

Nr 315.

Av herr **Johanson, Karl August**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bemyndigande för järnvägsstyrelsen att åtaga sig borgensansvar för lån till aktiebolaget Svenska godscentraler m. fl. bolag.

Aktiebolaget Svenska godscentraler, i det följande benämnt A. S. G., bildades år 1935¹⁾ med Stockholms rederiaktiebolag Svea som huvudintressent och med ändamål bland annat att driva förmedling av transporter med lastbilar. Efter hand inköptes och drevs i särskilda dotterbolags namn rörelse på ett tiotal platser, vilken rörelse torde avsett en ren bilgodsförmedling i den bemärkelse varom stadgas i 33 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik. Från och med 1943 upphörde rörelsen vid de olika dotterföretagen och A. S. G. driver i stället rörelsen i eget namn dels från huvudkontor i Stockholm, dels ock från avdelningskontor i ett 15-tal orter. På ett 40-tal andra platser har A. S. G. ombud, vilka äro fysiska eller juridiska personer. — Aktiebolaget Landtransport, vars firma tidigare var Kungsholms vedaktiebolag, har till ändamål att driva yrkesmässig biltrafik. Bolaget, däri Stockholms rederiaktiebolag Svea inträdde såsom huvuddelägare några år före kriget, driver rörelsen delvis genom dotterföretag. — I såväl A. S. G. som aktiebolaget Landtransport äro aktierna underkastade hembudsskyldighet. Båda bolagen bilda — jämte ett tredje bolag, vars verksamhet avser försäljning av drivmedel till bilar — administrativt en enhet samt bedriva lokal- och fjärrtrafik med lastbilar, samlastningstrafik med järnvägar och transportförmedling som omspannar praktiskt taget hela landet. År 1941 försålde Stockholms rederiaktiebolag Svea till trafikförvaltningen Göteborg — Dalarna — Gävle aktier motsvarande halva aktiekapitalet i bolagen, i samband varmed aktiestocken i företagen uppdelades i sjöfartsägda A-aktier och järnvägsägda B-aktier. Genom ett avtal samma år försålde härefter trafikförvaltningen till kungl. järnvägsstyrelsen, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande, tre femtedelar av trafikförvaltningens aktieinnehav i vartdera bolaget, d. v. s. tre tiondelar av aktierna i vartdera bolaget. Avtalet blev sedermera av Kungl. Maj:t, efter riksdagens hörande, godkänt.

I den skrivelse till Kungl. Maj:t, däri järnvägsstyrelsen hemställde om godkännande av berörda överenskommelse om förvärv för statens järnvägars räkning av aktier i förenämnda biltrafikföretag, yttrade styrelsen, bland annat,

1) Uppgifter återfinnas i Statens offentliga utredningar 1944: 39, s. 59 och 60.

att förvärvet vore ett led i en samordning av biltrafiken med järnvägar och sjöfart samt att värdet i uppgörelsen låge däri, att på en mängd orter kontakt åstadkommes mellan järnvägsförvaltning och bilorganisation, mellan järnvägs-ekonomi och biltrafikekonomi samt indirekt också mellan järnvägs- och sjöfartssynpunkter, vilket allt borde kunna medverka till en förbättrad transporthushållning och vara av särskild betydelse i det nydaningsskede, vari lastbilstrafiken komme att befinna sig efter slutet av nu pågående krig.

Beträffande A. S. G:s och aktiebolaget Landtransports nuvarande rörelse må nämnas, att bolagen härom framhållit följande¹⁾.

Det väsentliga i bolagens rörelse vore transportförmedlingen; omsättningen i denna vore närmare tre gånger så stor som inom åkerirörelsen. Den utveckling, som förevarit på så sätt att till transportförmedlingsrörelsen anskaffats ett antal trafikrättigheter genom särskilda bolag, vore synnerligen naturlig. En motsvarande företeelse vore vanlig inom sjöfarten, där ofta en mäklare, sedan han under några år lärt känna en viss trade, själv anskaffade tonnage för upprätthållande av trafiken. A. S. G. hade intill krigsutbrottet i landsvägs- trafik sysselsatt ett ständigt stegradt antal bilar, som vid höjdpunkten uppgick till 500 à 600. För närvarande ägde aktiebolaget Landtransport direkt eller indirekt cirka 100 bilar.

