



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

x. A
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1939: 22

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG

ANGÅENDE

VISSA MED BEVILJANDE AV TILLSTÅND
TILL YRKESMÄSSIG AUTOMOBIL-
TRAFIK FÖRENADE FRÅGOR

AVGIVET AV

INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET
TILLKALLADE SAKKUNNIGA

S T O C K H O L M

1 9 3 9

Statens offentliga utredningar 1939

Kronologisk förteckning

1. Betänkande angående grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom angående statsbidrag till enskilda vägar. Svenska Tryckeri a.-b. 59 s. **K.**
2. Utredning och förslag rörande plats i Stockholms skärgård för förläggning av Stockholms örlogsbas. Beckman. 30, 87 s. 6 kartor. **Fö.**
3. Betänkande med förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar. Beckman. 206 s. **K.**
4. Svensk namnbok till vägledning vid val av nya släktnamn. Lund, Blom. v, 106 s. **Ju.**
5. Betänkande angående revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk. Norstedt. 163 s. **Fi.**
6. Underlätandet av kvinnornas arbete i de mindre lanthemmen. Kihlström. 126 s. **Jo.**
7. Betänkande angående justitiekanslerns, justitieombudsmannens och militieombudsmannens allmänna ämbetsställning m. m. Norstedt. 128 s. **Ju.**
8. Betänkande med förslag till exporttariffer. Beckman. 20 s. **K.**
9. 1937 års landsfiskals- och stadsfiskalsutredning. Betänkande med förslag till omorganisation av landsfiskals- och stadsfiskalsbefattningarna m. m. Norstedt. 341 s. **Ju.**
10. 1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till militärt icke-ordinariereglemente. Marcus. 130 s. **Fi.**
11. Betänkande och förslag rörande befrämjande av avsättningen av den svenska stenindustriens produkter. Idun. 319 s. **H.**
12. Betänkande rörande industriellt utnyttjande av halm. Hæggeström. 125 s. **Jo.**
13. Rationaliseringsutredningens betänkande. Del 1. Motiv och förslag. Marcus. 257 s. **S.**
14. Rationaliseringsutredningens betänkande. Del 2. Verkställda undersökningar. Marcus. 550 s. **S.**
15. Hembiträdesutredningens betänkande. 2. Betänkande med förslag till lag om reglering av anställnings- och arbetsförhållandena inom det husliga arbetet. Hæggeström. 194 s. **S.**
16. Utredning och förslag angående fortsatt förstatligande av kommunala mellanskolor. Hæggeström. x, 157 s. **E.**
17. Utredning och förslag rörande fri undervisningsmateriel för folk- och fortsättningsskolor. Hæggeström. 224 s. **E.**
18. 1938 års arvsskatteskommitté. Betänkande med förslag till förordning om arvs- och gåvoskatt m. m. Marcus. 264 s. **Fi.**
19. Betänkande om statstjänstemäns ställning vid arbetskonflikter. Marcus. 82 s. **Fi.**
20. Betänkande med förslag till vissa ändringar i beklädnadsreglementet för polispersonalen m. m. Beckman. 28 s. **S.**
21. Betänkande med förslag till ändringar i vissa delar av sjömanslagen m. m. Norstedt. 39 s. **Ju.**
22. Betänkande och förslag angående vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik förenade frågor. Hæggeström. (2), 74 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 8 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1939: 22
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG
ANGÅENDE
VISSA MED BEVILJANDE AV TILLSTÅND
TILL YRKESMÄSSIG AUTOMOBIL-
TRAFIK FÖRENADE FRÅGOR

AVGIVET AV
INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET
TILLKALLADE SAKKUNNIGA

STOCKHOLM 1939
IVAR HEGGSTRÖMS BOKTRYCKERI A. B.

392823



Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl.

Kommunikationsdepartementet.

Med stöd av nådigt bemyndigande den 14 oktober 1938 har Herr Statsrådet den 3 november 1938 tillkallat underståthållaren E. S. Hallgren, landssekreteraren i Göteborgs och Bohus län N. K. O. Björkman, polismästaren i Malmö Y. G. V. Schaar, ombudsmannen hos Svenska Drosk-bilägarförbundet G. Holtz samt ledamoten i styrelsen för Svenska Transportarbetareförbundet, ombudsmannen M. Eriksson att inom departementet, med beaktande av vad departementschefen anfört till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för sistnämnda dag, biträda med verkställande av utredning rörande vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik förenade frågor samt avgiva de förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. Därjämte har åt Hallgren uppdragits att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete, varjämte assessorn vid överståthållarämbetet för polisärenden, G. G. Boëthius förordnats att vara sekreterare åt de sakkunniga.

Till fullgörande av sitt uppdrag få de sakkunniga vördsamt överlämna bifogade betänkande med utredning och förslag angående tillägg antingen till Kungl. Motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 eller, därest det av

1936 års trafikutredning uppgjorda förslaget till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m. vinner godkännande, till sistnämnda förslag.

Undertecknad Holtz har i avseende å den av majoriteten föreslagna inlösningsplikten avgivit särskilt yttrande, som finnes fogat vid betänkandet.

Stockholm den 8 juni 1939.

ERIC HALLGREN

NILS BJÖRKMAN

MARTIN ERIKSSON

GUSTAF HOLTZ

YNGVE SCHAAR

Gert Boëthius.

**Förslag till Kungl. Maj:ts förordning om tillägg till
motorfordonsförordningen den 20 juni 1930
(nr 284).¹**

Kungl. Maj:t har efter riksdagens hörande funnit gott förordna, att i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 skall efter 27 § upptagas en ny paragraf, betecknad med 27 a §, med den lydelse nedan anges.

27 a §.

1 mom. Avlider tillståndshavare, vilken bedrivit yrkesmässig trafik såsom självständigt yrke, må den tillståndsgivande myndigheten, om dödsboet inom nedan angivna tid därom gör framställning, för det tillstånd, som beviljas annan i stället för den avlidne, upptaga såsom villkor, att den nye tillståndshavaren mot engångsbetalning eller i saknad av förmåga därtill mot avbetalning eller eljest på sätt, som överenskommes, till sig löser den eller de automobiler, som den avlidne eller dödsboet använt i sin trafikrörelse och som äro i brukbart skick samt lämpliga och behövliga för den nye tillståndshavarens rörelse. Har den material, vars inlösen påkallas, förvärvats genom avbetalnings- eller hyresavtal, skall, om dödsboet är bundet av avtalet, vid framställningen fogas bevis därom, att den, som enligt avtalet överlätit materialen, är villig låta ny tillståndshavare övertaga de förpliktelser, som enligt avtalet åligga förvärvaren.

Framställning, som i första stycket sägs, skall göras hos den tillståndsgivande myndigheten senast inom en månad från dödsfallet eller, om dödsboet fortsätter den avlidnes rörelse under i lag eller enligt särskilt beslut begränsad tid, senast inom utgången av denna. Har dödsboet sökt men ej erhållit tillstånd till rörelsens fortsättande eller överlåtelse till annan, skall tiden räknas från den dag, avslagsbeslutet vinner laga kraft.

Kan överenskommelse icke träffas om lösesumman eller dess erläggande eller om annan med inlösningsen sammanhängande fråga, må i syfte att ernå tvistefrågans lösning dödsboet eller den nye tillståndshavaren inom en månad från den dag, inlösningsbeslutet vinner laga kraft, hos den tillståndsgivande myndigheten påkalla tillsättande av en nämnd av tre personer,

¹ Därest det av 1936 års trafikutredning avgivna förslaget till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m. av Kungl. Maj:t godkännes, torde de sakkunnigas förslag till lagtext kunna inflyta i 18 § i förstnämnda förslag med momentbeteckningarna 2, 3 och 4.

utsedda en, tillika ordförande, av myndigheten samt en av dödsboet och en av den nye tillståndshavaren. Har nämnds tillsättande påkallats av dödsboet och underlåter den nye tillståndshavaren att inom åtta dagar efter därom erhållen skriftlig underrättelse utse medlem i nämnden, skall på dödsboets yrkande myndigheten utse medlem för den tredskande. Kommer sådan underlåtenhet dödsboet till last, vare så ansett, som om dödsboet avstått från framställningen om materialinlösen.

Nämnden skall i förekommande fall bestämma

- a) den material, som enligt vad i första stycket sägs skall inlösas;
- b) värdet å materialen;
- c) huruvida inlösningssumman skall gäldas på en gång eller avbetalningsvis;
- d) den tid, inom vilken sagda summa senast skall gäldas, samt, därest rätt till avbetalning beslutes, förfallodagarna för avbetalningarna;
- e) dagen för materialens överlämnande till den nye tillståndshavaren;
- f) huruvida, därest inlösningssumman skall erläggas avbetalningsvis, dödsboet må under avbetalningstiden vara förbehållen vid äganderätten till materialen.

Vid bestämmande av materialens värde skall avseende fästas i regel allenast vid materialens ålder och beskaffenhet samt dess brukbarhet i den nye tillståndshavarens rörelse. Endast när synnerliga skäl därtill äro, må hänsyn tagas jämväl till goodwill. Därest den avlidne eller dödsboet inköpt materialen med avbetalningsrätt och av köpeskillingen återstår oguldet belopp, skall sådan omständighet beaktas.

Ersättning till nämndens ledamöter så ock av nämndens tillsättande i övrigt föranledda kostnader gäldas av dödsboet och den nye tillståndshavaren gemensamt, där ej nedan annorlunda bestämmes. Skulle tvist om ersättnings- eller kostnadsbeloppets storlek uppkomma, bestämmes beloppet av den tillståndsgivande myndigheten.

2 mom. Dödsbo, som gjort i 1 mom. första stycket omförmäld framställning, äger återkalla denna hos den tillståndsgivande myndigheten, skolan återkallelse, som göres efter det nämndens beslut föreligger, ingivas till myndigheten senast på åttonde dagen efter erhållen del av beslutet. Hava kostnader för nämnds tillsättande uppstått, svare dödsboet ensamt för dessa.

3 mom. Om dödsbo utan att ha gjort i 2 mom. sagd återkallelse vägrar eller underlåter fullgöra nämndens beslut, må på framställning den nye tillståndshavaren varda av den tillståndsgivande myndigheten förklarad fri från inlösningspliktens fullgörande. Lag samma vare, om dödsbo vägrar eller underlåter fullgöra avtal om materialinlösen, som utan nämnds tillkallande slutits.

Vid äventyr av trafikillståndets förlust åligger den nye tillståndshavare, som icke erhållit i föregående stycke omnämnd befrielse, att inom tre månader från den dag, myndighetens beslut om inlösningsplikt vinner laga kraft, dit inlämna bevis om antingen att han med dödsboet träffat överenskommelse om materialinlösen oberoende av eller i anslutning till nämndens beslut, eller att dödsboet avstått från sitt krav å inlösningspliktens fullgörande.

Betänkande.

Inledning. Till grund för de sakkunnigas arbete har legat chefens för Kommunikationsdepartementet anförande till statsrådsprotokollet för den 14 oktober 1938, innehållande i huvudsak följande.

Beviljandet av tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik med automobil vore ett led i en offentlig-rättslig reglering, företagen i det allmännas intresse. Ur dessa synpunkter hade tillståndet ursprungligen meddelats och ur samma synpunkter syntes 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, utan även att en viss företagargrups särskilda intressen skulle komma att tillgodoses på bekostnad av andra enskilda intressen, vilka i icke mindre grad förtjänade 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.

Från jämförliga näringsgrenar, i vilka rätten till bedrivande av rörelse hade 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 grundades, skulle betraktas såsom en familjens tillhörighet; tvärtom hade man i dylika fall städse 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 sålunda anförts hade Kungl. Maj:t vid avgörande av anförda besvär av änkor och bröstarvingar efter avlidna drosktrafikutövare i Stockholm över överståthållarämbetets beslut att vägra dem rätt att, utöver viss tid, fortsätta den avlidnes rörelse, funnit tillstånd till bedrivande av det slag av yrkesmässig automobiltrafik — drosktrafik — varom i nämnda mål vore 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 viss begränsad tid fortsätta utövningen av den avlidnes rörelse, hade 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 skälig tid därför samt å andra sidan att tillgodose även de förare av automobiler i drosktrafik, vilka efter långvarig tjänstgöring kunde hava skäliga förväntningar på att ifrågakomma till erhållande av rättigheter såsom självständiga drosktrafikutövare.

Emellertid syntes kunna ifrågasättas, huruvida icke de intressen, man sålunda sökt tillgodose, kunde genom vissa åtgärder från det allmännas sida ytterligare befrämmas, på sätt här nedan närmare angåves.

För de stärbhus, om vilka här vore fråga, vore 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 kunde finna köpare utom en mycket begränsad krets och möjligheten att få skäligt pris för desamma under sådana förhållanden ytterst ringa. Det syntes kunna övervägas, huruvida icke i syfte att bereda stärbhusen bättre skydd mot ekonomiska förluster i samband med automobils försäljning under dylika förhållanden skyldighet lämpligen kunde åläggas den, som övertog 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 befunnits fullt lämpliga för den trafik, vederbörande avsåge att bedriva.

Företrädesvis syntes en dylik inlösningsplikt kunna ifrågasättas beträffande droskaautomobiler, men det torde böra undersökas, huruvida icke densamma lämpligen kunde komma till användning även i fråga om andra slag av yrkesmässig trafik använda automobiler.

Det erinrades härvidlag om att — bortsett från överlåtelseobjektet — ifrågavarande situation ur många synpunkter vore analog med övertagande av apotek, där en dylik förpliktelse för ny innehavare att övertaga för rörelsen använd material sedan länge funnits föreskriven.

Vid sidan av kåren av utövarer av yrkesmässig automobiltrafik utgjorde det numera betydande antalet av i dylik trafik anställda förare en grupp, vars förhållanden hittills såväl i gällande författningar i ämnet som i samband med tillståndsgivningen ägnats tämligen ringa uppmärksamhet. Frågan om den löneanställda personalens villkor hade alltmera fått karaktären av ett socialt problem av sådan betydelse, att detsamma icke kunde i samband med tillståndsgivningen lämnas obeaktat av de tillståndsbeviljande myndigheterna. Särskilt för de förare, vilka icke kunde påräkna att erhålla trafiktillstånd, vore olägenheterna av den ovissa och beroende ställning, de under tillämpningen av nuvarande system intoge, alltför påtagliga för att behöva närmare framhållas. Men även för den, som erhöle trafiktillstånd, innebure det en stor risk att vid jämförelsevis hög ålder iklåda sig avsevärda ekonomiska förpliktelser. I någon mån torde visserligen dessa förhållanden kunna ordnas genom kollektivavtal, men det allmänna syntes äga skyldighet att söka medverka till en lösning av problemet. Bland åtgärder, som kunde komma under överbärande, nämndes såsom exempel möjligheten av obligatorisk anslutning av såväl trafikutövarer som anställda förare till en pensionskassa.

I och för sig syntes det icke nödvändigt, att de åtgärder, som i en eller annan form kunde befinnas lämpliga och erforderliga för nu angivna ändamål, grundade sig på ändringar i gällande författningsbestämmelser. Fråga vore nämligen snarast om innehållet av de villkor och bestämmelser för trafikens bedrivande, som de tillståndsgivande myndigheterna redan enligt nu gällande bestämmelser ägde föreskriva i samband med trafiktillstånds beviljande. Skulle emellertid ändring av dessa bestämmelser befinnas erforderliga för nu angivna ändamål, borde förslag därtill i samband med utredningen i övrigt framläggas.

Ej heller syntes det nödvändigt eller lämpligt, att de åtgärder, som för nu ifrågavarande ändamål kunde komma att genomföras, bleve schematiskt lika inom olika trafikområden; tvärtom torde praktisk anpassning efter skiftande förhållanden inom olika slag av trafik på olika orter vara nödvändig. Önskvärt syntes därför vara, att praktisk erfarenhet av verkningarna av de åtgärder, som kunde komma att föreslås, vunnes på vissa orter, innan desamma förordades till mera allmänt införande.

