

Nr 19.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om revision av bestämmelserna rörande rätt för efterlevande maka och barn till innehavare av tillstånd att bedriva yrkesmässig drosktrafik att fortsätta rörelsen utan särskilt tillstånd.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 330 i första kammaren av herr Nilzon, Ivar, m. fl. samt nr 381 i andra kammaren av herr Johansson i Mysinge m. fl.

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, »att riksdagen måtte besluta uttala sig för sådan ändring av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., att efterlevande maka och barn till innehavare av tillstånd att bedriva yrkesmässig drosktrafik må få fortsätta rörelsen utan särskilt tillstånd under en tid av minst tre och högst fem år efter dödsfallet».

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

I 17 § 2 mom. kungl. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. stadgas, att har den, som efter tillstånd bedrivit yrkesmässig trafik, avlidit eller försatts i konkurs, må rörelsen utan särskilt tillstånd för dödsboets eller konkursboets räkning fortsättas under en tid av högst ett år från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet. Det åligger i så fall dödsboet eller konkursboet att inom två månader från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet hos den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, anmäla person, som antagits till föreståndare för rörelsen. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, och har i senare fallet dödsboet eller konkursboet icke inom viss av myndigheten fastställd tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gått till ända eller beslut i frågan meddelades.

Enligt 18 § 1 mom. må tillstånd till yrkesmässig trafik, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga, överlåtas å annan efter medgivande av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Den tillståndsgivande myndigheten har att med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt pröva framställningen.

Avlider tillståndshavare, vilken bedrivit yrkesmässig trafik såsom självständigt yrke, må enligt 2 mom. samma författningsrum den tillståndsgiv-

vande 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.

I 1930 års motorfordonsförordning, däri bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik tidigare hade sin plats, funnos inga bestämmelser om överlåtelse av trafiktillstånd eller om reglering av rättsförhållandena vid tillståndshavares död. Utan medgivande av tillståndsmyndighet kunde trafik ej få vare sig överlåtas eller utövas av dödsbo.

1932 års trafikutredning upptog i sitt författningsförslag (SOU 1935: 12) ett stadgande (§ 22 mom. 2) om rätt för dödsbo att under vissa förutsättningar och under viss tid fortsätta en avlidens tillståndshavares rörelse. Syftet med bestämmelsen var, såsom framgår av de sakkunnigas motivering (s. 133), att å ena sidan för allmänheten trygga fortbeståndet av trafik, som vore inrättad till dess betjänande, och å andra sidan medgiva dödsbo skälig tid att söka få tillståndet på sig överlåtet eller avveckla rörelsen.

Det föreslagna stadgandet innebar, att rörelse efter tillståndshavarens död skulle få fortsättas av dödsboet under en tid av sex månader. Dödsboet skulle emellertid vara pliktigt att inom en månad från dödsfallet hos tillståndsmyndigheten anmäla föreståndare för rörelsen.

I yttranden över utredningens förslag uttalade bland andra *länsstyrelserna i Jönköpings och Örebro län* samt *Sveriges omnibusägares riksförbund*, att den föreslagna fristen av sex månader vore för kort. *Sveriges droskbilägares riksförbund* förordade, att i förordningen infördes ett stadgande av innehåll, att son, som arbetade i sin faders eller moders trafik, skulle ha rätt att vid deras död övertaga rörelsen, därest han befundes lämplig såsom trafikutövare.

1936 års trafiksakkunniga (SOU 1936: 20) uttalade (s. 48), att de ansågo sig icke kunna tills vidare förorda mera vittgående bestämmelser än de av trafikutredningen föreslagna i detta ämne. De förklarade sig härvid dock förutsätta, att, då i anledning av dödsfall fråga om meddelande av nytt trafiktillstånd uppkomme, all den hänsyn till stärbhuset borde tagas, som vore förenlig med allmänna intressen.

