

## Nr 190.

Av herr **Hage**, om viss reglerande lagstiftning beträffande bil- och busslinjer.

Förseendet av de olika bygderna i landet med tillfredsställande kommunikationer är av ett synnerligen stort allmänt intresse, både för dessa bygder och för landet i sin helhet. För tillgodoseendet av detsamma har lagstiftningen vid upprepade tillfällen slagit fast, att här måste enskilda ägandentressen vika för ett högre och allmänt intresse, som ofta avser att i nämnda hänseende tillgodose en hel bygd och skapa förutsättningarna för utvecklingen av dess näringar m. m.

Från här nämnda utgångspunkter ha bestämmelserna om rätt till expropriation för diverse kommunikationsändamål genomförts i svensk lag. Så ha exempelvis tillkommit bestämmelser därom, att fastighet, som tillhör annan än kronan, må tagas i anspråk genom expropriation, om Konungen prövar det nödigt, för allmän väg på landet eller i stad, järnväg eller spårväg m. m.

Däremot torde det förhålla sig så, att om det gäller att samordna en busstrafik i en bygd och det därvid befinner sig nödvändigt att inköpa ett flertal enskilda linjer för att sammanföra dessa till en gemensam linje, genom vars tillkomst busstrafiken kan bättre och effektivare organisatoriskt utnyttjas till fördel för hela bygden, så existerar däremot ej enligt svensk lag en sådan rätt. Ej heller existerar över huvud taget en sådan reglerande lagstiftning för bil- och busslinjer i allmänhet — även om kanske i något enstaka fall gällande bestämmelser om koncession (K. F. 25 okt. 1940 ang. yrkesmässig automobiltrafik) kunna här komma till användning. Och likväl torde det kunna anses som ett betydande intresse för en bygd, att en enskild busslinje i vissa fall förvärfvas av det allmänna, i synnerhet då det kan påvisas, att man därigenom kan erhålla en större effektivitet i trafikhänseende för hela bygden.

Detta förhållande — som kanske delvis har sin grund däri, att expropriationsrätten hittills i allmänhet endast kommit att omfatta *fastigheter* och *jord* — kan ur här ovan nämnda utgångspunkter anses vara ett missförhållande. I många fall kan detta leda till att en hel stor bygd tillbakasettes i trafikhänseende, vilket kan ske i de fall, då ägaren av den enskilda busslinjen tjuvhåller på, att hans enskilda rätt skall sättas framför bygdens allmänna intresse. Men även i de fall, då han tack vare sin maktposition kan fordra en rent orimlig lösensumma, vilken, om den betalas, kan komma att vila som en ekonomisk tyngd också på trafikanterna och på bygden i

allmänhet, även om koncessionsbestämmelserna kunna i någon mån här verka återhållande på taxesättningen.

Detta förhållande, att ingen möjlighet föreligger att genom expropriation genomdriva ett inköp av en busslinje, även i de fall, där detta skulle vara till en betydande fördel för trafikens ordnande inom en stor bygd, har klarlagts i följande sammanhang. Då det gäller Norrland och särskilt dess kustbygd, har frågan om åstadkommande av en kustbana genom Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten upp till Haparanda under de senaste tiderna aktualiserats och diskuterats. Emellertid har även som ett alternativ framförts ett projekt därom, att det i stället — åtminstone i avvaktan på tillkomsten av en kustjärnväg — skulle åstadkommas en s. k. stambillinje, som förenade de sydligaste och de nordligaste delarna av Norrlands kustland med varandra.

Nu existerar emellertid på denna långa linje ett flertal privata bussföretag. Det har då vid utredningen av denna fråga framkommit, att enda möjligheten att uppnå målet att åstadkomma en sådan stambillinje är, att frivillig uppgörelse om inköpande av bussar m. m. sker med var och en av alla dessa busslinjeägare. Men nu behövs det ju endast, att någon av dessa tredskas och nekar, för att det ej skall bli något av med hela denna förbygden så betydelsefulla plan. Den omständigheten, att resp. ägare har kunskap härom, måste givetvis åstadkomma, att anspråken på lösensumman kunna uppskrivas till det rent orimliga. Detta har också kunnat konstateras inom Norrbotten, där en uppgjord plan att åstadkomma en stambillinje mellan tvenne betydelsefulla länsdelar hittills stupat, främst på att orimliga priskrav framförts för överlåtandet av den rullande materielen m. m.