Slutligen anmärktes, att här ifrågasatta spörsmål icke sammanfölla med de frågor, med vilka 1936 års trafikutredning hade att taga befattning, då nämligen i detta sammanhang icke vore fråga om huruvida och i vilken omfattning överlåtelse av trafiktillstånd borde medgivas utan endast huruvida och på vad sätt i samband med att överlåtelse av trafiktillstånd medgaves eller trafiktillstånd eljest beviljades åtgärder av övervägande social karaktär kunde vidtagas för befrämjande av trafikutöwares och löneanställda föräres intressen.

Behov av särskilda författningsbestämmelser. Enligt de sakkunnigas mening torde först till övervägande böra upptagas frågan, huruvida för vinnande av de i de sakkunnigas direktiv angivna önskemålen erfordras särskilda författningsbestämmelser eller icke.

Det synes de sakkunniga obestridligt, att yrkesmässig automobiltrafik är en art av näringsverksamhet av privaträttslig natur. Denna trafikens karaktär förändras icke därigenom, att rätten till verksamhetens bedrivande är bunden vid tillstånd av offentlig myndighet. Den grundläggande normen för enskild näringsverksamhets bedrivande återfinnes i nu gällande lagstiftning i 1864 års näringsfrihetsförordning. Genom denna lag genomfördes i vårt land — efter långvariga stridigheter och åtskilliga partiella reformer — definitivt den grundsatsen, att en var svensk man eller kvinna, som uppfyller vissa allmänna kvalifikationskrav i avseende å ekonomisk och rättslig kapacitet, äger fritt idka näring. Denna allmänna rätt att idka näring rubbas icke i princip därigenom, att vissa modifikationer av särskilda skäl blivit gjorda i vad gäller såväl näringsutövande i allmänhet som särskilda slag av näringsverksamhet. Den omständigheten, att rätten till utövande av yrkesmässig automobiltrafik är beroende av tillstånd av offentlig myndighet, berövar icke i och för sig verksamheten den näringsfrihet, som den i likhet med varje annan yrkesutövning i princip åtnjuter. Huruvida däremot på särskild grund och av särskilda anledningar näringsfrihetens principiella grundsatser icke kunna anses tillämpliga på ifrågasvarande verksamhet bör för besvarandet av ovannämnda fråga utredas.

Denna utredning torde emellertid kräva, att den yrkesmässiga trafikens historiska utveckling fram till våra dagar klarlägges. Då av helt naturliga skäl denna utveckling klarast framträder i en större stad, har den undersökning, som i sagda syfte gjorts, begränsats till förhållandena i Stockholm.

Även om de upplysningar, som kunnat vinnas angående den under äldre tid utövade yrkesmässiga trafiken i Stockholm, äro synnerligen knapphändiga, torde det dock med visshet kunna antagas, att redan under den senare medeltiden härstädes funnos personer, som mot lega åtogo sig att forsla gods. Sådana personer plögade kallas »åkare», en benämning, som bibehållits i de för Stockholm utfärdade trafikföreskrifterna ända in i nuvarande tid. Personbefordran med legda åkdon förekom icke i Stockholm under medeltiden, utan uppkom först långt senare. Anledningen härtill

torde vara att söka däri, att vagnåkning ansågs alltför vekligt, varjämte stadens trånga gator lade hinder i vägen för vagntrafik.

Först under 1600-talet synes den yrkesmässiga trafiken hava blivit föremål för en mer detaljerad lagstiftning. Sålunda utfärdade borgmästare och råd i Stockholm den 30 juni 1620 en »Ordning för dragare och åkare». Denna »ordning» innehöll dels bestämmelser om huru mycket »de uti dragare- och åkarelön av allehanda slags gods, som de både i staden och på malmen bäre och köre, hawe skole», dels ock strafföreskrifter såväl för det fall, att vederbörande begärde högre ersättning, än taxan medgav, som för det fall, att han vägrade mottaga uppdrag. Straffet för tredje resan bestod däri, att den skyldige »blev förvist från ämbetet», d. v. s. gick förlustig rätten att utöva sitt näringsfång.

Den 10 januari 1662 utfärdades av överståthållaren samt borgmästare och råd en stadga för formän och åkare. Enligt denna utsågs en särskild person att övervaka att »ordinantien» (utfärdade ordningar) icke överträdades, varjämte föreskrevs bland annat följande:

»Att åkare och de, som under deras societet sortera, desto bättre måge kunna sig nära och försörja, bliver ock härmed förbjudet att ingen annan utom åkarämbetet skall för penningar lega någon häst, släda, kärra eller vagn till varjehanda körsel och försel som i staden förefaller vid legans förlust och 2 daler silvermynt böter var gång han därmed beträdd varder.»

Den privilegierade ställning, som i denna stadga gavs de till åkarämbetet hörande yrkesutövarna, befastades ytterligare i en den 26 april 1746 av överståthållarämbetet utfärdad kungörelse. Då i denna gives en ganska tydlig bild av åkaryrkets rättigheter under 1700-talet, torde kungörelsen böra ordagrant återgivas. Den lyder sålunda:

»Ytterligare

Förbud emot olovliga skjutsningar och körslor, som åtskilliga här i staden vistande emot betingad lega, stadens åkareämbete till präjudice och förfång, förrätta, den 26 april 1746.

Alldenstund det förnimmes, att åtskilligt folk här i staden, utom åkareämbetet, understå sig att skjutsa härifrån till gästgivaregårdarna samt köra här i staden för lega, vilket icke allenast strider mot förordningar, utan jämväl åkareämbetet här i staden uti deras näring så mycket mera till präjudice och förfång leder, som åkarne äro förpliktade, emot de dem enskylt förlänte rättigheter i skjutsen och körslorna här i staden, att vid eldsvådor och exekutioner köra utan betalning, och eljest stadens publika körslor ensamma bestrida, varande de ock skyldige samt bliva tillhållne höst och vår i djupa vägar att skjutsa, då dem ej mera består än 24 öre silv.mt milen för var häst, härifrån till nästa gästgivaregård; allt fördenskull och till förekommande av sådan oreda med olovligt skjutsande och körslor här i staden, varigenom åkarämbetet, som berört är, förfördelat varder, har högvälborne herr baron och överståthållaren med magistraten i förmågo av de åkarämbetet allernådigst förunte privilegier funnit nödigt att genom denna ytterligare kungörelse alla i gemen samt var och

en i synnerhet åtvarna och förbjuda att de ej med sådant olovligt skjutsande eller forors körande för lega häruti staden sig befatta — — —. Skulle någon bliva beträdd häremot bryta och sådant öfverträda, skall densamma ej allenast ha förbrutit den betingade hästlegan utan ock till 40 mark silv.mts böter vara förfallen — — — vilket var och en till efterrättelse lärer. Stockholms rådhus den 26 april 1746.»

I kungörelsen talas om »åkarämbetet». Emellertid funnos två sådana ämbeten; det norra och det södra.

Trots den monopolställning, utöfvarna av yrket intogo, torde det ekonomiska utbytet av detsamma icke hava varit lysande vare sig under 1600-talet eller 1700-talet. I början av 1800-talet, särskilt vid tiden för då timade krigshändelser, synes deras ställning hava varit särskilt undergrävd. År 1809 ingåvo nämligen de båda ämbetena till Kungl. Maj:t ansökan därom, att de på grund av irakad »vanmakt och oförmögenhet» måtte varda befriade från all skjutsningsskyldighet för privata personer. Sedan magistraten förklarat sig över ansökan, avgav överståthållaren den 15 juli 1809 underdånigt utlåtande. Med framhållande av att det kunde förmodas, att åkarämbetena efter hand kunde så förbättra sin ekonomiska ställning, att de skulle kunna fortfara med den dem från äldre tider åliggande skjutsningsskyldighet, avstyrkte överståthållaren ansökningen samt hemställde i stället om icke »såväl till allmänhetens bättre betjänande som mera lättnad för åkarämbetena» den anstalt finge vidtagas, att genom allmän kungörelse »frihet lämnades för var och en hugad, som antingen redan äger hästar eller förmögenhet att sådana sig anskaffa, att, på anmälan därom, hos stadens Byggnings- och Embets Collegium, genast varda till åkare antagen, med villkor, att, jämte rättighet att lika med de förut här i staden varande åkare, emot den i taxan bestämda körslolön, deltaga i de inom staden förefallande körslor, även lika med dem bestrida den skjuts till de närmast staden belägna gästgivargårdar, som för resande erfordras». I nådiga brevet den 14 augusti 1809 lämnade Kungl. Maj:t sitt bifall till överståthållarens hemställan. Med stöd härav utfärdade denne den 8 september 1809 kungörelse. I denna återgavs till en början överståthållarens hemställan och Kungl. Maj:ts beslut, varefter kungörelsen avslutades med följande ord: »Och varder till underdånig åtlydnad därav härigenom kungjorde, att de, som åstunda att emot omförmälda villkor bliva till åkare här i staden antagne och uti de därmed förenade skyldigheter vilja ingå, äga att sådant hos stadens Embets- och Byggnings Collegium anmäla för att med behörigt tillstånd varda försedda.»

Vad genom denna kungörelse föreskrevs tjänade därefter till efterrättelse, varför den avdelning av magistraten, som erhållit uppdrag att pröva och avgöra ansökningar om tillstånd till åkaryrkets utövande — till en början Byggnings- och Embets Collegium, sedermera Handels- och Ekonomi Collegium —, antingen biföll eller, i händelse den sökande icke visat

sig äga hästar eller förmögenhet att anskaffa sådana, avslog ansökningen. Vederbörande magistratsavdelning ansåg sig också berättigad att i förekommande fall skilja åkare från rättigheten till yrkets utövande och utfärdade för dem jämväl ordningsföreskrifter i sammanhang med utfärdande av de taxor, som tid efter annan av Kungl. Maj:t prövades och fastställdes. Detta förhållande fortfor till år 1851, då överståthållarämbetet ingick till Kungl. Maj:t med en framställning av huvudsakligen följande innehåll:

I anledning av det ofta överklagade oskick och överdåd, vartill åkarnas körsvenner vid sina körsolor förrättande icke sällan gjort sig skyldiga, funne överståthållarämbetet det vara angeläget, att fullständigare ordningsstadgar bleve meddelade än de reglementariska föreskrifter, som ditintills gällande åkartaxor innehölle. Överståthållarämbetet ansåge därför, att dessa ordningsstadgar borde sammanfattas i ett av ämbetet utfärdat reglemente. Ehuru de uti åkartaxorna influtna ordningsföreskrifterna från början varit utfärdade av borgmästare och råd, hade likväl frågor om ändringar i dessa föreskrifter vid särskilda tillfällen blivit av Kungl. Maj:t prövade och avgjorda. I anledning härav ansåge överståthållarämbetet sig icke kunna utan Kungl. Maj:ts samtycke vidtaga de av ämbetet i avseende å ordningsföreskrifterna åsyftade förfoganden. Ämbetet anhölle därför om nådigt bemyndigande att rörande åkarnas körsolor för allmänhetens räkning genom särskilt reglemente utfärda de förnyade eller förändrade ordningsstadgar, som ämbetet kunde finna av behovet påkallade. Därjämte anhölle ämbetet om medgivande att i det tillämnade reglementet för de överträdelse av däruti intagna stadganden, vartill åkare eller deras drängar gjorde sig skyldiga, fastställa lämpliga viten i penningar.

Denna ämbetets hemställan fann Kungl. Maj:t gott att bifalla den 18 mars 1851.

Det första reglemente, som utfärdades med stöd av nämnda Kungl. Maj:ts beslut, är av den 28 mars 1851. Detta reglemente stadgar bland annat, att åkaryrket icke må utövas av andra personer än dem, som därtill i behörig ordning erhållit tillstånd, samt att ansökning om sådant tillstånd upptogs och prövades av stadens Handels- och Ekonomi Collegium. Envar — föreskriver reglementet vidare — som utan att vara därtill berättigad emot betalning betjänade allmänheten med sådana körsolor och skjutsningar, vilka voro åkarna förbehållna att verkställa, samt sålunda gjorde åkarna förfång, skulle jämlikt det den 24 april 1746 utfärdade förbudet böta fyratio marker silvermynt med tre riksdaler sk. banko, varjämte körlegan vore förbruten.

Ett i huvudsak med 1851 års reglemente likalydande reglemente utfärdades den 29 november 1862 och detta senare avlöstes i sin ordning av ett den 28 december 1868 dagtecknat reglemente. Detta, som i huvudsak har samma innehåll som 1862 års reglemente, företer emellertid i förhållande till sistnämnda reglemente den olikheten, att det enligt ingressen till det samma utfärdats på grund av 23 § ordningsstadgan för rikets städer den

24 mars 1868. Endast den, som i behörig ordning erhållit tillstånd, fick enligt reglementet utöva åkaryrket. Reglementet, som saknar föreskrift om den myndighet, hos vilken tillstånd skulle sökas, upptager bland straffbestämmelserna icke hänvisning till 1746 års ovannämnda påbud, utan stadgar straff med böter, 5 riksdaler, jämte åkarlegans förlust, för den, som obehörigen utövar yrket.

I en den 4 april 1871 dagtecknad skrivelse hemställde överståthållarämbetet hos Kungl. Maj:t om förändrade stadganden för åkarväsendet i Stockholm. I skrivelsen redogjordes för innehållet i Kungl. brevet den 14 augusti 1809 och överståthållarämbetets på grundvalen av detta den 8 september samma år utfärdade kungörelse. Överståthållarämbetet anmälde vidare, att då Kungl. förordningen den 18 juni 1864 angående utvidgad näringsfrihet »av vederbörande myndigheter i huvudstaden ansetts icke äga tillämpning å åkaryrket därstädes», vad genom 1809 års nyssnämnda kungörelse blivit föreskrivet fortfarande tjänade till efter rättelse. Huvudstadens åkeriväsende hade — fortsatte överståthållarämbetet — såväl i följd av reglementariska stadganden, vilka vederbörande myndigheter tid efter annan utfärdat för åkare rörande de körslor, vilka av dem till allmänhetens betjänande förrättades, som även i följd av åtgärder, vilka åkarna själmant vidtagit för sin rörelses förkovran, undergått märkbara förbättringar. Men detta oaktat förefunnes fortfarande missförhållanden, vilkas undanröjande utgjorde ett oundgängligt villkor för åkeriväsendets höjande till den ståndpunkt, som kunde anses motsvara allmänhetens rättmätiga anspråk. Den största och viktigaste av antydda olägenheter låge i svårigheten att under dåvarande förhållanden förebygga åkarrörelsens utövande av oordentliga, oförmögna eller eljest mindre lämpliga personer, vilkas bristande egenskaper eller förmåga särskilt vore på menligt sätt inverkan såväl i avseende å beskaffenheten av deras hästar och körredskap, som i fråga om ordentligheten hos de körsvenner, vilka av dem för körningarna begagnades. Yrkets utövande borde icke anförtros åt andra än dem, vilkas personliga egenskaper utgjorde en borgen för deras vilja och förmåga att uppfylla sina åligganden uti ifrågavarande hänseende. Sålunda ansåge överståthållarämbetet, att endast den borde kunna antagas till åkare, som, utom det att han visade sig innehava den för körslornas behöriga förrättande erforderliga material, tillika vore i åtnjutande av medborgerligt förtroende, ägde nödig kunskap i att räkna och skriva, gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet samt i övrigt prövades för befattningen lämplig, särskilt i det avseende, att han kunde antagas icke åsidosätta den tillsyn över sina körsvenner, som vore nödig för att hålla dem till ordning och skick.