I *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil upptogs i nära överensstämmelse med 1932 års utrednings förslag följande stadgande (§ 22 mom. 2):

Avlider den, som efter vederbörligt tillstånd bedriver yrkesmässig trafik, må rörelsen för dödsboets räkning fortsättas under tid av högst sex månader efter dödsfallet; dock att dödsboet i sådant fall har att inom en månad efter dödsfallet hos den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, anmäla person, som antagits till föreståndare för rörelsen. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, och har i senare fall dödsboet icke inom viss av myndigheten fast-

ställd kort tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafikillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gick till ända eller beslut i frågan meddelades.

Vid 1936 års riksdag anmärktes i en motion (II: 724), att bestämmelsen om rörelsens avveckling inom sex månader från dödsfallet vore fullständigt orimlig.

1936 års trafikutredning, vars betänkande (SOU 1938: 59) ligger till grund för nu gällande bestämmelser i ämnet, har ägnat förevarande spörsmål en utförlig framställning, rörande vars närmare innehåll må hänvisas till utredningens betänkande. I detta sammanhang må beträffande betänkandets innehåll i dessa delar nämnas allenast följande:

De i propositionen nr 161 till 1936 års riksdag upptagna bestämmelserna om reglering av rättsförhållandena vid en trafikutöwares död innebära otvivelaktigt en avsevärd förbättring jämfört med gällande lagstiftning, som över huvud taget icke behandlar hithörande frågor. Det kan emellertid ifrågasättas, huruvida icke de i förslaget förordade bestämmelserna böra mildras i ett eller annat hänseende. Sålunda synas skäl tala för att rörelsen får utan särskilt tillstånd för dödsboets räkning fortsättas under en tid av högst ett år efter dödsfallet mot i förslaget upptagna högst sex månader. Vidare torde den tid, inom vilken dödsboet har att hos tillståndsmyndigheten anmäla föreståndare för rörelsen, böra höjas till två månader mot en månad enligt förslaget.

Detta förslag behandlar emellertid ej de synnerligen viktiga frågorna om överlåtelse av trafikrörelse och om företrädesrätt för dödsbodelägare att få tillstånd att bedriva den avlidne trafikutöwarens verksamhet. Här föreligger ett mycket ömtåligt spörsmål av stor vikt ej endast för de närmast berörda parterna utan för samhället över huvud taget.

Det är otvivelaktigt mycket svårt att åstadkomma en sådan rättslig reglering, att berättigad hänsyn icke endast i allmänhet utan jämväl i det särskilda fallet toges till de olika intressen, som i detta sammanhang kräva uppmärksamhet.

Innehavaren av ett tillstånd till yrkesmässig trafik kan många gånger genom energi och omtanke höja avkastningen och därigenom det ekonomiska värdet av rörelsen. För en sådan tillståndshavare måste det te sig som tämligen naturligt, att hans efterlevande skola få fortsätta rörelsen och att han själv liksom hans efterlevande skola genom överlåtelse kunna få vederlag ej endast för i rörelsen använda fordon, garage etc. utan därutöver för rörelsen såsom sådan. Man torde med fog kunna påstå, att det kan vara ett allmänt intresse, att tillståndshavaren kan räkna med att han eller hans änka och barn skola kunna tillgodogöra sig resultatet av många års idogt och framgångsrikt arbete och sålunda draga nytta av det värde, som rörelsen i och för sig erhållit. Intresset för att på ett mönstergillt sätt handhava trafiken kan därigenom utvecklas till gagn för allmänheten, som genom lämpliga fordon, god personal och över huvud taget en förstklassig kundtjänst blir bättre tillgodosedd. I sådana fall som de här berörda, då alltså trafikrörelse kan anses äga ett affärsvärde, måste det enligt utredningens mening anses i hög grad rimligt, att trafikutöwarens efterlevande få fortsätta rörelsen, därest de befinnas lämpliga, samt att trafikutöwarens och hans dödsbo få genom överlåtelse förfoga över rörelsen. Därest sålunda dödsbodelägare eller köpare vilja fortsätta en sådan trafik samt uppfylla de i lagen stipulerade kraven på lämplighet, torde de, därest behov av trafiken fortfarande föreligger, i regel icke böra förvägras tillstånd. Rent juridiskt före-

ligger icke en överlåtelse av tillståndet utan situationen är att betrakta sålunda, att det gamla trafikstillståndet utslöcknar och ett helt nytt tillstånd lämnas.