De trafiktillstånd, som numera ägdes av sistnämnda bolag med dotterföretag, innehades till ungefär hälften före december 1941, då järnvägarna ingingo som delägare i bolaget. Tillstånden hade icke tillkommit efter ansökan av bolaget, varigenom det skulle inneburi en utökning av yrkesmässiga trafiktillstånd i landet, utan de hade funnits innan bolaget kommit till i sin nuvarande form. En bilpark på omkring 100 bilar av en i gång varande bilpark inom den yrkesmässiga gruppen på cirka 14 000 kunde icke anses utgöra något monopolföretag. Bolagen ha vidare framhållit, att en viss koncentration av åkerirörelsen syntes lämplig och befogad både ur trafikantens och yrkesmannens synpunkt, eftersom i bolagsform driven rörelse medförde större kontinuitet, men samtidigt gjort gällande, att ifrågavarande rörelse i sig själv förhindrade uppkomsten av monopolartade företag.

I det vid förevarande proposition fogade statsrådsprotokollet uttalar kommunikationsministern, att några säkra slutsatser om räntabiliteten av den av de samägda biltrafikföretagen bedrivna rörelsen icke kunde dragas av utvecklingen under den tid, som förflutit sedan statens järnvägar förvärvade sin aktiepost, och som karakteriserades av onormala förhållanden på biltrafikens område. Intet hade emellertid inträffat, som motsade den förhoppning, varpå beslutet om statens delägarskap grundades. Anledning föreläge sålunda att förvänta, att ifrågavarande, av järnvägs- och sjöfartsintressen gemensamt ägda biltrafikföretag skulle kunna verksamt bidra till en god transporthushållning och en ökad samordning av skilda transportmedel samt i dessa hänseenden vara av särskild betydelse i det nydaningsskede, vari lastbilstrafiken torde komma att inträda efter slutet av det pågående kriget. Med hänsyn till det

¹⁾ Se anförda betänkande, s. 60.

anförda syntes skäl föreligga, att staten i samma mån som de enskilda aktieägarna medverkade vid anskaffandet av det kapitaltillskott, som erfordrades för att bolagen skulle kunna på ett ändamålsenligt sätt genom rationaliseringar och utvidgningar förbereda den transportverksamhet, som kunde beräknas ankomma på bolagen, då trafiken åter uppnådde eller överskredde förkrigstidens nivå.

Av dessa uttalanden i statsrådsprotokollet framgår, att någon övertygande motivering för statens medverkan till bolagens expansion icke förebragts. Ej heller torde det vara möjligt att under nu rådande förhållanden framlägga någon sådan.

Såsom inledningsvis framhållits, har A. S. G. redan före ikraftträdandet av förordningen den 25 oktober 1940 — medan särskilt tillstånd därtill icke erfordrades — bedrivit transportförmedlingsrörelse, alltså sådan rörelse, varigenom vederbörande åt allmänheten förmedlar utförandet av regelbundna transporter med bil mellan skilda orter. Enligt 33 § nämnda förordning får emellertid efter förordningens ikraftträdande sådan rörelse icke bedrivas utan tillstånd av statens biltrafiknämnd.

I skrivelse den 22 september 1941 hemställde biltrafiknämnden, att Kungl. Maj:t måtte förklara, att de i 33 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. meddelade bestämmelserna tills vidare, intill dess annorlunda bleve av Kungl. Maj:t förordnat, icke skulle äga tillämpning. Biltrafiknämnden erinrade i sin skrivelse inledningsvis om att ett stort antal ansökningar om tillstånd till bedrivande antingen av linjetrafik för godsbefordran eller av transportförmedlingsrörelse inkommit till nämnden under år 1941. Ansökningarna om tillstånd till linjetrafik härrörde till övervägande del från trafikutövare, vilka såsom innehavare av tillstånd till läns- eller stadstrafik redan tidigare — ofta under avsevärd tid — utövat regelbunden godstrafik mellan olika orter och vilka nu, efter ikraftträdandet av 1940 års förordning om yrkesmässig automobiltrafik, önskade erhålla linjetrafiktillstånd såsom stöd för rörelsens bedrivande. Även ansökningarna om tillstånd till bedrivande av transportförmedlingsrörelse kommo till övervägande del från personer eller företag, vilka redan förut — medan särskilt tillstånd därtill icke erfordrades — ägnat sig åt dylik rörelse.

