

Nr 41.*Utlåtande i anledning av väckt motion om viss reglerande lagstiftning beträffande bil- och busslinjer.*

I en inom första kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 190, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr *Hage* hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, 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 i motionen 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.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna hemställan, får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet, i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver, inhämtat yttrande från järnvägsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, norrlandskommittén samt länsstyrelserna i Södermanlands, Göteborgs och Bohus, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Därjämte har på begäran av utskottet yttrande över motionen avgivits av Sveriges trafikbilägares riksorganisation. Länsstyrelserna i Södermanlands och Västernorrlands län ha vid sina yttranden fogat yttranden över motionen från respektive läns omnibusägareföreningar. Länsstyrelsen i Norrbottens län har vid sitt yttrande fogat ett av länsstyrelsen till Kungl. Maj:t avgivet utlåtande över norrlandskommitténs år 1946 avgivna betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland. Sveriges trafikbilägares riksorganisation har vid sitt yttrande fogat ett yttrande över motionen från Svenska omnibusägareförbundet. Vidare har i ärendet till utskottet inkommit en skrivelse från Aktiebolaget Linjebuss.

Författningsbestämmelser m. m.

Bestämmelser om yrkesmässig bil- och busstrafik finnas i *förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.*

I 3 § i förordningen stadgas, att det ankommer på en central myndighet — statens biltrafiknämnd — samt länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

Med linjetrafik förstås enligt 4 § i förordningen yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik, kallas beställningstrafik.

Yrkesmässig trafik må enligt 5 § bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd). Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter i skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 3 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 4 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden. Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad meddelas av polismyndigheten i staden. I övriga fall meddelas trafiktillstånd av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

I 7—11 §§ i förordningen finnas bestämmelser om ansökningsförfarandet. Beträffande sådan ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik, vars beviljande ankommer på biltrafiknämnden, skall nämnden från vederbörande länsstyrelse infordra yttrande.

Trafiktillstånd må enligt 12 § meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behöflig samt i övrigt lämplig. Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövar av yrkesmässig trafik. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik, skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövarn av dylik trafik, därest denne ansöker därom och befinnes lämplig. Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvitt ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka.

I 14 § stadgas, att för linjetrafik bör, efter nödig utredning, turlista i erforderlig omfattning fastställas av myndighet, som meddelat trafiktill-

ståndet. I fråga om trafik, vartill biltrafiknämnden meddelat tillstånd, må dock nämnden uppdraga åt länsstyrelse att fastställa turlista.

I 17 § stadgas, att trafiktillstånd, som icke, på sätt i 12 § sägs, begränsats till viss kortare tid, skall, såvitt ej särskilda omständigheter till annat föranleda, gälla tills vidare.

Tillstånd till yrkesmässig trafik må enligt 18 §, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga, överlåtas å annan efter medgivande av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet.

Enligt 19 § kan trafiktillstånd av myndighet, som meddelat tillståndet, återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av förordningens bestämmelser, vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer.

I 29 § stadgas, att utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas av myndighet, vilken meddelat trafiktillståndet; dock att taxa för beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad skall fastställas i annan ordning. Allmänna grunder för uppställning av taxor fastställas av biltrafiknämnden efter länsstyrelsernas hörande.

I propositionen nr 261 till innevarande års riksdag, vilken proposition avlämnats till riksdagen den 26 maj 1948, har Kungl. Maj:t anhållit om riksdagens yttrande över ett förslag till ändrad lydelse av 12 § i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik. Kungl. Maj:t föreslår ett tillägg till 12 § av innehåll att tillstånd till linjetrafik i erforderlig utsträckning bör upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande. Riksdagen har ännu icke avgivit något yttrande över propositionen.

Yttranden.

Den i motionen begärda utredningen tillstyrkes av järnvägsstyrelsen och länsstyrelsen i Jämtlands län. Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att motionens syfte i huvudsak kan nås med nu gällande bestämmelser men att dessa äro i behov av en översyn. Länsstyrelsen i Västernorrlands län delar motionärens uppfattning att innehavare av bil- och busslinjer vid överlåtelse av rörelsen ofta betinga sig oskäligen ersättning. Norrlandskommittén anser det önskvärt att frågan om trafiktillståndens ekonomiska innebörd utredes. Övriga myndigheter och sammanslutningar ha avstyrkt den i motionen begärda utredningen eller uttalat sig i avstyrkande riktning.