Att generellt medgiva överflyttning av tillstånd är enligt utredningens mening att gå för långt. Den yrkesmässiga trafiken bedrivs med stöd av en av vederbörande myndigheter lämnad koncession, vars meddelande föregåtts av en prövning av olika omständigheter såsom behovet av trafiken och trafikutövarens kvalifikationer i olika avseenden. Det allmänna kan icke lämpligen avsäga sig denna prövningsrätt. Avgörande bör sålunda vara, huruvida trafiken må anses behöflig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag och i övrigt lämplig. Vederbörande tillståndsgivande myndighet bör sålunda kunna vägra att medgiva övertagande av trafikrörelse utan att vara bunden av någon ovillkorlig arvsrätt eller rätt att överlåta rörelsen. I detta sammanhang må erinras om den tillståndsgivande myndighetens befogenhet att återkalla tillstånd till yrkesmässig trafik. Skulle en myndighet icke på ett enligt sökandens mening tillfredsställande sätt handhava ärenden om övertagande av tillstånd, finnes ju alltid möjligheten att genom besvär söka få rättelse.

Vad ovan sagts gäller om de fall, då en rörelse kan anses hava ett verkligt affärsvärde. Är däremot fråga om att övertaga en rörelse, som icke har någon eller endast obetydlig goodwill, äro skälen för att medgiva tillståndets övertagande ej av samma styrka. I fråga om droskrörelsen i de största städerna, i synnerhet i Stockholm, äro förhållandena i vissa mån egenartade. Här föreligger i allmänhet icke någon egen kundkrets för den särskilde droskägaren eller någon mera påtaglig goodwill. Rörelsens värde består i allmänhet i den använda materielen och i själva tillståndet. Att i dylika fall medgiva en obegränsad rätt till överlåtelse eller rätt för droskägares efterlevande att stadigvarande få fortsätta rörelsen kan givetvis icke anses motiverat.

Enligt utredningens mening tala starka skäl för att äldre förtjänta förare i allmänhet erhålla företrädesrätt till tillstånd att driva drosktrafik framför en avliden droskägares dödsbodelägare. Ett generellt genomförande av en dylik princip skulle emellertid under nuvarande förhållanden ej sällan leda till resultat, som ur sociala och humanitära synpunkter måste anses otillfredsställande. Man bör därför taga tillbörlig hänsyn till de föreliggande omständigheterna i varje särskilt fall. Det kan sålunda exempelvis anses rimligt, att en son, som under en lång följd av år arbetat i sin faders droskrörelse, får tillstånd att fortsätta trafiken. En förutsättning för tillståndets överförande är givetvis i dylika fall liksom eljest, att den nye tillståndshavaren kan anses äga nödiga kvalifikationer att sköta rörelsen på ett tillfredsställande sätt.

För att mildra verkningarna i de fall, rörelse ej kommer att fortsättas av dödsbodelägare, böra tillståndsmyndigheterna söka ordna överlåtelse av materielen till den nye tillståndshavaren. Utredningen vill i detta sammanhang erinra om att överståthållarämbetet i samband med den år 1935 beslutade begränsningen av rätten att fortsätta avliden droskägares rörelse ansåg sig böra skapa garantier för att skälig löseskilling skulle av den nye tillståndshavaren erläggas för den i droskrörelsen använda materielen.