Anledningen till de förefintliga missförhållandena — anförde överståthållarämbetet vidare — vore att söka i själva den grund, varpå åkeriirätt-

ningen vilade. Stadgandet i överståthållarämbetets kungörelse den 8 september 1809 förutsatte icke några personliga egenskaper såsom nödvändiga för åkeriyrkets nöjaktiga utövande. Visserligen hade överståthållarämbetet genom nådiga brevet den 18 mars 1851 erhållit bemyndigande att i särskilt reglemente meddela de ordningsföreskrifter, som ämbetet kunde finna erforderliga. Men genom detta nådiga brev hade icke skett någon förändring med hänsyn till behörigheten att antaga och avskeda åkare, utan avgjordes dessa frågor fortfarande hos den avdelning av magistraten, som benämndes Handels- och Ekonomi Collegium. Då bestyret i övrigt med åkarna såsom utfärdande av reglementen och taxor, besiktning av hästar och körredskap samt tillsyn i övrigt därå, att åkarna fullgjorde sina åligganden, ankomme på överståthållarämbetet, kunde ämbetet icke finna någon skälig anledning varför det vidare skulle tillkomma nämnda Collegium att besluta rörande åkarnas till- eller avsättande, utan syntes även detta bestyr böra övertagas av ämbetet och detta desto hellre, som avgörandet att bliva åkare borde grunda sig ej mindre på en noggrann undersökning av hela det material, personen ämnade begagna i sin rörelse, utan även på kännedom av hans moraliska egenskaper och lämplighet i övrigt för befattningen, vilken kännedom polismyndigheten bäst vore i tillfälle att inhämta. Ut i ingressen till Kungl. ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 vore förklarad, att såväl alla sådana i de av Kungl. Maj:t för särskilda städer fastställda ordningar och reglementen intagna stadganden, som vore stridande mot nämnda ordningsstadga, som ock alla av överståthållarämbetet, Konungens Befallningshavande samt magistrater och andra stadsmyndigheter i polis- och ordningsmål för städerna utfärdade kungörelser och påbud skulle från och med den 1 januari 1869 upphöra att vara gällande, varjämte i stadgans 23 § bemyndigande lämnats överståthållarämbetet att utfärda reglemente för stadens åkare utan att i stadgan funnes föreskriven någon inskränkning i detta hänseende. Överståthållarämbetet hade visserligen härav trott sig finna anledning till antagande därav, dels att föreskrifterna i nådiga brevet den 14 augusti 1809 och ämbetets därå grundade kungörelse av den 8 september samma år upphört att vara gällande, dels ock att med utfärdandet av reglemente för åkarna jämväl vore förenat bestyret med deras antagande och entledigande, men enär ovisshet härutinnan förefunnes samt det i förevarande fall vore fråga om ett yrke med åldriga rättigheter, hade överståthållarämbetet tvekat att vidkommande detsamma tillämpa omförmälda tolkning utan särskilt nådigt bemyndigande.

I anslutning till vad sålunda anförts hemställde överståthållarämbetet, att Kungl. Maj:t täcktes förklara, att den av Handels- och Ekonomi Collegium för det dåvarande utövade befattning med huvudstadens åkeriväsande skulle upphöra och i stället övergå till överståthållarämbetet, som skulle

äga att, förutom sitt redan innehavda bestyr med berörda inrättning, icke allenast med nödigt iakttagande av de skyldigheter i avseende å körslor och skjutsningar, som åkarna då ålåge, närmare bestämma arten och omfånget av deras verksamhet, utan även stadga villkoren för behörighet att varda till åkare antagen, pröva och avgöra ansökningar om rättighet till ifrågavarande yrkes utövande och, då anledning därtill förefunnes, skilja åkare från utövandet av berörda rättighet samt förordna om påföljd för den, som utan att därtill vara berättigad emot betalning betjänade allmänheten med sådana körslor och skjutsningar, som vore åkarna förbehållna att verkställa. Överståthållarämbetet hemställde tillika, att de förändrade stadganden rörande åkeriväsendet, som sålunda komme att inträda, finge av överståthållarämbetet allmänt kungöras.

Sedan Kungl. Maj:t återremitterat ärendet till överståthållarämbetet för infordrande av yttrande från Handels- och Ekonomi Collegium samt detta jämte de båda åkarlagen blivit hörda i saken, anförde ämbetet i underdånig skrivelse av den 27 juli 1871 följande:

Med överlämnande av de infordrade yttranden, vari överståthållarämbetets förslag blivit såväl av Collegium som av åkarlagen understött, ansåge ämbetet sig böra tillkännagiva, att ämbetet ingalunda åsyftade att vid sitt förslags genomförande betaga åkarna förmånen att bliva, såsom dittills alltid skett, hörda och sålunda få tillfälle andraga, innan väsentligare förändringar i åkeriväsendet av överståthållarämbetet vidtoges, vad de däremot kunde hava att erinra och ej heller underlåta att å sådan erinran fästa det avseende, som av rättvisa och billighet påkallades samt med allmänhetens rättmätiga anspråk vore förenligt.

I skrivelse till överståthållarämbetet den 22 augusti 1871 lämnade Kungl. Maj:t sitt bifall till vad överståthållarämbetet hemställt. Med stöd av detta Kungl. Maj:ts beslut utfärdade överståthållarämbetet den 1 februari 1873 nytt åkarreglemente. I detta reglemente föreskrevs, att ingen finge å gata, torg eller annan allmän plats tillhandahålla häst och fordon för mottagande av uppdrag att mot betalning betjäna allmänheten med körslor, vare sig för fortskaffande av personer eller för forsling av varor, eller mot betalning med häst och fordon verkställa transport av varor från stadens hamnar och lastageplatser, med mindre han av överståthållarämbetet undfått tillstånd till utövande av åkaryrket. Vidare föreskrevs, att de äldre av Handels- och Ekonomi Collegium meddelade tillstånden skulle fortfarande gälla. Enligt reglementet hade den, som önskade rättighet till utövande av åkeriyrket, att därom ingiva ansökan till överståthållarämbetet, som efter det vederbörande åkarlag blivit hört och »med fästet avseende å sökandens egenskaper och lämplighet för yrket samt å de andra omständigheter, som på frågan kunde hava inflytande», meddelade beslut i ämnet. Reglementet innehöll också bestämmelser rörande de omständigheter, som kunde medföra förlust av rättigheten att yrket eller någon del därav fortfarande ut-

öva, samt upptog i särskilda kapitel såväl föreskrifter *dels* angående körsvens antagande och entledigande, *dels* angående beskaffenheten av hästar och fordon, *dels* angående åkarstationer och ordningen å dessa, *dels* angående åkdons tillhandahållande å bangårdar, *dels* angående skyldigheten att mottaga uppdrag å körning och de fall, då sådan finge vägras, som ock åtskilliga ytterligare ordningsföreskrifter ävensom straffbestämmelser.

Nytt åkarreglemente utfärdades den 10 maj 1875. Detta, som i huvudsak var likalydande med 1873 års reglemente, upptog benämningen »droskusk» å den, som betjänade allmänheten såsom körsven å för personbefordran avsett åkdon. 1875 års reglemente lände till efterrättelse i över 20 år. Den 11 mars 1897 utfärdades två nya reglementen, det ena angående varuforsling och det andra angående droskväsendet. Benämningen »åkare» förbehölls i detta reglemente den, som med häst och fordon betjänade allmänheten med varuforsling. Med benämningen »droska» avsågs varje åkdon, som med vederbörligt tillstånd användes för tillhandahållande å allmän plats av fordon för allmänhetens betjänande med personbefordran, och med benämningen »droskägare» tillståndets innehavare.

Nya reglementen rörande droskväsendet hava därefter utfärdats den 12 juli 1924 och den 28 januari 1931. Dessa förete i jämförelse med 1875 års reglemente huvudsakligen allenast sådana olikheter, som påkallats av den tekniska utvecklingen, under det att de principer, som kommit till uttryck i sistnämnda reglemente, bevarats orubbade.

Av den ovan givna skildringen av åkarrörelsens utveckling i Stockholm torde framgå, att denna rörelse städse varit och ännu är ett yrke, som drives för egen förtjänst, låt vara med begränsningar, som betingats av dess utövande å allmän plats och av dess särskilda betydelse för allmänheten. Under skråväsendets tid var det organiserat såsom ett skrå. Av ännu bevarade protokoll från södra åkarlagets sammanträden under tiden mellan 1686 och 1866 framgår, att inom åkarrörelsen återfinnas i stort sett de kännetecken, som voro karakteristiska för skråväsendet sådant det framträder i 1669 års och sedermera i 1720 års skråordning. Av förenämnda protokoll framgår bland annat, att vid »åkarämbetets» sammanträden närvarit en representant för magistraten, vanligen en rådman, att å desamma ingivits ansökningar att — med användande av en på 1700-talet i protokollen förekommande terminologi — »bliva med ämbetet förenad och vinna ämbetsrättighet», en terminologi, som mot slutet av sagda århundrade förändras till att »bliva ledamot av ämbetet», samt att i spetsen för »ämbetet» stått en ålderman med bisittare. Protokollen utvisa vidare, att »kvar-talspengar» (medlemsavgifter) av »ämbetsbröderna» erlagts till »lådan».

Denna under skråväsendets hägn utövade yrkesnäring fick sin ställning väsentligen förändrad genom Kungl. Maj:ts i härovan omförmälda nådiga brev av den 14 augusti 1809 till överståthållarämbetet meddelade beslut.

Detta bör ses i belysningen av de åskådningar angående näringsfriheten, som i början av 1800-talet framträdde särskilt starkt. Ett redan under senare delen av närmast föregående århundrade uppkommet krav på att all borgerlig näring skulle bliva en rättighet för alla medborgarklasser gjorde sig då kraftigt gällande. En samlad och målmedveten opposition mot det hävdvunna näringstvångssystemet uppstod och angreppen riktades bland annat mot korporationstvånget i stadsrörelsen. Vid riksdagen 1809—1810 inleddes ett nytt skede i den svenska näringsfrihetens historia. Redan under sommaren 1809 diskuterades i riksdagsstånden näringsfrihetsfrågan, och i riksdagens beslut upptogs en punkt, om vars innebörd sedermera långvariga tvister visserligen uppstodo, men som av skråväsendets motståndare uppfattades såsom ett uttryck för att borgarståndet givit sitt samtycke till den oinskränkta näringsfrihetens införande. Den kommande utvecklingen gav dock icke reformvännerna rätt, ty full näringsfrihet infördes först genom 1864 års näringsfrihetsförordning.

Kungl. Maj:ts beslut av den 14 augusti 1809 tillkom under den näringstvångets upplösningsprocess, som då pågick. Med hänsyn härtill giva de ordalag, som använts i nådiga brevet, anledning till antagande, att avsikten med detsamma varit att inom åkerirörelsen i Stockholm medgiva näringsfrihet. Visserligen har i överståthållarämbetets med stöd av nådiga brevet utfärdade kungörelse av den 8 september 1809 tillagts orden: »för att med behörigt tillstånd varda försedda». Men detta tillägg, för vilket införande i kungörelsen ämbetet saknat stöd i brevet, läser icke förringa Kungl. Maj:ts medgivande, att »genom allmän kungörelse frihet finge lämnas för en var hugad, som antingen redan äger hästar eller förmögenhet att sådana sig anskaffa, att, på anmälan därom hos stadens Embets- och Byggnadskollegium, genast vara till åkare antagen». Såsom en följd av beslutet torde man vara berättigad anse den omständigheten, att åkarämbetet förlorade i betydelse och så småningom övergick till att bliva huvudsakligen en sjuk- och begravningskassa. Från ett södra åkarämbetets protokoll av den 23 juli 1839 må i anslutning härtill anföras, att intagning av ny medlem i ämbetet formulerats sålunda: »På sätt Colegii protokoll av den 2 denna månad visar, förklarades N. N. berättigad att i hela dess vidd utöva åkerihanteringen, och, sedan resolutionen därom vunnit laga kraft, erlade N. N. bottenpenning med» etc. I samma protokoll från slutet av 1840-talet påträffas anteckningar om intagande i ämbetet av följande lydelse: »Jämlikt Handels- och Ekonomi Collegii protokoll för denna dag antogs till ledamot av Södra Åkareämbetet N. N.»

Såsom ett ytterligare stöd för den uppfattningen, att näringsfrihetens principiella grundsatser redan genom nådiga brevet den 14 augusti 1809 ansetts tillämpliga å åkerirörelsen i Stockholm, torde kunna åberopas överståthållarämbetets uti dess ovanberörda underdåniga skrivelse den 4 april

1871 gjorda uttalande därom, att förordningen den 18 juni 1864 angående utvidgad näringsfrihet av vederbörande myndigheter i Stockholm ansetts icke äga tillämpning på åkaryrket därstädes. Denna åsikt torde kunna anses såsom en konsekvens av den uppfattningen, att normen för åkarverksamhetens bedrivande i huvudstaden återfinnes redan i förenämnda 1809 års nådiga brev, och någon bekräftelse av detta har icke erfordrats i samband med utfärdande av 1864 års förordning, genom vilken definitivt genomfördes den grundsatsen, att en var svensk man eller kvinna, som uppfyller vissa allmänna personliga kvalifikationskrav, äger, under villkor och med begränsningar av olika slag, idka näring. Det torde också i detta sammanhang böra antecknas, att näringsfrihetsförordningen bland de i 8 § upptagna näringsfång, vilka skulle vara undantagna från den i förordningens 1 § fastslagna principen, icke upptager åkaryrket.

Förutom åkarrörelsen förekom i äldre tider och förekommer fortfarande i Stockholm en gren av yrkesmässig trafik, som benämnts hyrkuskrörelse. Denna skiljer sig från åkar- och droskrörelsen därutinnan, att den till ändamål har allenast personbefordran och att körning icke upptages på gata, torg eller annan allmän plats, utan företages först efter till hyrkuskens kontor eller annan hans lokal ingången beställning. Dessutom hade i äldre tider hyrkusken elegantare åkdon än åkaren och var icke skyldig hava nummer anbringat å åkdonet, varigenom detta mindre hade prägeln av lagt åkdon än av en privatmans ekipage. Hyrkuskrörelsen i Stockholm torde hava uppkommit omkring år 1730. Den första för denna rörelse utfärdade taxan är i varje fall daterad den 8 februari 1731. Denna innehöll icke några allmänna stadganden eller föreskrifter för rörelsens utövande, utan meddelades sådana först den 25 november 1740, då Commerce Collegium utfärdade »Reglemente för Hyrkuskarne här i staden». Ut i detta reglemente förordnades, att för hyrkuskarna skulle finnas en huvudman, utsedd av magistraten efter förslag av hyrkuskarna. Vidare föreskrevs i reglementet bland annat, att ingen vore berättigad hålla hyrvagnar och dem utlega med mindre han vore borgare och därtill erhållit magistratens lov och tillstånd, varjämte reglementet stadgade straff för den, som legde ut hästar och vagn utan vederbörligt tillstånd. I början av 1750-talet synes någon tvekan hava uppkommit angående den ställning, hyrkuskarna såsom borgerlig förening intoge bland andra stadens näringsidkare. Hyrkuskarna vände sig därför till Kungl. Maj:t med en framställning, vari de bland annat påkallade att fortfarande få vinna burskap och bliva ansedda såsom borgare samt åberopade till stöd härför, att rättigheten till hyrvagnars hållande här i staden ända sedan 1720-talet varit tillagda därtill antagna borgare, som på denna hantering vunnit burskap och vilka såsom en societet enligt 1740 års reglemente blivit uti borgerskapets klassifikation intagne samt gemensamt med de övriga borgerskapets societeter haft del-

aktighet uti de rättigheter och skyldigheter som borgerskapet tillkomme. I anledning härav meddelade Kungl. Maj:t resolution den 19 november 1756, i vilken föreskrevs, att, emedan hyrkuskarnas hantering för stadens och innevånarnas bekvämlighet vid många tillfällen vore både nödig och nyttig samt de även behövde stort förlag till deras närings underhållande och därjämte utgjorde alla borgerliga onera, hyrkuskarna skulle tillåtas att så, såsom förut skett, vinna burskap och vid varjehanda tillfällen vara delaktiga av de rättigheter, som det övriga borgerskapet tillkomme och utövade.

Uti de rättigheter och förmåner, som genom anförda resolution tillförsäkrades hyrkuskarna i Stockholm, blev sedermera icke någon förändring vidtagen, utan hava hyrkuskarna, så länge näringstvånget bestod, räknats till Stockholms borgerskap, i vilket avseende torde kunna återopas nådiga brevet till överståthållarämbetet den 30 mars 1849 angående ny klassifikation av Stockholms borgerskap samt förändrad grund och ordning för utgörande av utskylder till staden för borgerlig rörelse, enligt vilket brev hyrkuskar jämte kopparslagare, tenngjutare, gelbgjutare, gördelmakare, klockgjutare, metall- och bronsarbetare, mässingsslagare och krögare förklarades utgöra borgerskapets nittonde klass. Denna klassifikation gällde till dess 1864 års näringsfrihetsförordning trädde i kraft.