I sitt yttrande har *järnvägsstyrelsen* lämnat en redogörelse för gällande

författningsbestämmelser om trafiktillstånds giltighetstid och om indragning av trafiktillstånd samt förarbetena till dessa bestämmelser. I anslutning härtill har järnvägsstyrelsen bland annat anfört:

Som av ovanstående redogörelse framgår, synas de i den nu föreliggande motionen framförda önskemålen formellt sett vara tillgodosedda redan i den nu gällande förordningen. Huruvida de tillståndsgivande myndigheterna i tillämpningen göra bruk av sin befogenhet att återkalla trafiktillstånd i sådana fall varom här är fråga, torde däremot vara ovisst. Belägg finnas tvärtom för att de tillståndsgivande myndigheterna äro obenägna att utnyttja sin befogenhet som påtryckningsmedel gentemot trafikföretagare vid överlåtelse av trafikrättigheterna. Ett sådant exempel erbjuder det av motionären åsyftade fallet i Norrbotten, »där en uppjord plan att åstadkomma en stambillinje mellan tvenne betydelsefulla länssdelar hittills stupat, främst på att orimliga priskrav framförts för överlåtandet av den rullande materielen m. m.».

Bland tänkbara åtgärder till åstadkommande av en mera tillfredsställande ordning nämner motionären införande av bestämmelser angående opartisk värdering vid försäljning av trafikrättigheter. Styrelsen finner för sin del detta förslag värt att tagas under övervägande i första hand. Det torde i så fall ligga närmast till hands att tillskapa ett organ ungefär efter mönster av den av Kungl. Maj:t den 4 augusti 1939 tillsatta nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskilda järnvägar uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m.

Vad som vållar svårighet vid statsförvärv av billinjer är framför allt att uppnå enighet om ersättningen för goodwill. Detta goodwillvärde torde, i den mån det icke uppstått genom tillståndshavarens personliga insatser, kunna anses vara ett uttryck för det konkurrensskydd, som samhället i realiteten berett och bereder vederbörande företagare. Det kan med hänsyn härtill ifrågasättas, om ersättning för goodwill bör utgå ens vid överlåtelse av trafiktillstånd mellan enskilda, i den mån denna ersättning grundar sig på nyssnämnda förhållande. I all synnerhet vid *statsförvärv* av billinjer måste det ur denna synpunkt förefalla orimligt, att det allmänna skall behöva utgiva ersättning för ett värde, till den del detsamma uppkommit på grund av ett från det allmännas sida lämnat näringskydd.

Under hänvisning till vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen för sin del tillstyrka, att i motionen begärd utredning måtte komma till stånd.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har bland annat anfört:

Om sålunda hittills inom Jämtlands län någon väsentlig olägenhet av det nuvarande systemet ej framträtt, kan det givetvis tänkas fall då de av motionären påtalade förhållandena föreligga och då åtgärder från det allmännas sida för att råda bot härför äro påkallade. På vilket sätt detta skall ske kan givetvis ej bedömas utan en mera ingående utredning. Att skälig ersättning bör tillkomma en koncessionshavare, som genom ett ingripande från det allmännas sida måste nedläggas eller avstå sin rörelse, torde vara uppenbart.

På den yrkesmässiga biltrafikens område hava under senaste tid företagits ett flertal utredningar, vilka ha ett givet samband med varandra och

på grund härav torde tarva ytterligare övervägande. Länsstyrelsen kan för sin del tillstyrka, att den i motionen väckta frågan blir föremål för utredning i sammanhang med dessa biltrafikfrågor.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har bland annat anfört följande:

Omförmälda bestämmelse i 19 § förordningen om yrkesmässig trafik torde, såvitt för länsstyrelsen är känt, hava tillämpats i ytterst ringa omfattning. Detta beror säkerligen på olika omständigheter. Sålunda har i åtskilliga fall en rationalisering av trafiken skett genom att uppgörelse mellan olika trafikföretag kommit till stånd helt frivilligt eller efter påtryckning under hand från vederbörande tillståndsmyndighet. Att direkta beslut enligt angivna lagrum så sällan meddelats synes även kunna hava sin grund i att tämligen starka krav på åtgärdens angelägenhetsgrad uppställts genom att enligt lagrummet »synnerlig anledning» skall föreligga för att ett ingripande skall få ske. Slutligen må anmärkas att vissa svårigheter att tillämpa bestämmelsen i fråga föreligger genom avsaknaden av regler, utvisande huru myndigheterna skola förfara för att icke enskilda ekonomiska intressen obehörigen skola kränkas.