Genom rätten för dödsbo att under en ej alltför snävt tilltagen tid få driva en avliden tillståndshavares rörelse och genom möjligheten att överlåta trafikrörelse har trafikutredningen försökt under nuvarande förhållanden skapa vissa förutsättningar för en i görligaste mån tillfredsställande behandling av de fall, då en avliden tillståndshavares anhöriga antingen ej vilja eller av någon anledning ej få tillstånd att stadigvarande fortsätta rörelsen.

I samband med att Kungl. Maj:t den 14 oktober 1938 meddelade utslag i anledning av besvär, som vissa änkor och bröstarvingar efter avlidna drosktrafikutövare i Stockholm anfört i fråga om rätt för dödsbodelägare att, utöver viss tid, fortsätta den avlidnes rörelse, bemyndigade Kungl. Maj:t dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga (1938 års trafik-sakkunniga) för att verkställa utredning rörande vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik förenade frågor. Vid anmälan av ärendet inför Kungl. Maj:t anförde departementschefen bland annat:

Beviljandet av tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik med automobil är ett led i en offentlighetsreglering, företagen i det allmännas intresse. Ur dessa synpunkter har tillståndet ursprungligen meddelats, och ur samma synpunkter synes även frågan om dess överlåtelse vara att bedöma. Ett motsatt förfarande skulle icke allenast innebära, att det allmännas intressen obehörigen skötes åt sidan för privata sådana; det skulle även innebära, att en viss företagargrupps särskilda intressen skulle komma att tillgodoses på bekostnad av andra enskilda intressen, vilka i icke mindre grad förtjäna beaktande, då nämligen rättigheten till bedrivande av yrkesmässig trafik skulle, om trafikillståndet ansåges vara föremål för arvsrätt, stanna såsom ett ärftligt privilegium inom nämnda företagargrupp, under det att de, vilka icke fötts inom densamma, endast i undantagsfall skulle kunna erhålla rätt till bedrivande av detta yrke.

Från jämförliga näringsgrenar, i vilka rätten till bedrivande av rörelse har mer eller mindre karaktär av ett av offentlig myndighet meddelat privilegium, torde ej heller stöd kunna hämtas för anspråk att det tillstånd, på vilket näringsutövningen grundas, skall betraktas såsom en familjens tillhörighet; tvärtom har man i dylika fall städe förbehållit det allmänna rätten att med hänsyn till sina intressen förfoga över detsamma vid innehavarens dödsfall, även om man vidtagit åtgärder för att söka för stärbhusdelägarna minska svårigheterna av dess övergång till ny innehavare.

I enlighet med vad nu anförts har Kungl. Maj:t, såsom framgår av Kungl. Maj:ts beslut i nyss omnämnda besvärsmål, i huvudsaklig överensstämmelse med överståthållarämbetet funnit tillstånd till bedrivande av det slag av yrkesmässig trafik med automobil — drosktrafik — varom i nämnda mål är fråga, böra allenast med hänsyn till särskilda omständigheter eller eljest för viss begränsad tid överlätas från avlidna trafikutövare till deras stärbhusdelägare. I de fall, där stärbhus på grund härav medgivits rätt att under en viss begränsad tid fortsätta utövningen av den avlidnes rörelse, har syftet därmed varit att söka mot varandra avväga två skilda intressen, nämligen å ena sidan att för stärbhusdelägarna minska de ekonomiska svårigheterna vid rörelsens avveckling genom medgivande av skäligen tid därför samt å andra sidan att tillgodose även de förare av automobiler i drosktrafik, vilka efter långvarig tjänstgöring kunna hava skäligen förväntningar på att ifrågakomma till erhållande av rättigheter såsom självständiga drosktrafikutövare.

Emellertid synes kunna ifrågasättas, huruvida icke de intressen, man sålunda sökt tillgodose, kunde genom vissa åtgärder från det allmännas sida ytterligare befrämjas, på sätt i det följande närmare angives.