I överståthållarämbetets förenämnda underdåniga skrivelse av år 1851, vari ämbetet anhöll om nådigt bemyndigande att utfärda reglemente m. m. för åkarrörelsen, gjorde ämbetet enahanda framställning i fråga om hyrkuskrörelsen. Kungl. Maj:ts likaledes förut omförmälda beslut av den 18 mars 1851 är av enahanda lydelse beträffande båda grenarna av den yrkesmässiga trafik, varom här är fråga. Med stöd av detta beslut utfärdade överståthållarämbetet den 28 mars 1851 reglemente för hyrkuskarna. I detta intogs bland annat bestämmelser om straff för den, som utan att vara därtill berättigad betjänade allmänheten med sådana körslor, som voro hyrkuskarna förbehållna att verkställa. Detta reglemente avlöstes den 29 november 1862 av ett nytt, i huvudsak likalydande reglemente, upptagande samma straffbestämmelse, som nyss omförmälts. Nästa hyrkusreglemente utfärdades den 28 december 1868. Uti ingressen till detta anmärkes uttryckligen, att det utfärdats med stöd av 23 § i ordningsstadgan för rikets städer. Detta reglemente, vari icke intogs bestämmelse om straff för intrång i hyrkusknäringsen, var i kraft till den 10 mars 1900, då ett nytt, ännu gällande hyrkusreglemente utfärdades.

Det näringstvång, som varit förknippat med hyrkuskrörelsen i Stockholm, upphörde i samband med näringsfrihetens definitiva införande i svensk lagstiftning genom 1864 års näringsfrihetsförordning. Genom denna blev hyrkuskverksamheten ett fritt yrke, för vars utövande andra begränsningar icke funnos än de, som omförmälas i förordningen och i det med

stöd av 23 § i ordningsstadgan för rikets städer utfärdade reglementet. Näringsfrihetsförordningens tillämplighet å sagda rörelse framgår tydligt och klart av ett av Högsta Domstolen den 24 april 1866 avkunnat utslag. Av detta framgår i huvudsak följande:

Hos överståthållarämbetet för polisärenden påstod allmän åklagare ansvar å två personer, A och B, därför att de, som av C, vilken å hyrkuskyrket ägde burskap, inköpt dennes inventarier, därefter från den 1 december 1862 utövat hyrkuskrörelse, ehuru deras till Stockholms Handels- och Ekonomi Collegium ingivna ansökan att få fortsätta C:s rörelse blivit av Collegium avslagen, när hyrkuskrörelsen vore ett borgerligt yrke, som icke av annan än den, vilken därå vunnit burskap, finge utövas. I utslag den 18 juli 1863 dömde överståthållarämbetet A och B med stöd av ämbetets reglemente för huvudstadens hyrkuskar den 29 november 1862 att böta gemensamt eller vem bäst gälda gitte fyrahundra riksdaler riksmünt. Målet fullföljdes i Svea Hovrätt, som i utslag av den 30 december 1863 icke gjorde annan ändring i överståthållarämbetets dom än att A och B dömdes var för sig till nyssnämnda bötesstraff. A och B fullföljde målet hos Kungl. Maj:t, som i förenämnda utslag av den 24 april 1866 dömde dem — uppenbarligen med tillämpning av regeln om mildare straffbestämmelses retroaktiva verkan — jämlikt 18 § i Kungl. förordningen den 18 juni 1864 om utvidgad näringsfrihet att böta 50 kronor var.

Icke heller har efter näringsfrihetsförordningens ikraftträdande — frånsett bestämmelserna i automobiltrafiklagstiftningen — för hyrkuskrörelsen föreskrivits den för åkar- och droskrörelsen med stöd av nådiga brevet den 22 augusti 1871 införda begränsning i rätten till yrkesutövning, som innebär att yrkesutövaren skall förskaffa sig särskilt tillstånd till densamma. Följaktligen erfordras — med bortseende från nyssnämnda lagstiftning — för hyrkuskrörelse allenast sådan anmälan, som omförmåles i 1 § i näringsfrihetsförordningen. Därest någon skulle vilja i Stockholm såsom hyrkusk betjäna allmänheten med häst och åkdon, är han därtill berättigad efter sådan anmälan, som nyss sagts. Denna principiella näringsfrihet inskränkes däremot — såsom fallet också är i fråga om drosk- och åkarrörelse — av utfärdade ordningsföreskrifter.

De inskränkningar i näringsutövningen, som överståthållarämbetet föreskrivit i de för droskägare, åkare och hyrkuskar utfärdade reglementena, grunda sig beträffande de två förstnämnda kategorierna på förenämnda nådiga brev av den 22 augusti 1871 och 23 § ordningsstadgan för rikets städer samt beträffande den sistnämnda yrkesgruppen uteslutande på sagda paragraf. Dessa inskränkningars syfte är att skapa garantier för allmänhetens betjänande på ett sätt, som kan tillfredsställa dess rättmätiga anspråk. Med stöd av nämnda urkunder kunna andra inskränkningar i näringsutövningen ifråga icke föreskrivas än sådana, som ha avseende å förhållanden, vilka äro ägnade att åstadkomma en för allmänheten betryggande ordning inom yrkesutövningen. Dessa inskränkningar måste betraktas såsom undantag från den i vårt land numer gällande näringsfri-

hetsprincipen och måste därför enligt vanliga tolkningsregler tolkas restriktivt. Urkunderna kunna icke anses medgiva rätt att i reglementena eller, i de fall enligt dessa tillstånd till yrkets utövande erfordras, i tillståndsresolution såsom villkor för näringens bedrivande uppställa fordran på åtgärder, som ha avseende exempelvis på det ekonomiska förhållandet mellan en tillträdande yrkesutövare och de hos honom anställda. Skola för verksamhetens utövande uppställas villkor av angivet innehåll, erfordras enligt de sakkunnigas mening Kungl. Maj:ts beslut därom.

De principiella uttalanden de sakkunniga ovan gjort rörande ifrågavarande näringsutövning i Stockholm lär ha sin giltighet jämväl beträffande riket i övrigt.

Om sålunda ordningsstadgan för rikets städer och särskilda lokala föreskrifter rörande den yrkesmässiga trafiken icke kunna anses medgiva uppställande av villkor av den art de för de sakkunniga föreskrivna direktiven angiva, återstår emellertid den frågan, huruvida i den rikslagstiftning, som i samband med automobilismens inträde inom transportväsendet kommit till stånd, intagits bestämmelser, som kunna anses berättiga de tillståndsgivande myndigheterna att i tillståndsresolutionerna intaga villkor av nyss nämnd art.

Den första förordningen om automobiltrafik, som utfärdades den 21 september 1906, knöt rätten till utövande av yrkesmässig automobiltrafik vid tillstånd av offentlig myndighet. Begreppet »automobiltrafik» omfattar enligt förordningen icke blott ovan omförmälda tre grenar av ifrågavarande näringsutövning: drosk-, åkar- och hyrkuskrörelse, utan även andra arter av transportverksamhet såsom omnibustrafik. I nämnda förordning bemyndigades Konungens Befallningshavande att meddela bestämmelser i fråga om det högsta antal personer eller den största last, som vid varje tillfälle finge med automobilen befordras, ävensom de övriga föreskrifter, som för trafiksäkerhetens tryggnad kunde anses erforderliga. I de efter år 1906 utfärdade förordningarna om automobiltrafik har tillståndet bibehållits såsom villkor för näringens utövande, men däremot har uttrycket i bemyndigandet för den tillståndsgivande myndigheten att utfärda automobilförordningens bestämmelser supplerande föreskrifter varierat. Sålunda avfattas nämnda bemyndigande i Kungl. förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik, vilken efterföljde 1906 års, på följande sätt: »Myndighet, som enligt 18 § har att meddela trafiktillstånd, äger bestämma det högsta antal personer eller den största last, som vid varje tillfälle må befordras med automobilen, ävensom meddela de övriga föreskrifter, som ur trafiksäkerhetens synpunkt eller eljest må anses erforderliga.» Senare delen av detta stadgande förändrades i K. F. den 27 maj 1921 om ändrad lydelse av förordningen om automobiltrafik sålunda: — — — »ävensom fastställa de villkor i övrigt, under vilka trafiken må äga rum». Om an-

ledningen till denna förändring lämnar Kungl. propositionen nr 278 till 1921 års riksdag, genom vilken proposition riksdagens mening angående den ifrågasatta förändringen inhämtades, följande upplysning:

Sedan vederbörande statsråd behandlat frågan om förhindrande av skada på vägarna samt föreslagit vissa åtgärder häremot såsom ökad hjulbredd och låg maximifart anförde statsrådet: »Beträffande den yrkesmässiga trafiken äger den myndighet, som har att meddela tillstånd, att bestämma det högsta antal personer eller den största last, som vid varje tillfälle må befordras med automobilen, ävensom meddela de övriga föreskrifter, som ur trafiksäkerhetens synpunkt eller eljest må anses erforderliga. Dessa bestämmelser torde i första hand hava tillkommit med hänsyn till trafiksäkerhetens krav, men hava emellertid på sina håll även ansetts innebära en rätt för vederbörande myndighet att i samband med trafiktillståndet beakta här föreliggande synpunkter. Då emellertid just den yrkesmässiga trafiken i många fall åstadkommer den största skadan å vägarna, synes all tvekan i nämnda hänseende böra undanröjas och har jag därför ansett en mindre omarbetning av ifrågavarande lagrum böra ske.»

Kungl. förordningen den 30 juni 1916 avlöstes av K. F. den 15 juni 1923 om motorfordon. I denna gavs nu ifrågavarande fullmaktbestämmelse följande lydelse: »Tillstånd till linje- och lokaltrafik skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga.»

Sistnämnda förordning efterträddes av Kungl. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930. Denna föreskrev icke blott, att trafiktillståndet skulle upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövades nödiga, utan ålade dessutom de tillståndsgivande myndigheterna att i samband med tillståndet giva föreskrift om viss begränsning av förarens arbetstid. Uppenbarligen har den allmänna rätten att föreskriva villkor icke ansetts inrymma befogenhet att utan särskilt bemyndigande giva bestämmelser om arbetstiden.

Genom en K. F. av den 16 juni 1933 infördes åtskilliga förändringar i 1930 års motorfordonsförordningar. Det stadgades nu att trafiktillstånd skulle *upptaga de villkor och bestämmelser, som prövades nödiga*. Men förutom denna generella fullmakt gavs åt de tillståndsgivande myndigheterna följande speciella bemyndigande:

1) Länsstyrelse äger, där så finnes påkallat, föreskriva, att personomnibus, vilken brukas i linjetrafik, skall vara försedd med förbandslåda av viss beskaffenhet;

2) utöver den i motorfordonsförordningen stadgade begränsningen av arbetstiden äger myndighet, som har att meddela trafiktillstånd, att föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden.

I 1933 års förordning ålades vidare länsstyrelse att i fråga om linjetrafik, såvida ej särskilda skäl till annat föranledde, föreskriva, att trafiken skulle framgå å viss vägsträcka, varjämte tillståndsinnehavare ålades att till automobil, som brukades i stads- eller länstrafik och vilken avsåge icke allenast befordran av personer, anskaffa särskild bok (trafikbok) för an-

teckning i enlighet med de närmare bestämmelser Konungen meddelade om arbetstid och körningar, vilken bok av tillståndsinnehavaren borde förvaras under ett år, räknat från viss dag.

De bestämmelser om yrkesmässig trafik, som återfinnas i 1930 års motorfordonsförordning samt i 1933 års förordning om ändring i vissa delar av den förstnämnda förordningen, äro för närvarande gällande.

Såsom av det föregående framgår, hava bestämmelserna angående rätt för den tillståndsbeviljande myndigheten att i samband med tillståndet föreskriva särskilda villkor och bestämmelser i fråga om ordalydelsen undergått åtskilliga förändringar under den tid, som förflutit från den första automobilförordningens utfärdande. Men intet synes tala för att den avfattning, som gavs åsyftade stadgande i 1921 års förordning och som av vederbörande statsråd i ovannämnda Kungl. proposition nr 278 närmare motiverades, till sin innebörd förändrats genom den lydelse, stadgandet ifråga fått i de senare utfärdade motorfordonsförordningarna. De sakkunniga hava därför kommit till den uppfattningen, att det i nu gällande föreskrifter angående den yrkesmässiga trafiken intagna bemyndigandet för den tillståndsgivande myndigheten att föreskriva villkor och bestämmelser icke sträcker sig längre än trafiksäkerhet och allmän ordning kräva. Härfor talar också den omständigheten, att, därest med det i 1933 års förordning med vissa ändringar i 1930 års motorfordonsförordning beagnade uttrycket »de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga», avsetts att åt förenämnda myndigheter inrymma befogenhet att föreskriva vilka villkor som helst, det knappast varit nödvändigt att i lagtexten angiva några speciella villkor.

De villkor för trafikillståndets erhållande, som i direktiven för de sakkunniga ifrågasättas, skulle gå utom ramen för trafiksäkerheten och allmänna ordningen samt innebära ett betydande ingrepp i näringsfriheten. Vid sådant förhållande och med stöd av vad ovan anförts anse de sakkunniga, att dylika villkor icke kunna av den tillståndsbeviljande myndigheten på grund av för riket gällande lagstiftning om yrkesmässig automobiltrafik föreskrivas, utan att för uppställande av sådana villkor måste erfordras uttrycklig författningsbestämmelse.

Denna uppfattning delas av i det närmaste samtliga länsstyrelser, magistrater, poliskammare och kommunalborgmästare i riket. Dessa hava av de sakkunniga genom cirkulär tillsports, huruvida de anse sig på grund av nu gällande bestämmelser kunna i tillståndsresolution föreskriva villkor av här åsyftat innehåll. Härå hava nästan samtliga lämnat nekande svar, en del med den motiveringen, att de anse sådana villkor »olagliga».

Med hänsyn till önskvärdheten av att villkor av ifrågasatt innehåll bliva lika för hela riket, torde det vara nödvändigt, att det erforderliga bemyndigandet gives i en av Kungl. Maj:t utfärdad förordning. Lagstift-

ningsvägens anlitan­de för genomförande av de i direktiven omförmälda önskemålen torde därjämte påkallas i anledning av det uttalande angående den yrkesmässiga automobiltrafiken berörande lagstiftningsåtgärder, som 1936 års riksdag gjort i skrivelse nr 419 till Kungl. Maj:t. I en vid sagda riksdag avlämnad Kungl. proposition (nr 161) begärde Kungl. Maj:t riksdagens yttrande över ett propositionen bilagt förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil. Denna proposition behandlades av andra lagutskottet, som i utlåtande nr 54 *dels* hemställde, att förslaget icke lades till grund för lagstiftning i ämnet, *dels ock* anförde följande:

»Enligt utskottets mening innehåller det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget bestämmelser av sådan betydelse för transportmarknaden och därmed för hela näringslivet, att riksdagen, om den skulle anse den ifrågasatta lagstiftningen böra komma till stånd, icke borde inskränka sig att avgiva yttrande över dessa bestämmelser utan borde för sin del fatta beslut rörande desamma. Utskottet vill föreslå riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att, därest nytt förslag rörande den yrkesmässiga trafiken kommer att innehålla bestämmelser, innefattande mera betydande ingrepp i näringsfriheten, en sådan lagstiftning måtte framläggas för riksdagens beslut jämlikt § 87 regeringsformen. Utskottet tänker därvid, bland annat, på bestämmelser om vissa förutsättningar för trafiktillstånds beviljande, trafiktillstånds giltighetstid samt med trafiktillstånd förenade rättigheter och skyldigheter. Utskottet vill i detta sammanhang erinra, att riksdagens medverkan jämlikt § 87 regeringsformen ansetts erforderlig vid mera betydande inskränkningar i näringsfriheten.»

I ovannämnda skrivelse nr 419 *dels* anmälde riksdagen, att den vid granskning av förslaget ifråga funnit detsamma icke böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet, *dels* anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t under beaktande av vad i utskottets utlåtande anförts ville upptaga ärendet till fortsatt beredning samt, därest nytt förslag komme att innehålla bestämmelser, innefattande mera betydande ingrepp i näringsfriheten, framlägga en sådan lagstiftning för riksdagen i enlighet med § 87 regeringsformen.