Motionens syfte bör med hänsyn till vad sålunda anförts icke kräva införande av ett särskilt expropriationsförfarande utan kan enligt länsstyrelsens uppfattning i huvudsak vinnas genom tillämpning av redan befintliga bestämmelser. Dessa torde emellertid vara i behov av en översyn, som tager sikte på frågan, på vilket sätt de enskilda trafikföretagarnas rätt bör tillgodoses vid stadgandets tillämpning. Man torde även böra taga under övervägande, huruvida ej förutsättningarna för ett ingripande av förevarande art böra i någon mån uppmjukas.

Vad beträffar de höga priser, som stundom erlagts vid överlåtelse av trafikföretag, vill länsstyrelsen framhålla att ett företags värde till väsentlig del beror på de taxor, som få uttagas. En skälig taxesättning förutsätter ingående undersökning av vederbörande företags ekonomiska bärighet med beaktande av alla de olika omständigheter, som därvid komma i fråga. De tillståndsgivande myndigheterna torde i allmänhet sakna tillräcklig expertis på det trafikekonomiska området för att kunna göra en mera ingående och noggrann undersökning av detta slag. Taxesättningen har säkerligen till följd därav ofta blivit väl summarisk och därför måhända medfört att vissa företag stundom fått uttaga taxor, som varit högre än som varit erforderligt för att bereda företagaren skälig affärsvinst.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har bland annat anfört följande:

Enligt länsstyrelsens uppfattning förefinnes icke anledning att införa bestämmelser om rätt till expropriation på ifrågavarande område. En sådan rätt, som skulle innebära något principiellt nytt i svensk expropriationslagstiftning, skulle försätta berörda företagare i en obillig särställning gentemot andra enskilda företagare och säkerligen verka hämmande på utvecklingen av kommunikationsväsendet.

Länsstyrelsen biträder emellertid motionärens uppfattning att innehavare av buss- och billinjer ej sällan betinga sig oskälig ersättning vid överlåtelse av rörelsen. Till förhindrande härav synes det länsstyrelsen mest lämpligt att stadga skyldighet för parterna att låta genom opartiska och sakkunniga värderingsmän förebringa utredning rörande rörelsens med däri brukad materiels värde och lägga sådant värderingsinstrument till grund för

den bedömning av köpeskillings skälighet, som ankommer på den tillståndsbeviljande myndigheten.

Vidkommande motionärens förslag, att åtgärder måtte vidtagas för att förhindra att ägaren av en buss- eller billinje fördröjer eller förhindrar ett samordnande av busskommunikationerna i en bygd, så vill länsstyrelsen framhålla, att särskilda bestämmelser härutinnan synas obehövlige. Paragraf 19 i kungl. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. torde — rätt tillämpad — möjliggöra för den tillståndsbeviljande myndigheten att i ty fall ingripa reglerande med stöd av det i paragrafen givna allmänna stadgandet, att trafiktillstånd kan återkallas »vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer.»

Norrlandskommittén har bland annat anfört följande:

Enligt norrlandskommitténs mening utgör en ändamålsenlig uppbyggnad av kommunikationsväsendet en av de viktigaste förutsättningarna för samhällsutvecklingen och för framstegen inom näringslivet. Ett kommunikationsföretag bör därför icke främst betraktas som ett affärsföretag utan som ett instrument i samhällets tjänst. Detta hindrar icke att företaget bör skötas så ekonomiskt som fullgörandet av dess samhälleliga uppgift medgiver. I den mån ett system med koncessioner tillämpas på kommunikationsväsendets område, bör syftet härmed icke anses vara att skydda den enskilde trafikutövarens intresse utan att skapa ordning i trafiken och måhända även att motverka överinvesteringar. Det är här lika litet som på andra områden i och för sig önskvärt, att konkurrensbegränsningen leder till uppkomsten av monopolvinster. I den mån vinsterna på ett företag med monopolställning bli större än som motsvarar normal företag arvinst och detta icke kan hänföras till exceptionell skicklighet i fråga om företagets skötsel, utgöra sådana monopolvinster knappast något som det finns anledning att skydda eller respektera från det allmännas sida. Med dessa utgångspunkter är det naturligt, att norrlandskommittén måste finna det föga tilltalande att ett företag, som är berett att göra en insats för att förbättra trafiken och har större förutsättningar härför än tidigare trafikutövare, på grund av nuvarande biltrafikbestämmelser är hänvisad till att behöva övertaga dennes rörelse oavsett att oskäligt högre pris begäres härför. Även om det icke är framkomligt att lämna fritt spelrum åt den fria konkurrensen på trafikområdet — kommittén har icke anledning att ingå på denna fråga ur sina norrländska synpunkter — skulle det likväl vara önskvärt, om lämpligare former än de hittillsvarande kunde skapas för överföring av trafiktillstånd från ett företag till ett annat.

