

Nr 242.

Av herrar **Henriksson** och **Arneberg**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 115, med förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Genom Kungl. Maj:ts proposition nr 115 har riksdagen förelagts ett förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. I 18 paragrafen i detta förslag till förordning inrymmer en fråga, vars avgörande blir av utomordentligt stor betydelse för den yrkesmässiga automobiltrafikens utövare och för övrigt för hela den framtida gestaltningen av denna näring. Genom denna paragraf avser departementschefen att reglera hur det skall förfaras med ett trafikillstånd, då dess innehavare avlider, samt de efterlevandes rättsliga ställning i den då uppkomna situationen.

Redan nu är ju rätten att bedriva yrkesmässig automobiltrafik beroende av tillstånd. Det har emellertid hittills icke funnits några i författningarna fastställda regler om hur det vid en trafikillståndshavares frånfälle skall förfaras med hans tillstånd. Det har dock härför utbildats en praxis, som grundat sig på den allmänna rättsuppfattningen och som tidigare tillämpats av samtliga tillståndsgivande myndigheter i landet. Denna praxis innebär, att den avlidne tillståndshavarens änka eller en son till honom, som arbetar i rörelsen, om de så önska få trafikillståndet på sig överfört och därigenom beredas sin försörjning, då de kunna fortsätta den avlidnes trafikrörelse. Men de tillståndsgivande myndigheterna ha även medgivit — och göra det fortfarande på ett par undantag när — att den upparbetade trafikrörelsen överlåtit på annan härför kvalificerad person, varvid dödsboet kunnat få inte endast betalt för bilar, tillbehör och andra inventarier utan även skälig ersättning för rörelsens good-will-värde.

Mot denna allmänt tillämpade och på allmänna rättsmedvetandet grundade praxis gjordes år 1935 av överståthållareämbetet i Stockholm ett betydelsefullt avsteg. Ämbetet beslöt nämligen detta år att för Stockholms vidkommande tillämpa en ny praxis, som i regel berövade änkor och även söner till en avlidne trafikillståndshavare möjlighet att erhålla dennes trafikillstånd. Stärbhusen tillätos att fortsätta rörelsen sex månader efter tillståndshavarens död, under vilken tid rörelsen skulle avvecklas. För änkor förlängdes denna avvecklingstid till tre år. Men därefter voro änkor, som i de flesta fall för sin försörjning voro helt beroende av den av mannen förut bedrivna trafikrörelsen, berövade alla existensmöjligheter.

Den nu föreliggande propositionen bygger på ett förslag av 1936 års trafikutredning. I 18 paragrafen i författningsförslaget har, som förut nämnts, departementschefen gjort ett försök att enhetligt för hela landet reglera frågan om hur med ett trafiktillstånd skall förfaras, då innehavaren avlider, samt de efterlevandes rättsliga ställning i detta sammanhang. Den 18 paragrafens 1 moment överensstämmer med formuleringen av motsvarande paragraf i trafikutredningens förslag. Enligt denna lagtext torde hinder icke föreligga att tillämpa den praxis, som hittills varit i bruk över hela landet — på senare tid med undantag för Stockholm och tre andra städer. Det torde även ha varit 1936 års trafikutrednings mening att lämna denna möjlighet öppen. Genom lagtextens formulering lägges i den tillståndsgivande myndighetens hand att vid en tillståndshavares frånfälle pröva skälen för en överlåtelse av tillståndet till person, som de efterlevande föreslagit. Att denna person kan vara änkan efter eller en son till den avlidne är icke uteslutet. Det säges vidare att »vid ansökan om tillståndets överförande på annan skall fogas avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen». Ett sådant avtal kan självfallet innehålla bestämmelser både om inlösen av alla befintliga inventarier, som tillhöra rörelsen, och om ersättning för good-will. Den tillståndsgivande myndigheten gives dock möjlighet att pröva skäligheten hos avtalsbestämmelserna.

Men även om 18 paragrafens 1 moment lämnar dessa möjligheter öppna, så utesluter dess formulering heller icke en fortsatt och utbredd tillämpning av den praxis, som 1935 infördes av överståthållareämbetet i Stockholm och som hittills upptagits av tre andra tillståndsgivande myndigheter.