För de stärbhus, om vilka här är fråga, är det uppenbarligen i hög grad ekonomiskt betungande, att den eller de automobiler, som de avlidna trafikutövarna använt för sin rörelse, ofta nog endast med svårighet kunna finna köpare utom en mycket begränsad krets. Olägenheterna härav göra sig särskilt gällande i fråga om droskautomobiler, som på grund av sitt

byggnadssätt icke äro efterfrågade som privatautomobiler, men i viss mån även om omnibusar och sådana lastbilar, som till storlek och typ skilja sig från de i privatdrift använda. Ofta nog torde stärbhusen icke kunna påräkna annan spekulant å dylika bilar än den nye tillståndshavaren, och deras möjligheter att utfå ett skäligt pris för desamma äro givetvis under sådana förhållanden ringa. Det synes kunna övervägas, huruvida icke i syfte att bereda stärbhusen bättre skydd mot ekonomiska förluster i samband med automobils försäljning under dylika förhållanden skyldighet lämpligen kan åläggas den, som övertar en avliden trafikutövers trafiktillstånd, att på skäliga villkor inlösa den eller de automobiler, som använts i rörelsen, för den händelse desamma icke gått i trafik utöver ett visst antal år och i övrigt befinnas fullt lämpliga för den trafik, vederbörande avser att bedriva. En dylik förpliktelse synes för den nye tillståndshavaren icke innebära någon olägenhet, och mot dess införande synes från hans sida så mycket mindre kunna erinras, som densamma en gång kommer att vara till gagn för de stärbhusdelägare, han i sin ordning efterlämnar.

Resultatet av den av de sakkunniga verkställda utredningen hava dessa framlagt i ett den 8 juni 1939 dagtecknat betänkande (SOU 1939: 22) med utredning och förslag angående vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik förenade frågor.

I proposition nr 115 till 1940 års riksdag, varigenom förslaget till förordningen om yrkesmässig automobiltrafik förelades riksdagen, uttalade föredragande departementschefen bland annat följande:

Med avseende å frågan om dödsbos rätt att fortsätta avliden trafikutövers rörelse intager 1936 års trafikutredning i huvudsak samma ståndpunkt, som kommit till uttryck i 1936 års proposition, nämligen att, utan att sakligt reglera detta spörsmål, bereda skälig tid för prövning därav genom att medgiva dödsboet rätt att — under förutsättning av viss anmälan — utan särskilt tillstånd fortsätta rörelsen under viss tid. Denna tid föreslås dock av 1936 års trafikutredning förlängd till ett år mot i 1936 års proposition föreslagna 6 månader. Prövningen av huvudfrågan, nämligen huruvida dödsboet även efter nämnda tids utgång skall få fortsätta rörelsen, förutsättes skola äga rum på grundval av den ansökan, som dödsboet kan komma att i sådant syfte göra under loppet av nämnda år och böra ske med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall på sätt i utredningens motiv närmare framhålles.

I anledning av vad de sakkunniga i sådant avseende anfört finner jag mig böra uttala följande. 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.

Då av de sakkunniga hävdats, att enligt deras uppfattning befogenhet för den tillståndsbeviljande myndigheten att i samband med beviljande av trafiktillstånd föreskriva inlösningsplikt måste anses oviss utan uttryckligt stöd i författningen, har jag ansett ur de sakkunnigas förslag böra i detta sammanhang upptagas och som tillägg till de av trafikutredningen under § 18 föreslagna bestämmelserna såsom nytt moment fogas föreskrift innefattande dylik befogenhet i principiell överensstämmelse med de sakkunnigas förslag. Däremot anser jag ett närmare reglerande av den omfattning, i vilken inlös-

ningsskyldighet må åläggas vederbörande, samt övriga med ett inlösningsförfarande förenade detaljspörsmål böra ske genom av vederbörande myndighet för sådant ändamål meddelade föreskrifter och icke genom i förordningen intagna bestämmelser. Vid meddelandet av dylika föreskrifter torde de av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna kunna tjäna vederbörande myndigheter till värdefull ledning.