Jämförelse mellan apotekaryrket och den yrkesmässiga automobiltrafikrörelsen. I de sakkunnigas direktiv erinras därom, att vid övertagande av apotek skyldighet sedan länge funnits för ny innehavare att övertaga för rörelsen använd material, ävensom att — bortsett från överlåtelseobjektet — den situation, som uppkomme för ny apoteksinnehavare, ur många synpunkter vore analog med den, som komme att inträda, därest övertagare av avliden trafikutövers trafik­ tillstånd ålades att inlösa den eller de automobiler, den avlidne använt i rörelsen.

I anledning härav hava de sakkunniga undersökt åsyftade förhållanden inom apotekaryrket. Då emellertid inom detta yrke förekommer pensionering icke blott av den vid apoteken anställda personalen utan även av apoteksinnehavarna, har det med hänsyn till det de sakkunniga givna uppdraget att bland annat undersöka möjligheten av obligatorisk anslutning

av såväl trafikutövare som anställda förare till en pensionskassa synts de sakkunniga lämpligt att utsträcka undersökningen till att omfatta jämväl pensionsförhållandena inom apotekaryrket.

I äldre tider tillhandlade sig allmänheten av kryddkrämare och kringresande, vanligen utländska kvacksalvare, sådana varor, som ansågos ägnade att bota sjukdomar. Under 1500-talet förekom, att vid det Kungliga hovet anställdes någon person, som fick till uppgift att tillgodose dettas behov av medicin. Vid slutet av nämnda århundrade inträffade det, att sådan person, vilken plägade ha sitt läkemedelsförråd inom Kungl. slottet i Stockholm, hos Konungen ansökte att få flytta förrådet från slottet till staden. När denna anhållan beviljades, torde motivet hava varit icke så mycket att tillgodose allmänhetens behov utan snarare att befrämja omsättningen av läkemedel, på det att dessa icke skulle bliva förlegade och fördärvade. Men härutöver uppstodo småningom först i Stockholm och sedermera även i andra städer apotek, för vilka Kungl. Maj:t beviljade tillstånd, vilket då meddelades i så kallat privilegiebrev. Bestämmelser om viss kompetens för erhållande av tillståndet saknades ända till dess i Kungl. resolutionen den 16 maj 1663 angående bildande av Collegium medicum tillkom föreskrift om viss examens avläggande såsom villkor för apotekaryrkets utövande. Denna princip utvecklades sedermera närmare i de den 30 oktober 1688 utfärdade medicinalordningarna. Dessa ordnade i detalj det svenska apoteksväsendet och gävo åt detsamma den form, som sedermera sekler igenom förblivit i det väsentliga tämligen orubbat bibehållna. I dessa uppställdes såsom villkor för erhållande av apotek, att sökanden efter avlagd examen erhållit »Kongl. Maj:ts allernådigaste vocation och beställning» samt inför Collegium medicum avlagt föreskriven tjänsteed.

Genom 1688 års medicinalordningar fastslås en redan förut tillämpad och i privilegiebrevet den 10 april 1675 rörande rätten att utöva apotekaryrket i Stockholm samt i privilegiebrevet den 26 juni 1683 rörande apoteksväsendet i hela landet förekommande princip, nämligen att för yrkets utövande kräves Kungl. Maj:ts koncession. Denna princip bevaras sedermera orubbad. Särskilt kommer den till uttryck i ett Kungl. brev till överståthållaren den 8 september 1731, vari återfinnes det uttalandet, att apoteksprivilegier »äro att anse för en Kungl. benådning, varför de ej heller kunna anslås till gälds betalning eller på öppen auktion till den mestbjudande försäljas». Samma princip återkommer i Kungl. Maj:ts nådiga reglemente för apotekare och dem, som med apotekarkonstens lärande och utövning sig vilja befatta, den 12 februari 1799, vilket föreskriver, att apotekare efter undergången examen och apotekseds avläggande skall av Collegium medicum hos Kungl. Maj:t anmälas till erhållande av privilegium. I 1819 års reglemente för apotekare återfinnes i huvudsak samma bestämmelse och i 8 § i 1864 års näringsfrihetsförordning är från rätten att

fritt idka näring undantagna bland annat apoteksrörelse eller handel med apoteksvaror.

Nu gällande bestämmelser innehålla, att, då privilegium å apotek blivit ledigt, eller, om Kungl. Maj:t förordnat om inrättande av nytt apotek, medicinalstyrelsen — efterträdare till Collegium medicum — skall utfärda kungörelse med tillkännagivande, att till Kungl. Maj:t ställd ansökan om erhållande av privilegiet skall före viss tid ingivas till medicinalstyrelsen, varefter och sedan vissa institutioner hörts, styrelsen hos Kungl. Maj:t föreslår den, som anses företrädesvis bära ifrågakomma till att av Kungl. Maj:t utnämnas.

De första å apoteken i Stockholm utfärdade privilegiebrev innehöllo i regel stadgande om att privilegiet kunde icke blott vid privilegieinnehavarens död övergå till hans änka och barn, utan även försäljas åt andra. Ovannämnda privilegiebrev av den 10 april 1675 för samtliga apotekare i Stockholm stadgade härutinnan allenast, att när en eller annan av de i privilegiebrevet omnämnda apotekare avginge med döden, änka eller barn skulle »bliva vid apoteket och njuta alla privilegier och friheter tillgodo, så länge de dem i behörigt stånd och esse hålla». Den en gång medgivna rätten att försälja apoteksprivilegier synes emellertid alltjämt ha fortgått, och lätheten för en köpare att av Kungl. Maj:t erhålla privilegiebrev å sitt förvärv påverkade den allmänna uppfattningen så, att det med tiden kom att betraktas som hävdvunnen rätt att försälja privilegiet. Härtill medverkade privilegiebrevens otydlighet, i det dessa vanligen innehöllo, att privilegiet förlänades »med de rättigheter och förmåner, som apotekare i allmänhet åtnjuta», ehuru dessa rättigheter och förmåner aldrig blivit i lag bestämda. Icke ens förenämnda Kungl. brevet den 8 september 1731 kunde rubba angivna uppfattning. Den obrutet bibehållna praxis att driva handel med privilegiebrev verkade därhän, att dessa allmänt betraktades såsom realrättigheter, vilka icke kunde berövas vare sig den enskilde eller hans rättsinnehavare, och denna uppfattning blev rådande långt in på 1800-talet.

Privilegiehandeln blottade emellertid så stora missförhållanden, till vilka sagda handel bar skulden, att Kungl. Maj:t till slut ansåg sig böra slå in på en ny praxis vid nyinrättande av apotek och icke vidare bevilja annat än personligt privilegium. Detta skedde första gången den 19 april 1834, då privilegiebrev utfärdades för nytt apotek i en stad i Södermanland. I detta brev användes den terminologien, att »personligt nådigt privilegium» beviljades apotekaren, »dock utan rättighet att detsamma på någon annan överlåta». De apotek, som efter nämnda dag nyinrättats, hava alla beviljats med allenast personligt privilegium.

Efter nyssnämnda dag funnos således två slags apotek, nämligen de äldre, säljbara, och de nya, personliga. Nu inställde sig det problemet, huru de förstnämnda skulle kunna förvandlas till personliga. Efter olika förslag,

framlagda såväl i riksstånden som från apotekarhåll, föreslog till slut apotekarsocieteten — en förening av apoteksinnehavare — hos Kungl. Maj:t, att en amorteringsfond skulle inrättas samt från denna ersättning utgå till innehavare av säljbara apotek. I anledning härav avlät Kungl. Maj:t till 1873 års riksdag en proposition av i huvudsak följande lydelse:

»För ett ändamålsenligt ordnande av apoteksväsendet är det emellertid av synnerlig vikt, att den visserligen ej i lag uttryckligen medgivna, men på långvarig hävd grundade rättigheten för innehavarna av alla äldre apotek att till vilken kompetent person som helst överlåta sitt privilegium och sålunda kunna därför betinga sig en mot inkomsten av rörelsen svarande betalning, må, så snart ske kan, upphöra. En sådan förändring av det nuvarande förhållandet kan dock ej åstadkommas utan tänkbar förlust för de apotekare, vilka, enligt det hittills följda bruket, varit nödsakade att för sina privilegier betala ofta ganska höga köpeskillningar; och då till gottgörande härav någon mellankomst från statens sida icke lär kunna ifrågasättas, synes det vara en av billigheten förestavad oavvislig plikt mot de nuvarande apoteksinnehavarna, att förlusten för dem göres så litet tryckande som möjligt och framför allt att de ej genom förändringens omedelbara vidtagande, må på en gång drabbas av dess följder, utan lämnas rådrum att, genom årliga avskrivningar å den erlagda köpeskillingen för privilegiet, på en längre tidsrymd fördela den förlust, som säljbarhetens upphävande medför; men just emedan för reformens fullständiga genomförande en längre tid sålunda kommer att åtgå, är det desto mera angeläget, att åtgärder för målets vinnande skyndsamt vidtagas. Därföre torde redan nu en viss tid böra utsättas, efter vilkens utgång all handel med apoteksprivilegier ovillkorligen må upphöra. Då denna tidsrymd, såvida ej de årliga avskrivningarna skola beräknas alltför höga, måste tilltagas någorlunda rymlig, och således ej torde kunna bestämmas kortare än 45 år, skulle emellertid det nuvarande förfaringsättet med därmed förenade missförhållanden komma att under en lång följd av år fortfara, varjämte och då det under hela denna tid ej kunde undvikas, att nya apotek bleve inrättade, för vilka någon betalning ej erlades, den med nyssnämnda tidsrymds bestämmande avsedda förmånen för de nuvarande apoteksinnehavarna skulle komma att betydligt förringas. Att fullständigt undanröja dessa olägenheter lär svårligen låta sig göra. Ovan omförmålda av Apotekaresocieteten framlagda förslag om bildande av en amorteringsfond för inlösen av alla de s. k. säljbara apoteksprivilegierna synes dock anvisa en utväg att i väsentlig mån mildra den. Om nämligen huvudsakligen enligt grunderna för nämnda förslag en amorteringsfond av tillräcklig styrka bleve genom upplåning anskaffad, varför enligt nuvarande penningkonjunktur några synnerliga svårigheter ej torde möta, och nödiga garantier ställas för uppfyllande av fondens förbindelser, kunde därigenom tillfälle beredas för varje apotekare, som det önskade, att erhålla full lösen för sitt apoteks uppskattade värde, och då antagas kan, att största delen av nuvarande apotekare skulle av en sådan förmån sig begagna, samt de apotek, vilka av fonden inlöstes, upphörde att vidare vara säljbara, så att föreståndaren för dem, vid inträffande ledighet, komme att antagas i samma ordning, som nu i fråga om apotek med personliga privilegier äger rum, komme följaktligen inom kort den tid att inträda, då ett mera ändamålsenligt ordnande av apoteksväsendet låte sig göra.

På grund härav anser Kungl. Maj:t väl förevarande fråga kunna på ovan antydda sätt lämpligen vinna sin lösning; men då dels bestämmelsen av en viss

tid, efter vars utgång apoteksprivilegiens försäljning eller överlåtelse skulle komma att upphöra, måste anses innebära en försäkran, att dylika nu icke genom någon allmän författning uttryckligen medgivna överlåtelser skulle under nämnda tid tillerkännas giltighet; dels ock för möjligheten att åvägabringa en amorteringsfond till nuvarande apoteksprivilegiens inlösen, erfordras, att även framdeles blivande innehavare av sådana privilegier tillförbindas att till fonden utgiva årliga för amorteringen erforderliga bidrag, har Kungl. Maj:t funnit sig, innan nådigt beslut i ämnet meddelas böra i ovannämnda hänseende inhämta riksdagens yttrande, och föreslår Kungl. Maj:t,

att all handel med eller överlåtelse enskilde emellan av apoteksprivilegier skall med utgången av år 1920 upphöra att vidare tillerkännas gällande kraft, så att därefter rättigheten till apoteksrörelsens idkande kommer att under alla förhållanden vara beroende allenast av de föreskrifter, som ifråga om sådan näring i allmänhet meddelas; och

att, i händelse därförinnan en amorteringsfond komme att bildas i ändamål att inlösa nuvarande s. k. säljbara apoteksprivilegier, en var innehavare av sådant apotek, vars privilegium blivit av fonden inlost, eller av nytt apotek, som framdeles kan komma att i stad inrättas, må, såsom villkor för apoteksrörelsens fortfarande utövande, kunna tillförbindas att intill nyssnämnda års utgång årligen till amortering av de för apoteksprivilegiens inlösen upplånta medel utgiva bidrag enligt de grunder Kungl. Maj:t vid fastställande av stadga för amorteringsfonden kan komma att bestämma.»

På lagutskottets tillstyrkande utlåtande bifölls propositionen av båda kamrarna, varefter Kungl. Maj:t den 9 september 1873 dels utfärdade kungörelse angående avskaffande av de säljbara apoteksprivilegierna och dels i huvudsaklig överensstämmelse med av apotekarsocietetens direktion ingivet förslag fastställde stadgar för amorteringsfonden.

Kungörelsen innehöll utöver vad förut i propositionen nämnts den föreskriften, att innehavare av apotek, för vilka delaktighet i den för inlösen av de säljbara apoteken avsedda amorteringsfonden vunnes, skulle vara underkastade följande skyldigheter:

»Apoteksprivilegium, som blivit av nämnda fond inlost, må sedermera icke av apoteksinnehavaren försäljas eller annorledes till annan person överlåtas utan skall, då apoteket varder ledigt, ny apotekare tillsättas i den ordning, som i avseende på apotek med personliga privilegier finnes stadgad.

Innehavare av apotek, för vilket privilegiet blivit av fonden inlost, åligger att, så länge han apoteket innehaver, fullgöra den betalningsskyldighet till fonden, som i stadgarna för densamma bestämmes, ävensom att vid apotekets övertagande, i den mån sådant äskas, från den avgående apotekaren eller hans rättsinnehavare, i enlighet med vad stadgarne närmare föreskriva, inlösa det till apoteket hörande varulager av fullgod beskaffenhet jämte inredning, kärl och instrumenter.

Då apotek, för vilket privilegielösen av fonden utgått, kungöres till ansökan ledigt, skall underrättelse tillika meddelas om vad apotekets innehavare i följd av bestämmelsen i omförmälda stadgar åligger att iakttaga, så ock särskilt angivas det belopp, som varje halvår skall till fonden erläggas, samt den amorteringstid som återstår, börande jämväl föreskrivas, att sökande till apoteket skall vid sin ansökning foga till vederhäftigheten styrkt borgen för vad som kan erfordras till inlösande av varulager, inredning, kärl och instrument.»

De i samband med kungörelsens utfärdande av Kungl. Maj:t fastställda stadgarna för »Amorteringsfonden för apoteksprivilegier» innehålla bland annat följande:

»§ 1.

Amorteringsfonden för apoteksprivilegier har till ändamål dels att ombesörja all den upplåning, som är behöfelig för att bereda medel till inlösande av de så kallade säljbara apoteksprivilegierna, dels att av delägare i fonden uppbära årliga avgifter och därmed verkställa de utbetalningar, som till gottgörande av fondens förvaltningskostnader samt likviderande av dess genom upplåningen åsamkade skuld äro nödiga.

§ 2.

Varje innehavare av så kallat säljbart apoteksprivilegium äger att inom utgången av år 1874 anteckna sig till delaktighet i fonden.

— — — — —

§ 3.

Delägare i amorteringsfonden vare berättigad att, sedan — — — värdet av hans apoteksprivilegium blivit — — — vederbörligen fastställt — — — få hos fonden — — — lyfta hela beloppet av det sålunda fastställda privilegii-värdet — — —.

§ 6.