Av vad kommittén här anfört följer att kommittén icke är övertygad om nödvändigheten att tillgripa expropriationsvägen för att vid anläggande av stambillinje ordna mellanhavandena med tidigare trafikutövare. Oavsett detta synes det emellertid kommittén önskvärt att, utan begränsning till enbart sådana fall som åsyftats i motionen, frågan om trafiktillståndens ekonomiska innebörd m. m. göres till föremål för utredning.

Statens biltrafiknämnd har i sitt yttrande lämnat en utförlig redogörelse för de bestämmelser i 1940 års förordning angående yrkesmässig automo-

biltrafik, som äro av betydelse för bedömandet av de i motionen framlagda spörsmålen. I anslutning härtill har biltrafiknämnden anfört:

Av vad här förut anförts torde, enligt biltrafiknämndens uppfattning, framgå, att de i förevarande motion framförda önskemålen få anses ha vunnit beaktande redan i nu gällande förordning. Bestämmelser finnas sålunda rörande trafiktillstånds giltighetstid samt om de förutsättningar under vilka återkallelse av meddelade trafiktillstånd må äga rum. Vidare finnas föreskrifter angående överlåtelse av trafiktillstånd, varjämte vid förarbetena till nu gällande förordning behandlats frågan om den goodwill, för vilken ersättning i samband med överlåtelse bör kunna utgå.

Biltrafiknämnden har vidare i sitt yttrande lämnat vissa uppgifter angående nämndens praxis vid tillämpning av 1940 års förordning. Sammanfattningsvis har biltrafiknämnden yttrat:

Såsom sammanfattning av vad nämnden nu anfört får nämnden uttala, att enligt dess uppfattning det synes kunna förväntas, att i den mån det kan anses vara ett allmänt intresse att viss linjetrafik samordnas — det må vara genom att trafiken omhändertages av statligt företag eller genom sammanslagning av eller samarbete mellan enskilda trafikföretag — detta bör kunna ske genom frivilliga överenskommelser. Enligt nämndens mening torde de nu gällande bestämmelserna lämna erforderlig möjlighet för de tillståndsbeviljande myndigheterna att i de fall ett dylikt samordnande kan ur det allmännas synpunkt anses påkallat, jämväl föranstalta om ett sådant samordnande. Nämnden är för sin del beredd att i de fall, då trafiken icke finnes ändamålsenligt ordnad eller då oskälig ersättning begäres i samband med överlåtelse av trafiktillstånd, även framdeles verka för att en ur det allmännas synpunkt önskvärd samordning och rationalisering kommer till stånd och att härvid, i de fall så kan finnas erforderligt för trafikens ändamålsenliga ordnande, med stöd av förutnämnda 19 § i 1940 års förordning meddela beslut om återkallelse av redan meddelat trafiktillstånd. Enligt nämndens mening har hittills vunnit erfarenhet icke ådagalagt, att något verkligt behov föreligger att för tillgodoseende av det allmännas intresse i avseende å skötseln av befintliga bil- och busslinjer införa ytterligare särskilda föreskrifter av den innebörd, som i herr Hages nu ifrågavarande motion anges.