Biltrafiknämnden anför vidare, att nämnden vid behandlingen av dessa ansökningar under då rådande förhållanden på transportmarknaden haft att taga ställning till ett flertal invecklade spørsmål. Nämnden hade därvid å ena sidan beaktat sökandenas önskan och behov att få den rörelse, som de tidigare bedrivit och som de önskade snarast möjligt återupptaga, legaliserad enligt bestämmelserna i 1940 års förordning. Å andra sidan hade nämnden måst taga hänsyn till de olägenheter, som skulle vara förenade med att under rådande förhållanden meddela tillstånd, vilka av skilda anledningar icke kunde för det dåvarande utnyttjas och vilkas framtida värde därför icke kunde bedömas.

I anslutning härtill meddelar nämnden, att resultatet av dessa överväganden hade, såvitt ansökningarna om tillstånd till linjetrafik anginge, blivit, att nämnden i princip funnit sig böra intaga den ståndpunkten, att dessa ansökningar tills vidare förklarades vilande.

Vad åter angår de till biltrafiknämnden inkomna ansökningarna om tillstånd att bedriva transportförmedlingsrörelse framhåller nämnden, att ett beslut, varigenom till nämnden inkomna ansökningar om tillstånd till sådan rörelse förklaras vilande, skulle betyda, att transportförmedlingsverksamheten helt lamsloges, detta jämväl till den del, som den avsåge att förmedla transporter av sådana varor eller på sådant avstånd, att dessa transporter icke drabbades av de inskränkningar i fråga om rätten att framföra lastbil, som vore stadgade i kungörelsen den 2 maj 1941 (nr 226) angående reglering av försäljningen och förbrukningen av smörjmedel. Biltrafiknämnden anför vidare.

De ansökningar om tillstånd att bedriva transportförmedlingsrörelse, som inkommit till biltrafiknämnden, härröra till övervägande del från transportförmedlingsföretag, vilka redan före ikraftträdandet av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. bedrivit transportförmedlingsverksamhet. Skälig hänsyn till dessa företag måste enligt nämndens mening kräva, att tillfälle beredes dem att i laga former bedriva sin rörelse i den omfattning, som denna alltjämt är förenlig med nu för trafikutövarna gällande restriktioner beträffande rätten att verkställa transporter av gods i yrkesmässig trafik.

Såsom den närmast till hands liggande åtgärden för detta ändamål har biltrafiknämnden haft under övervägande lämpligheten att meddela vederbörande sökande tillstånd till bedrivande av transportförmedlingsrörelse i viss begränsad omfattning. Emellertid har under flera synpunkter en dylik åtgärd ansetts mindre ändamålsenlig. Biltrafiknämnden har funnit ett beslut, varigenom tillämpningen av bestämmelserna i 33 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. temporärt upphävdes vara att föredraga. Av praktiska skäl skulle för biltrafiknämnden möta svårigheter att ur det stora antal regelbundna förbindelser mellan olika orter, som transportförmedlingsföretagen anhållit om tillstånd att ombesörja, utvälja de förbindelser, som kunna anses förenliga med nu gällande transportrestriktioner, att beträffande dessa förbindelser verkställa den behovsprövning, som förutsättes för tillståndsmeddelande, och att, därest tillstånd beviljas, meddela närmare bestämmelser angående turlistor, taxor och sättet för rörelsens bedrivande. Biltrafikens ständigt fortgående anpassning efter nya arbetsuppgifter och de växlande förhållandena i övrigt inom denna trafik göra, att bestämmelser i något av nyss angivna avseenden icke kunna meddelas utan risk att bestämmelserna inom kort skola finnas föråldrade och måhända icke kunna i praktiken tillämpas. En ständigt fortgående justering av redan meddelade tillstånd skulle också bli nödvändig i den mån nya inskränkande bestämmelser komme att meddelas i fråga om rätten för trafikutövarna att verkställa godstransporter.