Apoteksprivilegium, för vilket lösen i enlighet med § 3 blivit utbetald, kan, på sätt Kungl. kungörelsen den 9 september 1873 bestämmer, sedermera icke av innehavaren försälgas eller annorledes till annan person överlåtas, utan skall, då sådant apotek av en eller annan anledning varder ledigt, ny apotekare tillsättas i den ordning, varom i samma kungörelse förmäles. Den, som av Kungl. Maj:t utnämnes till erhållande av apoteket, bliver därigenom delägare i fonden och, i enlighet med nämnda kungörelse, skyldig ej mindre att fullgöra inbetalningarna till amorteringsfonden för återgåldande av privilegielösen, än även att, i den mån sådant äskas, från den avgående apotekaren eller hans rättsinnehavare mot kontant betalning eller på annat sätt, som mellan köpare och säljare överenskommes, till sig lösa apotekets fullgoda varulager och inventarier till den mängd och det pris, som därest godvillig överenskommelse ej kan träffas, bestämmas av tre värderingsmän, utsedde en av säljaren, en av köparen och en av Sundhetskollegium.»

Enligt förenämnda kungörelse av den 9 september 1873 ålåg det således den, som erhöll privilegium å ett av fonden inlöst apotek, att på sätt ovan angivits lösa till sig företrädares lager och inventarier. Genom ett Kungl. brev av den 5 maj 1882 utsträcktes denna skyldighet att omfatta även de ursprungligen personliga privilegierna.

Nu gällande föreskrifter i samma ämne återfinnas i Kungl. kungörelsen den 9 oktober 1931 med vissa föreskrifter beträffande ordningen för övertagande av apotek m. m. (Sv. förf.-saml. 1931 nr 342.)

Där stadgas bland annat:

»§ 1.

Har någon erhållit privilegium å apotek, som redan finnes eller ock inrättas genom förändring av medikamentsförråd, åligger det honom, i den mån sådant inom en månad från privilegiebrevets utfärdande påfordras, mot kontant betalning eller eljest på sätt, som överenskommes, till sig lösa apotekets eller medikamentsförrådets varulager och inventarier, såvitt de äro fullgoda och behövas för apoteksdriften. Där ej överenskommelse träffas, bestämmer en skiljenämnd av tre personer, utsedda en, tillika ordförande, av medicinalstyrelsen, en av säljaren och en av köparen, i vilken omfattning och mot vilket pris inlösen skall äga rum.

§ 2.

Den, vilken inlösningskyldighet enligt 1 § åligger, har vid äventyr av privilegiets förlust att inom sex månader — — — från privilegiebrevets utfärdande till medicinalstyrelsen inkomma med bevis därom, att sagda skyldighet blivit fullgjord.»

Ehuru väl ett mycket väsentligt kapitalbehov erfordras vid övertagande av apotek, vidtogos i samband med införande år 1873 och år 1882 av förenämnda lösningsskyldighet icke några åtgärder från det allmännas sida för anskaffande åt den lösningsskyldige av medel för skyldighetens fullgörande. Han var därför hänvisad uteslutande till enskilda kreditgivare. Icke heller efter nämnda år har inrättats något speciellt för apotekare avsett, av det allmänna ordnat kreditinstitut. En betydande del av apoteksinnehavarnas kreditbehov tillgodoses av de grosshandelsaffärer, som leverera varor till apoteken, särskilt drogaffärerna. Främsta anledningen härtill torde vara, att konkurrensen mellan dessa tvingat dem att stå apoteksinnehavarna till tjänst såsom kreditgivare för att förvärva dem såsom kunder. De former, under vilka grosshandlarna finansiera apoteken, äro många. Här må omnämnas endast de viktigaste: växelkredit, utlämnande av startkapital mot reverser samt borgensåtagande. I regel måste låntagaren prestera livförsäkring för täckande av dödsrisken.

Men apotekarna äro numera icke hänvisade allenast till drogaffärerna och andra grosshandlare. Inom apoteksväsendet hava startats två privata företag med uppgift att lämna lån åt medlemmar av apotekarkåren: Aktiebolaget Apotekarelån och Sveriges Apotekares Kreditaktiebolag. Båda dessa samarbeta med olika livförsäkringsbolag och förutsättningen för lånen är att låntagarens liv är försäkrat. Härjämte finnes möjlighet för apoteksinnehavare att bekomma lån ur den s. k. apoteksinnehavarnas pensioneringsfond. Denna, som står under medicinalstyrelsens vård, har uppkommit på sätt nedan i samband med redogörelse för pensionsförhållandena inom yrket ifråga skall närmare angivas. Enligt Kungl. Maj:ts beslut den 8 juni 1928 må ur fonden utlämnas lån för inlösen av apoteksinrättnings varulager och inventarier, dock att sammanlagda beloppet av sådana lån icke får över-

stiga en tiondel av fondens behållning. Lånen från fonden löpa på tio år med halvårsamortering. Säkerheten skall vara bankmässig och utgöres för flertalet lån av borgensförbindelser.

Slutligen torde i detta sammanhang böra omnämnas, att genom en den 12 mars 1938 utfärdad Kungl. kungörelse möjlighet numera föreligger att erhålla förlagsinteckning i apoteksinventarier och lager.

Beträffande härefter frågan om pensionsförhållandena inom apotekaryrket torde med hänsyn till de sakkunnigas uppdrag följande redogörelse vara av intresse.

Den 11 februari 1887 fastställde Kungl. Maj:t reglemente för Apotekarkårens livränte- och pensionskassa. Enligt detta reglemente, vars nuvarande lydelse återfinnes i Kungl. Maj:ts förnyade nådiga reglemente för kassan av den 31 december 1915, har kassan till uppgift att lämna *dels* årliga livräntor att utgå antingen till delägaren själv eller hans hustru eller dotter (döttrar) vid uppnådd viss ålder, *dels* pension till delägars efterlevande änka och minderåriga barn, *dels* ock tillfälliga understöd. Reglementet föreskriver vidare, att en var, som avlägger farmacie kandidatexamen och på grund därav erhåller anställning inom apotekaryrket, är skyldig att ingå i kassan för beredande åt sig själv vid viss ålder av en årlig livränta, samt att var och en, som erhåller privilegium å apotek, är pliktig att, om han är gift eller änking med barn, genast, eller, om han är ogift, framdeles, så snart han ingått äktenskap, bereda efterlevande änka och minderåriga barn pension. Reglementet innehåller också detaljerade bestämmelser om pensions och livräntas storlek, avgifternas belopp samt de andra inkomstkällor, varav kassan är i åtnjutande. Apotekare, som efter kassans tillkomst den 11 februari 1887 erhåller privilegium å apotek, är pliktig att av lönen innehålla och till kassan insända den avgift, som skall utgöras av hos honom anställd farmaceut. Kassan står under vård och överinseende av utsedde fullmäktige samt förvaltas av en styrelse, bestående av sju ledamöter, av vilka en förordnas av Kungl. Maj:t och de övriga sex väljas av fullmäktige.

Vid 1937 års utgång utgjorde kassans tillgångar i runt tal 10 800 000 kronor.

Reglementet innehåller icke några bestämmelser om apoteksinnehavares egen pensionering. Vid kassans tillkomst och lång tid därefter ansågs denna kunna genomföras därigenom, att apoteksinnehavare, som på grund av ålder eller sjukdom icke kunde förestå apoteket, utarrenderade detta till annan. Särskilt under 1890-talet framkom emellertid från apoteksanställdas sida det önskemålet, att apoteksinnehavare skulle förklaras skyldig att vid viss ålder avstå från privilegiet mot erhållande av pension. Med hänsyn till de avgifter, som från apoteken skulle utgå till förenämnda amorteringsfond, ansågs emellertid, att så länge dessa avgifter utgingo, apoteken icke kunde ytterligare belastas med avgifter för pensioneringen. För att

bereda väg för införande av avgångsplikt för apoteksinnehavare utfärdade Kungl. Maj:t den 27 oktober 1899 en kungörelse, i vilken förordnades, att den, som erhöle privilegium å apotek, skulle efter utgången av år 1920, då amorteringsavgifterna upphörde, vara skyldig dels att mot pension vid viss ålder avstå privilegiet och beträffande pensioneringen underkasta sig vad Kungl. Maj:t kunde komma att därom bestämma, dels ock att för apoteksinnehavares eventuella pensionering årligen erlägga den avgift, Kungl. Maj:t kunde pröva lämpligt för detta ändamål fastställa.

Ett nytt steg i riktning mot möjliggörande av apotekares pensionering togs den 8 augusti 1920, från och med vilken dag Kungl. Maj:t i nya privilegiebrev införde det förbehållet, att privilegiets innehavare skulle vara skyldig underkasta sig vad Kungl. Maj:t kunde komma att föreskriva rörande privilegiets avstående eller sättet för dess utövande.

I ett den 25 februari 1921 dagtecknat brev till medicinalstyrelsen vidtog Kungl. Maj:t ytterligare åtgärder för genomförande av apoteksinnehavares pensionering. I nämnda brev förordnades bland annat, att för bildande av en fond för apoteksinnehavares pensionering innehavarna av i brevet omnämnda apotek skulle från och med år 1921 tillsvidare årligen erlägga i brevet angivna belopp, vilka skulle inbetalas till medicinalstyrelsen. Denna erhöil enligt Kungl. brevet i uppdrag att i fråga om uppbörden av avgifterna vidtaga de åtgärder och lämna de föreskrifter, som kunde anses erforderliga, samt att till Kungl. Maj:t inkomma med förslag rörande lämpligaste sättet för förvaltning och placering av ifrågavarande medel. Påföljande år avgav medicinalstyrelsen sådant förslag, varefter Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser angående placeringssättet samt föreskrev, att fonden skulle förvaltas av styrelsen. Fonden benämndes »Fonden för apoteksinnehavares pensionering». Nya i huvudsak likalydande föreskrifter utfärdades i ett den 15 oktober 1926 utfärdat brev till medicinalstyrelsen.

Den ekonomiska grunden för apoteksinnehavares pensionering var därmed lagd. De nu gällande pensioneringsbestämmelserna för dessa återfinnas i Kungl. kungörelse den 21 augusti 1935 om pensionering av apoteksinnehavare. Enligt denna äro de apoteksinnehavare, som efter ikraftträdandet av kungörelsen den 27 oktober 1899 erhållit privilegium, skyldiga att mot pension avstå privilegiet vid viss ålder. Dessa pensioner utgå från ovannämnda fond, och medicinalstyrelsen äger att i den ordning styrelsen finner lämplig anordna utbetalningen.

Grunden till personalpensioneringen lades genom ett Kungl. brev av den 31 augusti 1928. I detta förordnade Kungl. Maj:t, att de förut omförmälda avgifterna till fonden för apoteksinnehavarnas pensionering skulle för tiden efter den 1 juli 1928 och i fråga om avgifter från apoteksinnehavare, vilka efter den 8 augusti 1920 erhållit eller framdeles erhöile privilegium å

apotek, få i enlighet med bestämmelser, som meddelades av Kungl. Maj:t, tagas i anspråk jämväl för andra ändamål än apoteksinnehavares pensionering, bland annat för beredande av pension åt å apotek anställd person. Denna personalpensionering reglerades närmare genom Kungl. brevet den 3 augusti 1929. Enligt i detta meddelade bestämmelser skola legitimerade apotekare och farmacie kandidater, under villkor bland annat, att de såsom bidrag till kostnaden för pensionering av apotekens farmaceutiska personal erlägga viss närmare angiven pensionsavgift, vara berättigade att under i brevet angivna förutsättningar erhålla pension. Pensionen beviljas efter ansökan av medicinalstyrelsen. Rätt till nu åsyftad pension tillkommer icke apoteksinnehavare. Pensionsavgifterna skola ingå till medicinalstyrelsen i en särskild fond för pensionering av apotekares farmaceutiska personal. Från den skola bestridas pensioneringskostnader, som motsvaras av erlagda pensionsavgifter. Återstående del av kostnaden skall bestridas från den del av fonden för apoteksinnehavares pensionering, som i enlighet med bestämmelserna i ovanberörda brev av den 31 augusti 1928 uppstår genom inbetalningen från apoteksinnehavare, vilka efter den 8 augusti 1920 erhållit privilegium å apotek. Medicinalstyrelsen har att giva föreskrifter angående upptagandet av pensionsavgifterna och utbetalning av pensioner i den ordning, styrelsen finner lämplig.

I meromförmälda brev av den 31 augusti 1928 förklarade Kungl. Maj:t tillika, att de i brevet omförmälda avgifter finge användas även till bidrag åt mindre bärkraftiga apotek samt till beredande av pension åt apoteksinnehavares, pensionerade apoteksinnehavares, å apotek anställd personals och pensionerad sådan personals änka och barn.

De till medicinalstyrelsen ingående, från apoteken uttaxerade medlen bokföras därstädes i två grupper, apotekarnas pensioneringsfond och apotekens pensions- och subventioneringsfond. För sig bokföras dessutom farmaceuternas personliga pensionsavgifter. Denna fördelning av medlen har sin grund i rättsliga betänkligheter mot att använda medlen till andra ändamål än de, vartill medlen inbetalts. De medel, som uttaxerats av apoteksinnehavare, vilka efter den 8 augusti 1920 erhållit privilegium å apotek och som alltså, såsom tidigare framhållits, äro skyldiga underkasta sig vad Kungl. Maj:t kan komma att föreskriva rörande privilegiets avstående och sättet för dess utövande, kunna sålunda jämlikt Kungl. brevet den 31 augusti 1928 tagas i anspråk för bidrag till mindre bärkraftiga apotek, för beredande av pension åt å apotek anställd personal samt för förut omförmälda änke- och barnpensionering. Dessa medel bokföras under titeln »apotekens pensions- och subventioneringsfond». Av övriga apoteksinnehavare inbetalade medel bokföras under titeln »apotekarnas pensioneringsfond», vilken uteslutande kan användas för det ursprungliga med avgiften från apoteken avsedda ändamålet, nämligen pensionering av apoteksinne-

havarna. Farmaceuternas personliga pensionsavgifter slutligen bokföras under titeln »farmaceuternas pensioneringsfond».

Fondernas sammanlagda belopp uppgå för närvarande till omkring 17 000 000 kronor.

Från apoteksinnehavare uttaxeras emellertid avsevärda belopp även till föreningen apotekarkårens ålderstilläggs-kassa.

De belopp, som apoteksinnehavare hava att erlægga till pensioneringsfonderna och ålderstilläggs-kassan, bestämmas med hänsyn till apotekens omsättning och till andra på fördelningsfrågan inverkan omständigheter, därvid följes en progressiv skala, som är ägnad att i viss utsträckning reglera apoteksinnehavarnas inkomster av apoteks-rörelsen. Uttaxeringen utgör för närvarande cirka 4 000 000 kronor årligen.

De avgifter, som de enskilda apoteken sålunda påläggas för vissa för apoteksväsendet i dess helhet gemensamma utgiftsändamål, beröva de enskilda apoteken i hög grad karaktären av ekonomiskt självständiga företag och giva dem prägeln av en enhetlig näring med i huvudsak gemensamma inkomster och utgifter.

En jämförelse mellan å ena sidan apotekarrörelsen och å andra sidan den yrkesmässiga automobiltrafikrörelsen giver vid handen, att mellan dem visserligen finnas likheter, men att olikheterna dock äro väsentligt flere. Likheterna bestå huvudsakligen däri, att båda yrkena äro underkastade koncessionstvång samt kontroll från det allmännas sida, att konkurrens i yrket i viss omfattning är utesluten genom behovsprövning vid tillståndsgivandet samt att båda måste i regel anlita kreditgivare för anskaffande i ena fallet av lager och inventarier och i andra fallet av fordon.

