso ej kunna ifrågakomma, då sjöfarten städse mäktar underbjuda dessa.

Om än sjöfarten själv bekostar en god del av säkerhetsanordningarna för densamma, så lär staten ändock så pass nödgas träda emellan och nedlägga penningar för dem, samt för hamnanläggningar m. m., att det ingalunda kan finnas obilligt, om staten i gengäld fordrar att få ett ord med, då det gäller konkurrensen och de avgifter, som uttagas från allmänheten. Visserligen håller jag före, att staten ej i oträngt mål bör lägga sig ombord med den enskilda företagsamheten, men då det, som i detta fall, gäller en verklig livsfråga för en stor och viktig del av vår befolkning, anser jag, att det här, såsom vid de enskilda järnvägarna, bör vara det allmännas skyldighet att träda reglerande emellan och så ordna dessa trafikförhållanden, att visserligen ångfartygsintressenterna se sig i stånd erhålla god, skälig vinst av företagen, men även att illojal konkurrens och obilliga krav från ekonomiskt övermäktige ej må verka fördärligt för en stor del av befolkningen.

Jag vågar visserligen ej föreslå, vilka åtgärder kunna finnas lämpliga för åvägabringande av ett bättre sakernas tillstånd; men det förefaller mig, att de, vilka driva någon stadigvarande person- och godstrafik i våra farvatten mot avgift, borde finnas skyldiga att, innan trafiken igångsättes, göra anmälan därom hos någon offentlig myndighet, med uppgivande av de platser, som under seglationstiden skola angöras, för så vitt passagerare och gods av någon betydelse där finnes att upphämta eller avlämna, samt om ungefärliga tiden för båtarnas avgång och ankomst från och till ändstationerna under normala förhållanden, ävensom om de olika taxor för person- och godsbefordran, som skola tillämpas, och vilka taxor skola fastställas oförändrade eller — då därtill finnes skäl — efter nödig ändring

för att bli gällande samt icke få underskridas, utom i vissa bestämda fall, såsom vid större transporter och dylikt.

Vilja fartygsägarna konkurrera sinsemellan i fråga om fart, bekvämlighet och tillmötesgående mot allmänheten, så är ju därom intet annat än gott att säga.

Jag skulle här kunnat anföra exempel på vad jag ovan uppgivit, med angivande av namn m. m., men då vederbörande enligt nu gällande lagstiftning varit i sin fulla rätt, anser jag mig ej böra göra detta.»

*Utskottets  
yttrande.*

Vid 1912 års riksdag väcktes inom Andra kammaren två motioner i liknande syfte som den nu ifrågavarande. I den ena av dessa hemställdes om utredning och förslag för tillgodoseende av det allmännas intresse vid fråga om anordnande av sjökommunikationsförbindelser, särskilt sådana, som avsåge persontrafik inomskärs, och ifrågasattes därvid av motionären införande av koncessionstvång vid anordnandet av dylika kommunikationer. I den andra motionen, som väcktes av samme motionär, vilken nu åter dragit frågan under Riksdagens prövning, hemställdes om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning, huru den illojala konkurrens, som till skada för den trafikerande allmänheten understundom förekomme vid den person- och godstrafik med ångfartyg, som idkades i våra skärgårdar och måhända även i åtskilliga av våra mindre vattendrag, skulle kunna förekommas, samt att förslag till den lagstiftning, vartill en sådan utredning kunde giva anledning, måtte föreläggas Riksdagen.

De nämnda motionerna avstyrktes i avgivet utlåtande av Andra kammarens tredje tillfälliga utskott och blevo jämväl av kammaren avslagna.

De missförhållanden, som i de vid förra årets riksdag väckta motionerna berördes, hava även föranlett den nu ifrågavarande motionen, vilken emellertid av motionären utsträcks att avse den inrikes sjötrafiken i allmänhet. Särskilt har motionären därvid ifrågasatt införande av föreskrift därom, att de gods- och passageraravgifter, vilka debiteras den trafikerande allmänheten av enskilda ångfartygsbolag och rederier vid reguljär trafik å våra farvatten, böra underkastas granskning och fastställelse av någon offentlig myndighet för att bli gällande.

Såsom skäl för sitt avstyrkande av de vid 1912 års riksdag väckta motionerna anförde tillfälliga utskottet i sitt ovannämnda utlåtande bland annat.