I sitt i anledning av sistnämnda proposition avgivna utlåtande nr 27 till 1940 års riksdag uttalade andra lagutskottet i ämnet bland annat följande:

Vad angår frågan om rätt för änka eller annan stärbhusdelägare efter avliden trafikotövare att övertaga dennes trafiktillstånd, måste enligt utskottets mening i princip fasthållas vid den av departementschefen intagna ståndpunkten, nämligen att rättigheten i och för sig med hänsyn till sin offentlighetsrättsliga karaktär icke kan utgöra föremål för arvsrätt. Ett motsatt förfarande skulle innebära icke allenast, att det allmännas intressen obehörigen skötes åt sidan för privata sådana, utan även att en viss företagargrupps särskilda intressen skulle komma att tillgodoses på bekostnad av andra enskilda intressen, vilka i icke mindre grad förtjäna beaktande, då nämligen rättigheten till bedrivande av yrkesmässig trafik skulle, om trafiktillståndet ansåges vara föremål för arvsrätt, stanna såsom ett ärftligt privilegium inom nämnda företagargrupp, under det att de, vilka icke fötts inom densamma, endast i undantagsfall skulle kunna erhålla rätt till bedrivande av detta yrke. Avgörandet av frågan, huruvida stärbhusdelägare bör tillerkännas rätt att övertaga en avliden trafikotövares tillstånd, synes på grund härav böra bero icke allenast på hänsyn till personliga förhållanden utan böra ske under beaktande av huruvida och i vad mån en dylik överlåtelse är förenlig med de offentlighetsrättsliga intressen, som tillståndsgivningen är avsedd att tillvarata.

Såvitt utskottet kunnat finna, hava genom de i propositionen föreslagna bestämmelserna stärbhusdelägarnas intressen tillvaratagits så långt det är förenligt med andra intressen, som i detta sammanhang kräva beaktande. De föreslagna bestämmelserna utgöra icke något hinder för att de tillståndsgivande myndigheterna kunna, i den mån objektiva skäl befinnas föranleda därtill, låta tillståndet överflyttas på änka eller annan stärbhusdelägare. Längre torde det knappast vara möjligt att i lagstifningsväg sträcka sig; frågan i vilken omfattning den sålunda medgivna möjligheten bör komma till användning synes böra tillhöra rättstillämpningen och icke komma till avgörande i detta sammanhang.

I detta sammanhang torde följande *stadganden angående överlåtelse av tillstånd samt rörande rättsförhållandena vid en persons konkurs eller död* vara av intresse såsom jämförelsematerial.

Enligt 1919 års förordning angående försäljning av pilsnerdricka (13 och 16 §§) må tillstånd till utskänkning överlåtas å annan, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då särskilda skäl eljest föreligga. Framställning om fastställelse å överlåtelsen skall göras hos KB, som har att med avseende å skälen för överlåtelsen samt lämpligheten och behörigheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, bifalla eller avslå framställningen.

Avlider den, som erhållit tillstånd till försäljning av pilsnerdricka, må rörelsen för stärbhusdelägarnas räkning utövas, därest tillståndet avser be-

stämd tid, intill utgången av samma tid och, därest tillståndet gäller tills vidare, till dess tre månader förflutit efter dödsfallet. Försättes den, som efter meddelat tillstånd utövar handel med pilsnerdricka, i konkurs, må rörelsen för konkursboets räkning fortsättas, dock icke längre än till dess tre månader förflutit efter första borgenärssammanträdet i konkursen. I dessa fall åligger det emellertid stärbhuset eller konkursboet, om de vilja fortsätta rörelsen, att inom en månad efter dödsfallet eller första borgenärssammanträdet i konkursen därom göra anmälan hos KB med uppgift tillika å den person, som antagits till föreståndare för försäljningen.