Det motiv, som anfördes av överståthållareämbetet, då ämbetet 1935 ändrade principerna för överförande av trafiktillstånd, var att äldre, välmeriterade droskförare skulle beredas tillfälle att bli sina egna företagare. Erfarenheterna utvisa emellertid att denna ämbetets nya praxis ur social synpunkt vållat mera skada än nytta. De änkor, som berövas den avlidne makens trafiktillstånd, ställas i de flesta fall helt utan försörjningsmöjligheter. Ämbetet har icke ens tagit hänsyn till de fall, då ifrågavarande trafik-tillstånd genom den tillståndsgivande myndighetens förmedling betalats med makarnas alla sparmedel. Hela det kapital, som makarna i gemensamt arbete med möda hopbragt och investerat i rörelsen och som de hoppats få glädje av på sin ålderdom, går till spillo.

Vad de äldre droskförarna beträffa, så blir värdet för dem av det nya förfarandet synnerligen problematiskt. Deras ställning belyses på ett talande sätt av två äldre droskförare i uttalanden för tidningen Social-Demokraten av den 14 mars 1938. Dessa uttalanden skedde i anslutning till att sex droskägaresöner hos Kungl. Maj:t överklagat Ö. Å:s avslag på deras anhållan att erhålla avlidna fäders droskrättigheter. Droskförarna framhöllo, att om deras arbetsgivare icke skulle erhålla rättigheter till företagets fortsatta bedrivande, så skulle samtliga anställda bli ställda på bar backe. Av de ifrågavarande anställda voro åtta i 50-årsåldern och en 65 år. De

ansågo sig därför ha minimala utsikter att erhålla ny anställning. Endast två av dem hade några utsikter att någon gång under en ej alltför avlägsen framtid erhålla rättigheter. De båda droskförarna framhöll vidare att utsiktarna att bli droskägare vid 55—60 års ålder knappast var något att sträva efter. Den då senast utlämnade rättigheten hade gått till en 64-årig förare. De ansågo det föga lämpligt att vid så hög ålder ikläda sig skulder, då sjukdom och andra besvärliga omständigheter lätt kunde tillstöta.

Resultatet av denna ordning blir — som framhållits av herr Holtz i reservation till 1938 års trafiksakkunnigas betänkande — »en ständig kretsgång med utblottade stärbhus, försörjningslösa änkor och barn samt ålderstigna förare, vilka bli droskägare strax före sitt frånfälle och i sin tur efterlämna nya stärbhusdelägare i nöd och bekymmer och ekonomisk otrygghet».

En dylik ordning förefaller oss synnerligen olycklig. Vi hysa den bestämda uppfattningen att författningen måste giva ett vidare skydd åt redan bestående trafikföretag varigenom större ekonomisk trygghet skapas icke endast för de efterlevande till en avliden trafik tillståndshavare utan även för de i hans företag anställda.

Departementschefen synes emellertid i sitt nu framlagda förslag förutsetta, att den praxis, som överståthållareämbetet numera tillämpar, skulle få en vidgad användning över landet. I avsikt att giva stärbhusdelägare efter avliden trafikrättighetshavare en möjlighet att erhålla åtminstone någon del av det i rörelsen investerade kapitalet tillbaka, har departementschefen i sitt författningsförslag till 18 paragrafen fogat ett 2 moment av följande innehåll:

»Avliden tillståndshavare, vilken bedrivit yrkesmässig trafik såsom självständigt yrke, må den tillståndsgivande myndigheten, på framställning av dödsboet, såsom villkor för tillstånd, som beviljas annan i stället för den avlidne, föreskriva skyldighet för den nye tillståndshavaren att i viss omfattning inlösa den eller de automobiler, som den avlidne eller dödsboet använt i sin trafikrörelse. I samband med sådan föreskrift äger myndigheten jämväl meddela erforderliga bestämmelser för reglerande av inlösningsplikten.»

Detta moment blir i realiteten endast en tämligen värdelös gest. Det allvarligaste är dock att dess innebörd väsentligen förtar den positiva innebörd, som *skulle kunna inläggas* i moment 1 vid en mera välvillig tolkning. Moment 2 fastslår nämligen, att ett dödsbo efter en avliden tillståndshavare på sin höjd »i viss omfattning» skulle kunna få ersättning för »den eller de automobiler, som den avlidne eller dödsboet använt i sin trafikrörelse». Det är därvid för det första att observera att de i yrkesmässig automobiltrafik använda bilarna mera sällan innehavas av tillståndshavarna med full äganderätt. De äro vanligen köpta mot avbetalnings- eller hyreskontrakt. Dessa bilar — och i särskild grad gäller detta specialbyggda droskbilar — nedgå mycket hastigt i värde; i allmänhet lika hastigt, som avbetalningarna på kontraktet. Sitt värde ha de främst som integrerande del av företaget såsom

helhet. Verkningarna av bestämmelserna i moment 2 skulle därför i de flesta fall endast bli, att den nye tillståndshavaren övertager företrädarens avbetalningskontrakt. En regel av sådant innehåll kan möjligen bli till fördel för automobilförsäljarna, men knappast för trafikbilägarna.