»Onekligen framvisar den i Stockholms skärgård förekommande konkurrensen, sådan den av motionärerna framställs, mindre tilltalande sidor; dock vill utskottet icke på grund av vad som här kan hava förekommit

tillråda, att man på lagstiftningens väg går fram mot en konkurrens, vars huvudsakliga vapen är det för konkurrensen typiska eller underbjudande i pris å den prestation, som erbjudes. En dylik konkurrens torde skärgårdsbefolkningen nämligen i stort sett ha gagn utav. Däremot anser utskottet ej uteslutet, att till skydd mot maktmisbruk av den i konkurrensen segrande eller den, som på annat sätt kommit att intaga en monopoliserad ställning, staten skulle nödgas genom något af sina organ, t. ex. Konungens befallningshavande, fastställa maximitaxor och turlistor för trafiken. Med stöd av ordningsstadgan för rikets städer har överståthållarämbetet i Stockholm utfärdat reglemente för ångslupstrafiken i Stockholm och dess omgivningar samt meddelar enligt detta tillstånd med fastställande av taxor och antal turer åt dem, som driva sådan trafik. En på lagstiftningens väg åstadkommen utvidgning av denna anordning att omfatta även större båtar och ett vidsträckt område inom skärgården anser utskottet ej otänkbar, om förhållandena skulle utveckla sig därhän, att fara uppstode för att skärgårdsbefolkningen skulle bli uppskörtad och illa tillgodosedd i trafikhänseende från ångbåtsbolagens sida.

Då emellertid, så vitt utskottet har sig bekant, ej förekommit maktmisbruk i den utsträckning, att giltiga skäl kunna anses föreligga att inskränka den frihet, som på sjön hittills varit rådande, och under vilken våra sjökommunikationer i stort sett gynnsamt utvecklats, anser utskottet ej skäl föreligga till vidtagande av åtgärder i nu antydd riktning.»

I likhet med tillfälliga utskottet anser lagutskottet de av motionären skildrade förhållandena i vissa hänseenden innebära oegentligheter, vilkas förekommande otvivelaktigt vore önskvärt. Utskottet kan dock icke finna, att desamma äro av den beskaffenhet, att det kan anses tillrådligt att söka på lagstiftningens väg ingripa. För de ifrågavarande kommunikationerna, för vilkas möjliggörande icke såsom fallet är med andra slag av trafikmedel krävas särskilda åtgärder för ban- eller väganläggning m. m., utan där vattnet i regeln bereder en väg, som av ålder ansetts och fortfarande anses stå öppen för alla, har enligt utskottets förmenande den fria konkurrens, som hitintills varit rådande, i allmänhet visat sig synnerligen gagnelig. Att därför i fråga om dessa kommunikationer — för så vitt motionären med sin ovan intagna motion avsett något dylikt — i lag stadga ett koncessionsförfarande av ena eller andra slaget, bör enligt utskottets mening icke ifrågasättas.

Såsom tillfälliga utskottet anført, torde det visserligen icke vara otänkbart, att, likasom taxor fastställas i fråga om järnvägstrafiken, automobiltrafiken m. fl. kommunikationsgrenar, staten genom något av sina organ,

såsom t. ex. Konungens befallningshavande, fastställde taxor för sjötrafiken. Men att i lagstiftningsväg meddela föreskrifter om fastställande av dylika taxor synes utskottet så mycket mindre böra komma i fråga, som all utredning saknas därom, huruvida verkningarna av en dylik åtgärd kunna antagas bliva gynnsamma för sjötrafiken i allmänhet. Ogörligt lär det väl under alla förhållanden vara, att, såsom motionären synes förutsätta, till avhjälpande av de speciella missförhållanden, som i motionen beröras, minimitaxor skulle kunna fastställas för gods- och passageraravgifter vid sjötrafiken, en anordning, hvilken, såvitt utskottet har sig bekant, icke har motsvarighet på något annat dylikt område.

Under alla omständigheter synas de förhållanden med avseende å skärgårdstrafiken, som motionären tagit till utgångspunkt för sin framställning och vilka i allt fall endast torde vara av en mera lokal betydelse, icke kunna motivera ett ingripande beträffande landet i dess helhet medelst en lagstiftning sådan som den av honom ifrågasatta, vilken kunde lägga hinder i vägen för en på förevarande område naturlig konkurrens, som även torde vara bäst ägnad att tillgodose den stora allmänhetens intressen.

Det torde vara tvivelaktigt, om, såsom det tillfälliga utskottet i sitt ovanberörda betänkande antagit, det förslag till lag mot illojal konkurrens, vars utarbetande ingår i patentlagstiftningskommitténs uppdrag, kan komma att upptaga stadganden, som kunna få tillämpning även på här avsedda förhållanden. Utskottet vill emellertid erinra, att därest, såsom motionären synes antaga, allvarligare missförhållanden skulle vara att befara därav, att ångbåtstrafiken skulle i större utsträckning omhändertagas av truster eller eljest på ett eller annat sätt monopoliseras, sådana missförhållanden torde vara av beskaffenhet att böra tagas i betraktande af den kommitté, som erhållit i uppdrag att utreda frågan om en lagstiftning rörande karteller och truster och som för närvarande är sysselsatt med denna utredning.

På grund av vad utskottet sålunda anför, får utskottet hemställa,

att ifrågavarande motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 13 februari 1913.

På lagutskottets vägnar:

JOHAN WIDÉN.