Enligt 1937 års förordning angående försäljning av rusdrycker (3 kap. 16 och 20 §§) äger systembolag under vissa förutsättningar överlåta tillstånd till utskänkning. Har den som efter överlåtelse från systembolag innehar tillstånd till utskänkning avlidit eller råkat i konkurs, åligger det dödsbodelägarna eller konkursboet, därest de vilja fortsätta rörelsen, att inom en månad från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet i konkursen göra anmälan hos länsstyrelsen med uppgift å föreståndare för rörelsen. Godkännes föreståndaren av länsstyrelsen, må rörelsen fortsättas under högst ett år från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet.

Enligt 1931 års lag om upplagshus och upplagsbevis (2 §) får tillstånd att hålla upplagshus icke överlåtas utan Konungens medgivande. Avlider upplagshållare eller försättes han i konkurs, må rörelsen för boets räkning drivas under tre månader från dödsfallet eller, vid konkurs, från det beslut om egendomsavträde meddelades. Konungen äger medgiva förlängning av denna tid, i den mån det kräves för en ändamålsenlig utredning av boet.

Om skeppsklarerare avlider, kan dödsboet enligt 1934 års skeppsklarerarförordning (5 §) medgivas att tills vidare under en tid av högst ett år fortsätta den avlidnes rörelse, såframt för dennas omedelbara ledning anställs en föreståndare.

Utskottet. Bestämmelserna i 17 och 18 §§ i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., för vilka ovan redogjorts, avse att i olika hänseenden tillgodose de efterlevande till avliden innehavare av trafiktillstånd. Enligt 17 § 2 mom. har således dödsboet rätt att under vissa betingelser utan särskilt tillstånd fortsätta rörelsen under en tid av högst ett år från dödsfallet. 18 § 1 mom. bjuder dödsboet möjlighet att få tillståndet på sig överlåtet. I fall, då konkurrens rörande tillståndet ej föreligger mellan dödsbo och annan person, som kan tänkas komma i fråga, torde den tillståndsbeviljande myndigheten, enligt vad utskottet erfarit, också medgiva efterlevande rätt att övertaga utövningen av den avlidnes rörelse. Den tillståndsgevande myndigheten kan, jämlikt 18 § 2 mom. på framställning av dödsboet föreskriva skyldighet för ny tillståndsinnehavare att i viss omfattning inlösa den eller de automobiler, som den avlidne eller dödsboet använt i rörelsen.

I den situation, som uppstår vid tillståndsinnehavares död, göra sig olika intressen med varierande styrka gällande. Å ena sidan föreligger intresset

att dödsboet skall erhålla skälig tid att avveckla rörelsen eller få tillståndet på sig överlåtet. Å andra sidan inställa sig skilda hänsyn till allmänheten, för vars betjänande trafikrörelsen inrättats, samt kravet på att äldre, förtjänta förare icke skola kringskäras i möjligheten att bliva sina egna. De gällande reglerna giva enligt utskottets uppfattning uttryck för en lämplig avvägning mellan de intressen, som i detta sammanhang förtjäna beaktande. Utskottet uttalade redan vid behandlingen av den proposition, varigenom förordningen förelades riksdagen, att genom ifrågavarande bestämmelser dödsbodelägarnas intressen blivit tillgodosedda så långt sig låte göra. Sedan förordningens tillblivelse ha ej några omständigheter tillkommit, som kunna anses betaga detta uttalande dess giltighet.

Utskottet vill även påpeka att inom andra rättsområden ha, som den ovan lämnade redogörelsen utvisar, stadganden angående överlåtelse av tillstånd vid en persons död erhållit en motsvarande och i vissa fall snävare utformning.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande motioner, I: 330 och II: 381, icke måtte
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 2 mars 1950.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Förslund, Sten, Hallagård, Wisstrand*, Sunne*, Nils Elowsson och Bengtson;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Igelsbo*, Hellbacken*, Ryberg*, Hagård, Lundberg, Jansson i Hällefors, fru Sjöstrand* och herr Andersson i Linköping.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.