Nu kan det möjligen sägas, att det allmänna i ett sådant fall kan vid sidan av den enskilda busslinjen starta en egen linje och kanske på detta sätt göra ägaren av den gamla linjen mera benägen till en rimlig uppgörelse. Men denna utväg leder ju — i den mån den fullföljes — till en ur nationalekonomiska utgångspunkter icke tilltalande och onödig kapitalförbrukning och är därför knappast att rekommendera.

Med utgångspunkt från vad här ovan anförts anser motionären alltså, att det vore rimligt att som en utväg inom detta område i sista hand — men först sedan frivilliga förhandlingar strandat — det skapades möjligheter att tillgripa expropriationsvägen. Ty det måste ur alla synpunkter anses orimligt, att en hel bygds försök att få ordnade och bättre trafikförhållanden — med det uppsving som därav kan följa för bygden — skall kunna förhindras eller försvåras endast av enskilda personers profitintressen. Inom parentes kan här omnämnas, att inom vissa delar av Norrland kunnat konstateras, att särskilt ett storkapitalistiskt företag med synbarligen obegränsade kapitaltillgångar under de senaste åren varit på jakt för att inköpa en del räntabla bussföretag samt även lyckats lägga sig till

med en del sådana. Dessa manipulationer ha bl. a. inneburit, att det i en hel del fall icke längre är ett *lokalt* småkapital, som äger resp. busslinjer, utan ett profitsökande *storkapital*, placerat i en annan del av landet, som antagligen endast har en enda avsikt med förvärvet, nämligen att vid ett eventuellt ordnande av busstrafiken till fördel för bygden och landet söka avkräva det allmänna största möjliga uppjobbade försäljningspris — något liknande har ju som bekant försökts med våra vattenfall, fastän statsmakterna där vidtagit vissa försvarsåtgärder, vilka skulle vara väl motiverade även inom detta område.

Det är emellertid icke motionärens mening att här direkt — utan någon föregående utredning — begära att en expropriationslagstiftning omedelbart åstadkommes inom här nämnda område. Kunna andra lika effektiva åtgärder tillgripas i detta fall till gagn för det allmänna intresset, så må detta ske. Huvudsaken är, att våra busslinjer — vilka nu utgöra en icke obetydlig del av landets trafiknät — icke göras till föremål, som nu sker på en del håll, för ett nu hotande prisuppjobbade med därmed följande belastning av trafiken. Det är också av en betydande vikt, att ett liknande jobberi icke skall lägga hinder i vägen för ordnandet av busstrafiken på sådant sätt som kan anses lämpligt för höjande och effektiviserande samt ett lämpligt samordnande av busstrafiken främst i sådana bygder, där frånvaron av järnvägar helt eller delvis leder till att befolkningen i stor utsträckning måste använda sig av bussväsendet för sina resor.

Under hänvisning till vad här anförts — och under starkt betonande av att denna motion icke syftar till att förhindra, att här nämnda busslinjeägare erhålla en *rimlig* och *skälig* betalning vid avyttrande av sin egendom — hemställes alltså,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte låta utreda, huruvida och på vilket sätt eventuellt genom införande av en expropriationslagstiftning eller genom bestämmelser om opartisk uppvärdering vid försäljning eller på annat sätt — åtgärder kunna vidtagas för att landets buss- och billinjer ej bli föremål för prisjobberi vid försäljningar med därmed följande belastning av den trafikerande allmänheten samt att framför allt åtgärder vidtagas, som kunna leda till att det — på sätt här ovan anförts — förhindras, att ägaren av en bil- eller busslinje fördröjer eller förhindrar ett sådant samordnande av busskommunikationerna i en bygd, som kan vara till fördel för bygden och dess befolkning.

Stockholm den 24 januari 1948.

*Ernst Hage.*