Under återopande av vad nämnden sålunda anfört får nämnden för sin del avstyrka det av herr Hage framlagda förslaget om särskild utredning beträffande nu ifrågavarande spörsmål.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har förklarat, att något behov av sådan reglerande lagstiftning, som i motionen avsåges, icke gjort sig gällande. Vid detta förhållande och då redan bestämmelserna om trafik- tillstånd meddelade i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik gäve den tillståndsgivande myndigheten betydande möjligheter att genom tidsbegränsning och andra villkor utöva reglerande inflytande på buss- och biltrafiken, saknade länsstyrelsen anledning tillstyrka införande av sådan lagstiftning, varom i motionen vore fråga.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har bland annat anfört följande:

Motionären har först hemställt, 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 åtgärder kunna vidtagas »för att landets buss- och billinjer ej bli föremål för prisjobberi vid försäljningar med därmed följande belastning av den trafikerande allmänheten».

I sistnämnda hänseenden är att märka, att den tillståndsgivande myndigheten enligt 18 § kungl. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. har att med avseende på bland annat villkoren för överlåtelse av trafiktillstånd pröva framställning om medgivande till överlåtelsen. Vid sådan framställning skall fogas upprättat avtal rörande överförandet. Länsstyrelsen fordrar därjämte försäkran på tro och heder av sökanden att vederlag i någon form utöver vad i avtalet angivits icke erlagts eller utfästs. Utöfver av yrkesmässig trafik är underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas av den tillståndsgivande myndigheten efter förslag av eller i samråd med statens priskontrollnämnd och efter hörande bland annat av representanter för näringslivet. Det torde således redan vara sörjt för att »prisjobberi» vid överlåtelser eller obehörig belastning av den trafikerande allmänheten icke skall kunna förekomma.

Vad angår den av motionären ifrågasatta expropriationslagstiftningen, varigenom möjlighet till trafikföretags inlösande av det allmänna i vissa fall skulle beredas, komme en dylik lagstiftning att i åtskilliga hänseenden innebära en utvidgning av det nuvarande expropriationsinstitutet. Detta avser ju tagande i anspråk, mot full ersättning, av — förutom tomträtt eller vattenfallsrätt — fastighet eller särskild rätt till fastighet. Lös egendom kan icke enligt gällande rätt exproprieras och endast under de omständigheter, som angivas i § 74 regeringsformen, rekvireras av det allmänna. Ett trafiktillstånd konstituerar icke i och för sig en förmögenhetsrätt av beskaffenhet att kunna utgöra föremål för expropriation eller rekvirition. Att exproprieras eller rekvireras den för ett trafikföretag nödvändiga fasta eller lösa egendomen i syfte att lägga sig till med själva rörelsen kan uppenbarligen icke komma i fråga. Såvitt länsstyrelsen har sig bekant har för övrigt tidigare icke på allvar ifrågasatts att expropriationsrätten skulle utsträckas till lös egendom, bortsett härvid från nyss berörda rättigheter. Länsstyrelsen anser en lagändring i detta syfte utesluten och kan således för sin del icke tillstyrka utredning därom.

Beträffande de av motionären ifrågasatta bestämmelserna om opartisk uppvärdering — varmed torde avses värdering eller från motionärens utgångspunkter kanske snarare nedvärdering — vid överlåtelse av trafiktillstånd finner länsstyrelsen dylika bestämmelser överflödiga med hänsyn till det ovan berörda förfarandet vid lämnande av medgivande till överlåtelse.

Motionären har slutligen föreslagit framställning om utredning rörande vidtagande av åtgärder, som kunna leda till förhindrande av 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. Erforderliga korrektiv föreligga väl enligt länsstyrelsens förmenande redan därutinnan att tillstånd till linjetrafik i allmänhet utfärdas att gälla tills vidare, oftast med en erinran om att tillståndet kan återkallas, när skälig anledning därtill förekommer, samt att hinder icke föreligger för beviljande av jämväl annat tillstånd till trafik utefter den vägsträcka, där vederbörande utövar sin trafik. Men i den mån det anses

böra närmare klargöras under vilka omständigheter återkallelse respektive beviljande av nytt trafiktillstånd i dylika fall bör ske, torde denna uppgift redan ankomma på 1944 års trafikutredning enligt dess direktiv.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har bland annat anfört följande:

Då här i länet länsstyrelsens ingripande undantagsvis påkallats för erhållande av önskvärd samverkan mellan olika trafikföretag, har detta syfte hittills kunnat uppnås genom underhandlingar inför länsstyrelsen och frivillig överenskommelse mellan berörda parter. Blott i fråga om en linje, Eskilstuna—Strängnäs, vilken vägsträcka trafikerades av två skilda företag, har länsstyrelsen under senare år nödgats tvångsvis fastställa turlista. Länsstyrelsens beslut överklagades, men besvären lämnades av Kungl. Maj:t utan bifall.