Syftet med införandet av bestämmelserna i 33 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. var att åstadkomma, att transportförmedlingsföretagen skulle underkastas i huvudsak samma förpiktelse, som äro avsedda att gälla för utövare av linjetrafik för godsbefordran på stora avstånd. Den av dessa företag utövade rörelsen ansågs nämligen i allt väsentligt vara att

jämställa med utövandet av dylik linjetrafik. Emellertid har nu möjligheten att bedriva sådan fjärrtrafik tills vidare bortfallit, och transportförmedlingsföretagen ha på grund därav jämväl nödgats anpassa sig efter biltrafikens begränsade möjligheter. Så länge möjlighet till utveckling för dessa företag är beskuren till följd av nu gällande restriktioner i fråga om lastbilstrafikens bedrivande, föreligger därför ej heller den anledning att kräva särskilt tillstånd såsom villkor för rätt till bedrivande av transportförmedlingsrörelse, som huvudsakligen ligger till grund för bestämmelserna i 33 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

I anslutning till vad nu anförts får biltrafiknämnden förorda, att tillämpningen av bestämmelserna i 33 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. temporärt uppskjutes. Vid bifall härtill kommer situationen i nu förevarande avseende att bli den, att transportförmedlingsföretagen tills vidare kunna såsom förut driva sin rörelse utan särskilt tillstånd. Av praktiska skäl komma emellertid dessa företag icke att kunna förmedla andra transporter än sådana, som trafikutövarna få utföra inom ramen för nu gällande trafikrestriktioner.

Ett beslut i nyss angivna syfte synes under nu rådande utomordentliga förhållanden på ett bättre sätt än andra åtgärder, som för ändamålet kunna komma under övervägande, tillgodose såväl transportförmedlingsföretagens egna som trafikutövarnas och godstrafikanternas intressen. I den mån de nu gällande, på kungörelsen angående reglering av försäljningen och förbrukningen av smörjmedel grundade restriktionerna i fråga om rätten att använda lastbilar i yrkesmässig lastbilstrafik komma att avvecklas, bör till prövning upptagas frågan om att åter låta bestämmelserna i 33 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. träda i tillämpning.

Med anledning av biltrafiknämndens förenämnda hemställan föreskrev Kungl. Maj:t i förordning den 10 oktober 1941 (nr 783), att de i 33 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) meddelade bestämmelserna om transportförmedling tillsvidare, intill dess annorlunda bleve förordnat, icke skulle äga tillämpning.

Av vad i det föregående anförts framgår, att A. S. G. icke erhållit tillstånd vare sig att jämlikt 33 § i 1940 års förordning utöva transportförmedlingsrörelse eller att driva regelbunden linjetrafik för godstrafik. Bolagets ansökningar härom hava ännu icke slutgiltigt prövats. Överhuvud taget är det i nuvarande stund ovisst hur verksamheten för förmedling av regelbundna transporter med bil mellan skilda orter i framtiden kommer att bedrivas. Lika ovisst är i vilken omfattning tillstånd till linjetrafik för godsbefordran på längre avstånd framdeles kommer att medgivas. Vid sådant förhållande saknas hållpunkter för bedömande av A. S. G:s och de övriga två bolagens framtida utveckling och därmed förbundna kapitalbehov. Ett bifall till propositionen torde på ett icke önskvärt sätt binda statsmakternas framtida avgöranden rörande transportförmedlingsverksamhet och långtrading. Ej heller synes A. S. G:s behov av medel till uppförande av vissa för utvidgning och rationalisering avsedda anläggningar, huvudsakligen nya magasinlokaler på vissa platser — närmare utredning härom saknas — samt en ny garagebyggnad i Stockholm,

vara så trängande, att behovet måste tillgodoses innan beslut i vederbörlig ordning träffats rörande bolagets till biltrafiknämnden ingivna ansökningar och utredning förebragts rörande den lämpliga organisationen av transportverksamheten beträffande järnvägar, sjöfart och bilar. Av järnvägsstyrelsens framställning, som refereras i propositionen, framgår ej heller i vad mån statens järnvägar kunna vara i behov av att med egen landsvägstrafik i viss omfattning komplettera sin rörelse. Efter kriget torde en sådan fråga säkerligen bli mycket aktuell, enär den sammanhänger med möjligheten av att effektivt rationalisera den spårbundna trafiken och att till trafikanternas fromma organisera kombinerade järnvägs- och landsvägstransporter från »dörr-till-dörr».

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 129.

Stockholm den 16 mars 1945.

Karl August Johanson.