För det andra borde det väl ej vara departementschefen obekant, att det till en trafikrörelse måste höra en hel del inventarier förutom bilar. Det finns reservdelar, tillbehör, drivmedel, oljor, verktyg, anordningar för reparationer, garage o. s. v. Är det inte alls meningen att dylika inventarier skulle inlösas? Dessa förnödenheter torde dock vanligen besittas med äganderätt av företagaren.

För det tredje ha vi frågan om good-will. Det har framhållits i motiveringarna till det nu framlagda förslaget, att det sällan eller aldrig kan föreligga ett sådant värde inom droskrörelsen i de större städerna, där man icke kan tala om någon egen kundkrets för den enskilde droskägaren. En sådan uppfattning är mycket svårt att förstå. I de större städerna ha biltrafikföretagen sammanslutit sig om gemensamma beställningscentraler. *En sådan organisation innebär snarare ett högre good-willvärde för de anslutna företagen, vilka genom denna anordning jämnare kunna utnyttja sin bilpark och effektivare betjäna kunderna — trafikanterna.* Att förfäktas en annan uppfattning är lika orimligt som att påstå att t. ex. ett fabriksföretag, som har nederlag över hela landet, varifrån varorna snabbt och med lägsta fraktkostnad kunna komma kunderna tillhanda, besitter ett lägre good-willvärde än det företag som endast har ett centrallager varifrån varje liten försändelse skall utgå ofta på betydande transportvägar.

På landet kan en trafikant nödgas telefonera till en hel rad av trafikbilägare innan han kan uppbringa en ledig bil. Han kan därigenom förlora mycken dyrbar tid. Denna anordning anse »sakkunniga» innebära en högre och värdefullare form för företagsamhetens bedrivande! Om en dylik uppfattning skall stadfästas av riksdagen, då hämmar man en ur trafikanternas synpunkt ytterst önskvärd utveckling. Något dylikt kan nämligen icke stimulera trafikbilägarna att utveckla bruket av beställningscentraler.

Om några regler för ekonomisk ersättning vid överlåtelse av trafiktillstånd skola inrymmas i lagtexten, så böra otvivelaktigt de här anförda synpunkterna på frågan beaktas. Enligt vår uppfattning torde det dock vara tillräckligt, om dessa synpunkter inryckas i motiveringen till 1 momentets andra stycke, där det talas om »avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen».

På sidan 135 i propositionen uttalar departementschefen: »Principiellt kan arvsrätt till rättigheter av förevarande slag icke erkännas. *Detta får givetvis icke föranleda, att icke stärbhusdelägare framför annan sökande kan ifrågakomma till erhållande av den avlidnes trafiktillstånd, därest han härför befinnes mest lämplig.*» Vilken rimlig motivering finns det till att stärbhusdelägarna skola sättas i en andrahandsställning? Är det icke tillräckligt betryggande för trafiken om de äro *lika lämpliga* som andra?

Såsom vi förut framhållit är det av synnerligen stor betydelse ur sociala och ekonomiska synpunkter att redan arbetande företag på detta område i största möjliga utsträckning bevaras i kontinuerlig drift. Med hänvisning till vad vi här anfört hemställa vi därför,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts föreliggande förslag till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., att 18 paragrafen erhåller följande lydelse:

»Tillstånd till trafiktillståndet.»

»Vid ansökan överlåtelsen.»

»Den tillståndsgivande framställningen.» Företrädesrätt till erhållande av tillstånd bör dock medgivas tillståndshavares änka, som för sin försörjning är beroende av verksamhetens fortsatta bedrivande, samt avliden tillståndshavares son, vilken arbetar i företaget,

samt att i övrigt i motionen framförda synpunkter beaktas i motiveringen.

Stockholm den 1 april 1940.

Torsten Henriksson.

Gustaf Arnemark.