Olikheterna kunna i stort sett sammanfattas sålunda:

Avkastningen av trafik-tillståndshavarens rörelse är i mycket stor omfattning icke större än att den förslår allenast till hans nödtorftiga bärgning, medan apotekarens inkomst även beträffande de minsta apoteken är åtskilligt större. Apoteksinnehavaren är vidare garanterad en viss minimi-inkomst genom det bidrag från subventioneringsfonden, som utgår till de mindre bärkraftiga apoteken. Trafik-tillståndshavaren däremot är helt och hållet hänvisad till sin rörelses avkastning utan någon hjälp och får följaktligen själv bära den förlust, som tilläventyrs uppstår på rörelsen. Apotekarrörelsen har för pensionering såväl av apoteksinnehavare som av apoteksanställda tillgång till fonder, som uppgå till flera tiotal miljoner kronor, under det att för trafikrörelsen fondbildning saknas. Även om inlösnings-skyldighet beträffande lager och inventarier åligger apoteksinnehavaren och han följaktligen vid erhållande av apotek nödgas anskaffa penningmedel för sagda skyldighets fullgörande, äro de inkomster av rörelsen, han har att förutse, av den storlek, att startkapitalets anskaffande bliver ojämförligt mycket lättare för apoteksinnehavaren, än det skulle bliva för

trafiktillståndshavaren, därest inlösningsplikt infördes inom trafikrörelsen. Den förre lär dessutom inom ramen för apotekets avkastning kunna finna medel exempelvis för livförsäkring till täckande av dödsrisk vid upptagande av lån, medan trafiktillståndshavaren i regel icke, enligt vad för de sakkunniga är känt, torde kunna med avkastningen av sin rörelse bekosta sådana försäkring. Till apotekarrörelsens förfogande står vidare redan organiserad kreditverksamhet i och för inlösningskyldighetens möjliggörande. Motsvarande verksamhet förekommer icke inom trafikrörelsen. På apoteksinnehavaren äro stora kvalifikationskrav uppställda, medan sådana så gott som fullständigt saknas beträffande den, som erhåller rätt till utövande av yrkesmässig trafik. Apotekaren börjar sin bana i ungdomsåren och fullföljer den i regel, till dess han blir innehavare av apotek eller dessförinnan avgår med pension eller döden. Däremot är det icke lika vanligt, att den, som söker sin utkomst inom den yrkesmässiga automobiltrafikrörelsen, där kvarbliver under hela sitt liv. Snarare erbjuder nämnda yrke exempel på ett verksamhetsområde, inom vilket företagare och anställda ömsom söka sig in och ömsom ut. Därigenom omöjliggöres eller i varje fall i hög grad försvåras i regel ett rättvist anordnande av en successionsordning, som vid tillstånds meddelande måhända skulle anses lämplig. Apotekarens meriter äro däremot mera lättillgängliga och för hela riket allmängiltiga. Slutligen är att märka, att enligt föreskrift i 8 § i näringsfrihetsförordningen denna icke äger tillämpning å apotekaryrket under det att liknande föreskrift saknas i fråga om den yrkesmässiga trafiken.

Materialinlösningsplikt vid övertagande av avliden trafikutövers trafiktillstånd. Såsom av inledningen framgår hava de sakkunniga bland annat att överväga, huruvida icke, i syfte att bereda stärbhuset efter avliden trafiktillståndshavare bättre skydd mot ekonomiska förluster i samband med att rätten till rörelsens fortsättande av stärbhuset efter tillståndshavarens död upphör, skyldighet kunde under vissa förutsättningar åläggas den, som övertog en avliden trafikutövers trafiktillstånd, att på skäligen villkor inlösa det eller de motorfordon, som använts i rörelsen.

Det torde vara obestriddt, att den princip, som i de uti inledningen omförmälda besvärsmålen kommit i tillämpning hos Kungl. Maj:t, kan för stärbhusen verka betungande icke blott i det avseendet, att änka och i rörelsen sysselsatta barn nödgas avstå från det uppehälle, som de haft på rörelsen, utan även därutinnan, att förlust vid materialens realiserande i regel är oundviklig. I direktiven framhållas i sistnämnda avseende, att den eller de automobiler, som de avlidna trafikutövarna använt för sin rörelse, ofta nog endast med svårighet kunna finna köpare utanför en mycket begränsad krets, samt att olägenheterna härav göra sig särskilt gällande i fråga om droskautomobiler, men i viss mån även i fråga om

omnibusar och sådana lastbilar, som till storlek och typ skilja sig från de i privatdrift använda.

Den svåra ekonomiska ställning, vari stärbhusen efter avlidna tillståndshavare otvivelaktigt råka genom tillämpningen av ovannämnda av Kungl. Maj:t antagna princip, skulle enligt de sakkunnigas mening underlättas, om ny tillståndsinnehavare förpliktades att inlösa materialen. Genom införande av sådan inlösningsplikt skulle skapas möjlighet för stärbhusen till erhållande av en ersättning för materialen, som vore skälig, varigenom skydd skulle beredas stärbhusen mot ekonomiska förluster genom materialens försäljning till underpris.

Även om ett trängande behov av införande av angivna inlösningsplikt måste anses föreligga vid tillämpningen av förenämnda Kungl. Maj:ts princip, lär dock vara uppenbart, att sådant behov måste saknas, därest den avlidnes rörelse får av stärbhuset disponeras antingen så, att stärbhusdelägare av den tillståndsgivande myndigheten erhåller den avlidnes trafik-tillstånd, eller ock så, att detta jämte materialen genom avtal överlåtes på annan, som av sagda myndighet meddelas tillstånd i stället för den avlidne. Behovet av föreskrift om inlösningsplikt sammanhänger med andra ord helt och hållet med tillämpningen av oförmälda princip. Denna princip allmänneliga tillämpande utgör därför en nödvändig förutsättning för införande av en generell inlösningsplikt.

För utrönande av den omfattning, vari nämnda princip tillämpas av de tillståndsgivande myndigheterna, har från dessa begärts uppgift om den praxis, som i samband med tillståndshavares död plägar tillämpas vid tillståndsgivningen. Av de ingångna svaren framgår, att förutom överstätt-hållarämbetet allenast tre av nämnda myndigheter tillämpa ovan oförmälda princip. I övrigt synas de tillståndsgivande myndigheterna meddela tillstånd antingen åt någon stärbhusdelägare eller åt den, som från stärbhuset förvärvat »rättigheten» och materialen, blott de allmänna kraven på lämplighet anses uppfyllda. Till belysande av den uppfattning, som uti förevarande hänseende är rådande, torde böra här återgivas vad från några av sagda myndigheter i samband med svar å de sakkunnigas förfrågningar anförts.

Länsstyrelsen i Hallands län: »Så länge en tillståndshavare, vilkens trafik-rörelse har något nämnvärt ekonomiskt värde, ännu är i livet, nedlägger han självklart icke rörelsen utan vidare, enär därigenom det värde, som själva rörelsen (alltså bortsett från däri använt material) representerar, skulle gå till spillo; i stället förfar givetvis en tillståndshavare, som icke längre vill själv fortsätta rörelsen, på det sätt, att han överlåter densamma till annan mot vederlag för det värde, som själva rörelsen anses representera. Enär detta värde tillkommit genom det arbete, som tillståndshavaren nedlagt i rörelsen, är det fullt i sin ordning, att tillståndshavaren tillgodogör sig detta värde genom att överlåta rörelsen, vilken överlåtelse givetvis — vare sig detta uttryckligen säges i avtalet eller icke — sker under den förutsättningen, att länsstyrelsen,

med återkallande av överlåtarens trafiktillstånd, meddelar trafiktillstånd för den, till vilken överlåtelsen skett.

Om man med utgångspunkt från det förut sagda tager i betraktande det fall, att trafikrörelsen överlåtits till annan än förare i yrkesmässig trafik och att ansökan om trafiktillstånd göres av den till vilken överlåtelsen skett, samt att en förare i yrkesmässig trafik begär, att länsstyrelsen måtte, med avslag å nämnda ansökan, i stället meddela honom rättigheten ifråga, så måste länsstyrelsen finna den omständigheten, att den sistnämnde sökanden är förare i yrkesmässig trafik (vare sig i den nu ifrågavarande trafikrörelsen eller i annan) sakna betydelse för bedömandet av de båda nämnda ansökningarna; om blott trafikrättigheten ifråga är behövlig och den, till vilken rörelsen överlåtits, är lämplig för rörelsens utövande (jämför § 27 mom. 2 motorfordonsförordningen), så bör den sistnämndes ansökan bifallas (och överlåtarens trafiktillstånd återkallas) utan avseende därpå att en person, som är förare i yrkesmässig trafik, begärt att få trafiktillståndet ifråga. Att bifalla den sistnämndes ansökan och avslå den andra ansökningen skulle strida mot billighet och rättvisa, då den som överlätit trafikrörelsen därigenom skulle frångå det honom rättvisligen tillkommande värde, som själva rörelsen representerar. I överensstämmelse med den sålunda uttalade principen har länsstyrelsen bedömt liknande fall.

För det fall att tillståndshavaren avlidit och dödsboet överlätit rörelsen, tillämpar länsstyrelsen samma betraktelsesätt.»

Länsstyrelsen i Kristianstads län: »Därest tillståndshavare avlider, pläga bodeläggarna skriftligen överlåta trafikrättigheten och fordonet (eller fordonen) antingen å en av deläggarna eller å annan person, i sistnämnda fall i regel mot vederlag icke endast beträffande materialen utan även beträffande rättigheten som sådan. Den, till vilken rättigheten överlåtits, erhåller sedan, efter hos länsstyrelsen gjord ansökan, därvid överlåtelsen bifogats, tillstånd — — —, därest behov av trafiken fortfarande anses föreligga och polismyndigheten i orten anser honom hava personliga och ekonomiska förutsättningar för trafikens utövande. Eljest avslås den gjorda ansökningen. Om tillståndshavare eljest upphör med rörelsen förfares på enahanda sätt. Med hänsyn till de stora fördelarna för allmänheten av biltrafiken förekommer det ytterst sällan att en trafikansökan efter överlåtelse lämnas utan bifall.»

Länsstyrelsen i Kronobergs län: »Vid dödsfall indrages tillståndet, därest ej — såsom i så gott som samtliga fall är förhållandet — någon annan person inkommer med ansökan om tillstånd att i den avlidnes ställe bedriva 'trafiken'. Så gott som alltid har det nya tillståndet givits till person, som av dödsboet övertagit rörelsen. Upphör tillståndshavare med sin trafik återkallas denna, men plägar alltid annan person ansöka om övertagande av tillståndet, varvid tillståndshavaren förklarar sig icke vidare ämna begagna sig av sin rätt att driva trafik. I dylika fall plägar den sökande, som övertagit rörelsen eller automobilen, erhålla tillståndet. Är mer än en sökande, lämnas tillståndet i regel till den, som övertagit rörelsen, dock efter prövning av vederbörandes lämplighet.»

Länsstyrelsen i Malmöhus län: »När överenskommelse träffats mellan en tillståndshavare och en annan person om övertagande av trafiktillståndet anser länsstyrelsen sig icke böra intervensera till förmån för anställd förare, emedan en tillståndshavare anses böra äga rätt själv bestämma över det värde, som trafikrättigheten representerar. Inom andra områden av det ekonomiska livet

här i landet förekommer icke företrädesrätt åt i rörelsen anställd att övertaga densamma, och skäl att bereda chaufförer en särskilt gynnad ställning härutinnan anser länsstyrelsen ej förefinnas.»

Länsstyrelsen i Östergötlands län: »Då tillståndshavare avlider, plägar hans tillstånd icke indragas. Ehuru hans sterbhus icke anses äga någon juridisk rätt att fortsätta den avlidnes ifrågavarande rörelse, lär dock i regel så tillgå, att sterbhuset utövar rättigheten intill dess densamma i laglig ordning fått övertagas av sterbhuset själv, någon sterbhusdelägare eller annan. Varken vid rörelsens upphörande på grund av dödsfall eller dess nedläggande av annan anledning brukar förekomma, att den tillståndsgivande myndigheten har att välja mellan flera personer, vilka var för sig aspirera på att övertaga den nedlagda rörelsen; överlåtandet av rörelsen regleras nämligen i regel genom avtal mellan innehavaren av den äldre rättigheten eller dennes rättsinnehavare samt den person, på vilken den äldre koncessionshavaren önskar överlåta rörelsen.»

Av den företagna utredningen framgår, att den i direktiven omförmälda principen tillämpas allenast av ett fåtal tillståndsgivande myndigheter. Vid sådant förhållande saknas för närvarande den förut omförmälda förut-sättningen för införande av obligatorisk inlösningsplikt i hela riket. Emellertid torde i detta sammanhang böra undersökas, huruvida sådan förut-sättning kan skapas därigenom, att det av 1936 års trafikutredning framlagda förslaget till förordning om yrkesmässig biltrafik m. m. upphöjes till lag. Sagda förslag innehåller i 18 § bland annat följande bestämmelse:

»Tillstånd till yrkesmässig trafik må, då tillståndshavaren avlidit, — — — överlåtas å annan efter medgivande av den myndighet, som meddelat tillståndet.

Den tillståndsgivande myndigheten har att med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt bifalla eller avslå framställningen.»

Ordalagen i denna föreskrift synas, därest förslaget vinner kraft av lag, icke omöjliggöra, varken att en stärbhusdelägare meddelas tillstånd i stället för den avlidne, eller att någon, till vilken stärbhuset överlåtit rörelsen jämte materialen, av den tillståndsgivande myndigheten meddelas rättighet till fortsättande av den rörelse, som den avlidne utövat. Då sagda myndighet emellertid medges rätt att taga hänsyn jämväl till »omständigheterna i övrigt», synes förslaget inrymma möjlighet för myndigheten att vägra tillstånd såväl för stärbhusdelägare som ock för den, till vilken sådan överlåtelse, som nyss nämnts, ägt rum.

Därest samtliga tillståndsgivande myndigheter skulle giva förslagets 18 § en mot stärbhusen välvillig tolkning och därvid icke låta Kungl. Maj:ts ovan omförmälda princip vinna beaktande, skulle, om förslaget vinner kraft av lag, en i lagen eventuellt intagen bestämmelse om inlösningsplikt vara överflödig. Ty uppenbart är, att ett stärbhus' ekonomiska svårigheter i avsevärd grad förminskas, om någon stärbhusdelägare får övertaga

material och rörelse eller stärbhuset själv kan sluta avtal med någon, som är villig att övertaga dessa och som erhåller myndighets medgivande härtill i tillståndsform. Endast i sådant fall, att den tillståndsgivande myndigheten skulle vid tolkningen av 18 § strängt tillämpa den i direktiven omnämnda principen, skulle bestämmelse om inlösningsplikt vara erforderlig. Med den avfattning, 18 § i förslaget erhållit, torde, med hänsyn till den inställning till förevarande fråga meromnämnda myndigheter för närvarande intaga, anledning dock föreligga till det antagandet, att, därest förslaget upphöjes till lag, omförmälda princip kommer i tillämpning allenast i mycket ringa omfattning. I sådant fall kommer behovet av lagstadgad lösningsplikt att bliva synnerligen litet och uppstå allenast inom de områden, där myndigheten anser sig böra låta tolkningen av 18 § färgas av den nämnda principen.

Även om sålunda såväl den praxis, som för närvarande av de flesta tillståndsgivande myndigheter tillämpas och som jämväl kan antagas komma att tillämpas även efter omförmälda förslags eventuella upphöjande till lag, onödiggör införande av en i hela riket gällande inlösningsplikt, torde dock till övervägande böra upptagas den frågan, huruvida de myndigheter, vilka vid tillståndsgivningen tillämpa den i direktiven omförmälda principen, böra givas möjlighet att i samband med tillstånds meddelande undanröja de med principen förenade olägenheterna för avliden tillståndshavares dödsbo genom en i tillståndsbeslutet intagen föreskrift om skyldighet för ny tillståndshavare att inlösa dödsboets material. De sakkunniga hava kommit till den uppfattningen, att frågan principiellt bör besvaras jakande. Emellertid anse de sakkunniga, att även en inlösningsplikt av begränsad räckvidd bör införas allenast under vissa, nedan närmare angivna förutsättningar.

Av de meddelanden från rikets tillståndsgivande myndigheter, som i anledning av de sakkunnigas förfrågningar ingått, har inhämtats, att antalet innehavare av tillstånd till idkande av yrkesmässig automobiltrafik för närvarande kan beräknas till omkring 30 000. Enligt vad för de sakkunniga är känt, bedriva en icke oväsentlig del av dessa trafikrörelse såsom bisyssla till annat yrke. Detta är förhållandet såväl inom personbils- som lastbilstrafiken. Sålunda finnas exempelvis på landet de trafikstillståndshavare, för vilka jordbruksnäring är huvudsaklig förvärvskälla, men som vid sidan därav, då tiden medger och tillfälle erbjudes, befordra personer i automobil mot betalning. Vidare påträffas inom förenämnda antal sådana tillståndshavare, som driva handelsrörelse och i den använda lastbil, men i samband därmed mot betalning befordra gods åt andra personer. Dylik kombination mellan yrkesmässig trafikrörelse och annan näring lär förekomma såväl i stad som på landet. Uppgift å antalet tillståndshavare, vilka bedriva den yrkesmässiga trafiken i samband med

annan rörelse, torde, enligt vad de sakkunniga inhämtat, icke kunna erhållas.