Med hänsyn till det anförda och då sålunda gällande bestämmelser synas innebära tillräckliga möjligheter för de trafikreglerande myndigheterna att främja en sund och ändamålsenlig utveckling av ifrågavarande slag av trafik, anser sig länsstyrelsen sakna anledning tillstyrka bifall till den i motionen gjorda framställningen.

Sveriges trafikbilägares riksorganisation har under åberopande av ett av Svenska omnibusägareförbundet avgivet yttrande avstyrkt motionen.

Svenska omnibusägareförbundet har avstyrkt motionen och därvid bland annat anfört:

Från vår organisations sida skall oförbehållsamt och tacksamt erkännas, att utvecklingen av bilismen inom vårt betydelsefulla verksamhetsområde — omnibustrafiken — icke blott vunnit sådant erkännande från statsmakternas sida, varom nyss ordades, utan även i olika form befrämjats genom statlig förståelse. Men vi anse oss samtidigt böra fästa uppmärksamheten på att omnibusrörelsens begynnelse och utveckling i vårt land tillkommit genom enskilda rörelseidkares förutseende initiativ och tack vare dessas villighet att påtaga sig de personliga oppoffringar och att bära de ekonomiska risker, som varit förknippade med denna nya form för allmänhetens betjänande. Staten och kommunerna ha endast i ringa mån såsom företagare deltagit i omnibusrörelsens utveckling under den långa tidsperiod, då de ekonomiska riskerna syntes överväga utsikterna till ekonomisk vinning.

Vad härefter angår det första motivet, nämligen att de av motionären föreslagna åtgärderna skulle erfordras för att förhindra »prisjobberi» vid försäljningar och därmed följande belastning av den trafikerande allmänheten, torde av det förestående framgå, att något å *taxebestämmelserna* grundat överpris icke kunnat och ej heller i fortsättningen kan påräknas vid överlåtelse av tillstånd till omnibustrafik. Oberoende av priset vid överlåtelsen kan allmänheten efter överlåtelsen liksom före densamma med fullkomlig säkerhet räkna med att taxorna av vederbörande myndighet fastställas uteslutande på grundval av objektiva kostnadsberäkningar. Att likväl vid överlåtelse emellanåt erhållits ersättning för det av överlåtaren genom omsorgsfull skötsel upparbetade rörelsevärde, är såsom redan anförts allenast uttryck för en hittills städse erkänd rättvis princip. Om slutligen i något enskilt fall ett ytterligare överpris kunnat erhållas av sådant

skäl, som att en kapitalstark köpare haft ett särskilt intresse av att inordna en viss linje i ett större system och sålunda kunnat åstadkomma konsolideringsvinst av annan storleksordning än som motsvarat rörelsens värde i den tidigare innehavarens hand, bör en dylik överflyttning av kapital från en större kapitalist till en liten rörelseidkare knappast möta betänkligheter ur de synpunkter motionären företräder.

Med den senaste anmärkningen komma vi över till motionärens andra motiv, nämligen att de av honom föreslagna åtgärderna skulle erfordras för att förebygga, att en enskild omnibusägare förhindrar eller fördröjer en för en bygd ändamålsenlig samordning av omnibusrörelsen. Det är nämligen uppenbart, att man här i sådana enstaka undantagsfall, å vilka motionären grundat sitt för landets hela omnibusrörelse utomordentligt betänkliga förslag, kommer in på den av oss ovan berörda frågan om inskränkningar i rätten till oförkränkt utövande av ett erhållet trafiktillstånd. Om nämligen en enskild omnibusägare vägrar att till rimligt pris överlåta sin omnibuslinje, ehuru densamma erfordras för en, för en vidsträckt bygd påkallad samordning av omnibuslinjerna, och *om han ej heller vill ingå ett för samordningen erforderligt samarbetsavtal*, kan uppenbarligen en situation uppkomma, i vilken vederbörande tillståndsmyndighet måste tala omnibusägaren till rätta genom hänvisning till bestämmelsen i 19 § i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m., i vilken stadgas att trafik-tillstånd kan indragas bl. a., när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande synnerlig anledning därtill förekommer. Med hänsyn till det utomordentliga och förtroendefulla samarbete, som under de gångna decennierna utvecklats mellan omnibusägarna och länsstyrelserna samt under senare år jämväl biltrafiknämnden — ett ur samhällelig synpunkt utomordentligt viktigt förhållande, som i motionen icke beröres — råder enligt vår å hela branschens erfarenhet grundade uppfattning icke något tvivel om att tillfredsställande resultat skulle åstadkommas omedelbart efter det omnibusägaren blivit i tillfälle att erfara myndighetens uppfattning. Skulle han mot förmodan och till sin egen skada söka tredskas, har han därmed uppenbarligen förverkat den företrädesrätt att ensam betjäna sitt trafikområde, som han enligt allmänneligen rådande praxis anses böra åtnjuta. Han får då finna sig i att tillståndsmyndigheten beviljar ett konkurrerande företag tillstånd å den linje, som erfordras för den för bygden i dess helhet nödvändiga samordningen — med eller utan samtidigt indragande av omnibusägarens tidigare gällande tillstånd.

Den i motionen begärda utredningen avstyrkes vidare av *Södermanlands läns omnibusägareförening, Västernorrlands läns omnibusägareförening och Aktiebolaget Linjebuss.*

Utskottet.

I motionen hemställes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en utredning, huruvida och på vad sätt åtgärder kunna vidtagas för att landets buss- och billinjer ej skola bli föremål för »prisjobberi» vid försäljningar med därmed följande belastning av den trafikerande allmänheten,

samt att åtgärder vidtagas, som kunna leda till att det förhindras, att ägare 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.

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen äro de önskemål, som motionären avser att tillgodose, i viss mån beaktade i nu gällande förordning angående yrkesmässig automobiltrafik. Förordningen innehåller således bestämmelser om att turlista bör av vederbörande myndighet fastställas för linjetrafik, att trafiktillstånd kan återkallas, bland annat när hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande så kräver, och att utövare av yrkesmässig trafik få rätta sig efter av myndighet fastställda bestämmelser rörande taxa. Trots detta synes det på vissa platser ha varit förenat med svårigheter att ordna busstrafiken på ett tillfredsställande sätt. Detta tyder på att de omnämnda bestämmelserna i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik äro i behov av översyn. En sådan översyn är behöflig även om det i propositionen nr 261 till innevarande års riksdag framlagda förslaget till ändrad lydelse av 12 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik genomföres.

För åstadkommande av en rationalisering och effektivisering av linjetrafiken har det ibland varit önskvärt, att enskilda linjetrafikföretag övertagas av statens järnvägar. Därvid har det stundom uppstått svårigheter att uppnå överenskommelse angående överlåtelsesummans storlek. Dessa svårigheter ha kunnat medföra, att ett ur trafiksynpunkt önskvärt statsförvärf av ett enskilt trafikföretag icke kommit till stånd. Bland tänkbara åtgärder för att åstadkomma en mera tillfredsställande ordning har motionären nämnt införande av bestämmelser om opartisk värdering vid försäljning av trafikföretag. Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande framhållit, att det i så fall skulle ligga närmast till hands att tillskapa ett organ ungefär efter mönster av den av Kungl. Maj:t den 4 augusti 1939 tillsatta nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskilda järnvägar uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendoms värde m. m. Enligt utskottets mening är detta uppslag värt att tagas under övervägande.

På den yrkesmässiga trafikens område ha under senare tid företagits flera utredningar beträffande olika trafikfrågor. De flesta av dessa torde vara eller snart bli föremål för överväganden av Kungl. Maj:t. Enligt utskottets mening är det lämpligt, att Kungl. Maj:t i samband med dessa trafikspörsmål även upptager de i motionen I: 190 väckta frågorna till övervägande.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motion måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville

Andra lagutskottets utlåtande nr 41.

överväga de i motionen berörda frågorna i samband med att Kungl. Maj:t till övervägande upptager andra närstående trafikspörsmål.

Stockholm den 8 juni 1948.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Holmbäck*, Forslund, Hage, Sten, Björkman, Carl Eric Ericsson och Wahlund*;

från andra kammaren: herrar Olovson i Västerås, Hellbacken, Ryberg*, Cruse*, fru Johansson i Norrköping, herr Jacobsson i Igelsbo, fru Boman och herr Andersson i Alfredshem.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.