Stärbhusdelägarna efter den, som idkat yrkesmässig trafik såsom bisyssla, kunna enligt de sakkunnigas mening icke genom tillståndets upphörande i anledning av dödsfall tillfogas ens tillnärmelsevis samma ekonomiska förlust, som stärbhusdelägarna efter den, vilken bedrivit rörelsen såsom självständigt yrke. Det föreligger följaktligen starka skäl att begränsa en eventuell inlösningsplikt till sådana fall, då den avlidnes *huvudsakliga* yrke bestått i yrkesmässig automobiltrafikrörelse. Denna begränsning kan emellertid icke åstadkommas genom ett stadgande om inlösningsplikt enbart för visst slags rörelse. Vid sådant förhållande torde avgörandet om inlösningsplikts inträde böra läggas uti den tillståndsgivande myndighetens hand samt i författningstexten angivas allenast den huvudregeln, att sådan skyldighet får föreskrivas endast, därest den avlidne drivit rörelsen såsom huvudsakligt yrke.

Enligt sina direktiv hava de sakkunniga att undersöka, huruvida inlösningsplikt lämpligen kan komma till användning även i fråga om andra slag av i yrkesmässig trafik använda automobiler än sådana, som användas i droskrörelse.

Den personbefordran med annat fordon än omnibus, som äger rum å landet och i mindre städer, är i regel artskild från den, som bedrives i de stora och medelstora städerna. I de förstnämnda orterna är kundkretsen mer begränsad, och rörelsen utövas oftast utan att fordonet är för körnings mottagande uppställt å gata eller annan allmän plats, såsom fallet regelmässigt är i de stora och medelstora städerna. Rörelsen å landet och i mindre orter har mer karaktär av vad i de större städerna betecknas med ordet hyrverksrörelse. Benämningen »droskrörelse» torde därför böra användas endast om de stora och medelstora städernas personbefordran med annat fordon än omnibus och hyrkuskåkdon. Om man begränsar begreppet »droskrörelse» på nu nämnt sätt, synes det de sakkunniga uppenbart, att en eventuell inlösningsplikt icke bör inskränkas till allenast automobiler, som användas i sådan rörelse. Den bör tillika omfatta både den persontrafikrörelse, vilken bedrives på landet och i mindre orter och den, som idkas såsom hyrkuskverksamhet, givetvis under den förutsättning i fråga om rörelsens betydelse för tillståndshavaren, som ovan omförmäls.

Vidkommande den persontrafik, som bedrives med omnibus, torde den numera huvudsakligen omhänderhavas av större företag, aktiebolag med stort kapital, järnvägsförvaltningar och dylikt. Detta utesluter emellertid icke, att omnibustrafik på åtskilliga orter bedrives av enskild person. Stärbhuset efter sådan person bör uti ifrågavarande hänseende icke sättas i sämre ställning än den, som med annat fordon idkar näring av samma slag. Därför bör inlösningsplikt, om den överhuvudtaget kan införas, kom-

ma till användning, oavsett det slag av automobil, som vid personbefordran kommer till användning.

Ikke heller i fråga om lastbilstrafiken bör inlösningsplikt vara utesluten, ty likheten mellan denna trafik och persontrafiken är — fränsett det, som forslas — så stor, att de båda arterna av trafik böra i förevarande avseende jämföras.

De tillståndsgivande myndigheterna — med få undantag — pläga bevilja trafikstillstånd även åt juridiska personer såsom aktiebolag, handelsbolag med flera. Delägarna i sådana företag hava givetvis möjlighet till försäljning av sina aktier eller andra delägarbevis i företaget. Detta består oavsett växlingarna i delägarkretsen, tills det upplöses i den ordning, vilken i allmänhet gäller för det slags företag, som kan vara ifråga. I de fall juridisk person bedriver yrkesmässig automobiltrafik, finnes uppenbarligen icke något behov av inlösningsplikt. Av direktiven framgår också, att dessa förutsätta sådan plikt allenast då efter avliden tillståndshavare ett stärbhus uppstått, något som givetvis kan inträffa endast om tillståndshavaren varit fysisk person.

Ehuru frågan huruvida trafikstillstånd överhuvudtaget bör meddelas juridisk person faller utanför de sakkunnigas uppdrag, vilja de sakkunniga likväl — i anledning av direktivens uttalande därom, att vid tillståndsgivningen icke bör tillämpas den princip, som i sig innebär, att trafikstillståndet anses vara ett ärftligt privilegium och som undandrager det allmänna rätten att med hänsyn till sina intressen förfoga över detsamma vid innehavarens dödsfall — fästa uppmärksamheten därå, att därest tillstånd utan inskränkning allmänt medges juridisk person, tillståndet i själva verket kommer att förbehållas dem, som äga ekonomisk förmåga till inköp av delägarandel i företaget, varigenom de i yrket arbetsanställda komma att i stor utsträckning uteslutas från möjligheten till eget tillstånds förvärvande.

Med undantag måhända beträffande utövarna av omnibustrafik intaga i regel de, som bedriva yrkesmässig automobiltrafik, en relativt svag ekonomisk ställning och sakna vanligen eget kapital. Det motorfordon, varmed trafiken utövas, är oftast inköpt från någon automobilhandlande på avbetalning med förbehåll för säljaren om äganderätt till fordonet. I Stockholm plägar den motorfordonsförare, som efter erhållet tillstånd till yrkesmässig trafik har att förskaffa sig fordon, anlita den utvägen, att han hos någon bensinförsäljare ikläder sig skyldighet att hos honom täcka sitt behov av motorbränsle m. m. med villkor att försäljaren försträcker det kapital, som erfordras till handpenning för inköp på avbetalning av automobil, varefter den nyblivne tillståndshavaren med bilförsäljande firma sluter inköpsavtal och lämnar det på nämnda sätt lånfångna beloppet såsom handpenning eller första avbetalning å köpesumman. Då amorteringen

fullgjorts, torde i regel automobilen vara så försliten, att tillståndshavaren måste skaffa sig en ny. Han har då vanligen icke annan utväg än att sluta nytt avbetalningskontrakt med bilförsäljaren och lämna den gamla bilen efter värdering i dellikvid. Enahanda förfaringssätt torde tillämpas jämväl på andra orter inom landet. De tillståndsgivande myndigheternas svar på de sakkunnigas förfrågan om gängse praxis utvisa också, att avbetalningskontrakten med automobilhandlarna spela en utomordentligt stor roll beträffande finansieringen av den yrkesmässiga trafiken. Man torde utan överdrift kunna säga, att den yrkesmässiga automobiltrafiken huvudsakligen finansieras av automobil- och bensinförsäljarna.

Läget för en tillträdande tillståndshavare, vilken ålades att såsom villkor för tillståndet inlösa en avliden tillståndshavares material, bleve givetvis mycket svårare än det, i vilket den tillträdande för närvarande försattes. I senare fallet möta i regel icke några svårigheter för honom att på avbetalning inköpa erforderliga fordon. Innehav av eget kapital är här för icke erforderligt. I förra fallet däremot skulle den nye tillståndshavaren nödgas till stärbhusdelägarna erlagga en viss inlösningssumma. Dennas storlek vore givetvis beroende av huruvida den avlidne erlagt full betalning för materialen och, därest denna vore köpt på avbetalning, huru stort belopp avbetalats, ävensom av det skick i vilket materialen befunne sig. I regel torde kunna antagas, att den tillträdande måste äga tillgång till ett för honom icke obetydligt kontant belopp. Det torde icke kunna förväntas, att stärbhusdelägarna skulle utan tvångsbestämmelse medge den tillträdande rätt till inlösningssbeloppets erläggande genom avbetalningar. Utredandet av ett stärbhus innebär nämligen regelmässigt anskaffande av penningar för gälds betalning och återstående tillgångars fördelning mellan flere delägare i stärbhuset. Skulle enda tillgången efter gäldens betalning utgöras av ett med en ny tillståndshavare ingånget avbetalningskontrakt, förhindrades eller i varje fall försvårades bodelningen. Man har därför anledning antaga, att stärbhusdelägarna i regel komma att fordra kontant inbetalning av hela inlösningssumman. En följd härav skulle bliva, att den nye tillståndshavaren nödgades anskaffa erforderligt kontant kapital. Emellertid torde han nästan alltid sakna sådant, och endast någon enstaka gång lär han kunna prestera den säkerhet, som erfordras för att lånevägen uppbrinka inlösningssumman. I dylika fall, som i händelse inlösningsplikt infördes, säkerligen ofta skulle återkomma, komme den nye tillståndshavaren icke att förmå fullgöra inlösningsplikten, utan nödgades avstå från tillståndet. Inlösningsspliktens införande skulle följaktligen medföra, att tillstånd icke skulle kunna förvärfvas av en skötsam förare, som måhända i årtionden arbetat i yrket, men som icke vore innehavare av kapital eller ägde släkt och vänner i sådan ekonomisk ställning, att de skulle kunna träda hjälpende emellan. En utveckling av tillståndsgivandet i den rikt-

ningen, att endast med penningar och goda förbindelser utrustade personer skulle kunna erhålla tillstånd till idkande av yrkesmässig automobiltrafik, anse de sakkunniga icke tillrådlig.

Häremot kan visserligen invändas, att även under nu rådande förhållanden med en på få undantag när fri rätt för stärbhusdelägare och tillståndshavare att mot betalning överlåta trafikstillstånd, nya innehavare av sådana ofta måste vara i den situationen, att de kunna kontant erlagga avtalad köpeskilling. Detta är dock enligt de sakkunnigas mening ett förhållande, som icke är önskvärt och som bör av lagstiftning och lagtillämpning motarbetas och icke än ytterligare befästas och utvecklas. Denna uppfattning delas av åtskilliga av de tillståndsgivande myndigheter, som av de sakkunniga anmodats inkomma med upplysningar i frågan.

Sälunda anför:

Magistraten i Vänersborg: »Rättigheterna behandlas ofta som en handelsvara, och en innehavare anser sig berättigad att utan myndighets hörande träffa avtal om försäljning av sin rättighet jämte tillhörande material. Myndigheten har sedan svårt att neka den nya innehavaren tillstånd. Överlåtelse torde ofta ske till den person, som är villig betala högsta pris oavsett om han är i tjänst hos tillståndshavaren. Det är troligt, att vid överlåtelse av en rättighet särskilda värden beräknas för själva rättigheten och för materialen, även om ett sammanslaget belopp utsättes för 'bilen med tillhörande rättighet'. Detta missförhållande bör på effektivt sätt hindras. Om en tillståndshavare önskar upphöra med sin rörelse, bör fri tävlan få råda mellan anställd personal och andra om erhållande av rättigheten, därest den alltjämt anses behövlig.»

Magistraten i Västerås: »Vidare har Magistraten gång efter annan förnummit såsom en olägenhet det ringa inflytande som gällande lagstiftning medger den tillståndsgivande myndigheten vid överlåtelse av trafikrörelse. Vid sådan överlåtelse, som vanligen erhåller formen av en överlåtelse av materialen, lärer Magistraten sakna möjlighet att vägra trafikstillstånd åt övertagaren, därest den ifrågavarande trafiken icke kan anses obehövlig och övertagaren icke finnes direkt olämplig att handhava rörelsen. Tillståndshavare, som önska upphöra med sin rörelse, kunna därför utbjuda rörelsen för övertagande av den högstbjudande, därvid tillstånden såsom sådana ofta värderas till avsevärda belopp. Å ena sidan gör härigenom överlåtaren en vinst, som icke synes befogad, å andra sidan torde bärigheten av rörelsen i övertagarens hand ofta äventyras. En anordning, som i möjligaste mån eliminerar denna olägenhet, har syntts Magistraten önskvärd.»

Kommunalborgmästaren i Tidaholm: »Det synes mig lämpligt att genom lagstiftning i största möjliga mån begränsa 'handel' med trafikstillstånd. Behov av utökat antal trafikstillstånd torde väl för närvarande endast undantagsvis föreligga, varför ett tillståndsbevis i och för sig utgör en ekonomisk tillgång, för vilken i regel betingas ett högt pris vid överlåtelse av trafikstillstånd.»

Då enligt de sakkunnigas mening inlösningsplikt bör införas endast under förutsättning, att möjligheten till trafikstillstånds erhållande icke betages de förare, som redligen strävat många år i yrket men sakna kapital och utväg till anskaffande av sådant, hava de sakkunniga undersökt möj-

ligheten av inrättande av en kreditanstalt för tillhandahållande av inlösningskapital. Antalet nuvarande tillståndshavare i riket uppgår, lågt räknat, till omkring 30 000. En icke ringa del av dessa driva trafikrörelsen såsom binäring. Huru stor denna del är, kan icke utredas, när de tillståndsgivande myndigheterna i regel sakna kännedom om den omfattning, vari rörelsen bedrives annorledes än såsom självständigt yrke. Stärbhusen efter sådana tillståndshavare böra, såsom de sakkunniga ovan framhållit, icke tillerkännas rätt att få materialen inlöst av ny tillståndshavare. Inlösnings av materialen bör icke heller komma ifråga i fall tillståndshavaren är juridisk person. Någon uppgift om antalet sådana tillståndshavare föreligger icke. Med stöd av inhämtade upplysningar anse emellertid de sakkunniga, att de tillståndshavare, som driva rörelsen såsom självständigt yrke och icke äro juridiska personer, kunna beräknas uppgå till omkring 20 000. Dödlighetsprocenten beträffande dessa kan likaledes beräknas endast approximativt. Men även om denna antoges vara så låg som 2, skulle likväl årligen uppstå bland tillståndshavarna omkring 400 stärbhus och ungefär samma antal nya tillståndshavare göra sitt inträde i rörelsen. Det för varje nytillträdande erforderliga kapitalet är givetvis beroende av antalet fordon, som skola inlösas, den omfattning, vari dessa äro köpta på avbetalning och amorteringarna fullgjorts, samt fordonets eller fordonens värde. Emellertid hava de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att det kapital, som varje nytillträdande tillståndshavare behöver, bör i medeltal beräknas till omkring 10 000 kronor. För täckande av första årets lånebehov skulle sålunda erfordras 4 000 000 kronor, en summa som givetvis skulle ökas genom de under följande åren uppkommande nya låneanspråken. Om amorteringstiden sättes till omkring 6 år för en inlöst automobil, torde därför för en lånerörelse av oförmäld omfattning erfordras ett kapital av omkring 15 000 000 kronor.

De sakkunniga förbise icke, att de vid denna beräkning röra sig med delvis antagna siffror och att beräkningen därför är behäftad med avsevärda fel. De förbise icke heller, att beräkningen utgår från en i hela landet gällande inlösningsplikt. Men beräkningen giver dock anledning till det påståendet, att en kreditanstalt med här ifrågavarande uppgift måste även i fall av partiell inlösningsplikt ha till sitt förfogande ett synnerligen stort kapital. Härtill komma emellertid följande omständigheter.

Den säkerhet, som låntagaren i en sådan kassa skulle kunna erbjuda, torde i flertalet fall inskränka sig till fordonet. Endast i undantagsfall torde han kunna prestera borgen eller annan likvärdig eller bättre säkerhet. För att kreditanstalten skulle kunna tillgodogöra sig säkerheten vid bristande inbetalning av lånfånget belopp, skulle den nödgas stå såsom ägare till den inlösta materialen och överlämna den i tillståndshavarens hand mot erhållande antingen av hyreskontrakt eller lösöreköpshandling. Kapi-

talet skulle följaktligen vara utlånat mot en mycket dålig säkerhet, varför lånen med hänsyn till den stora utlåningsrisken måste draga höga räntor. Dessutom skulle en dylik lånerörelse kräva upprättande av filialkontor å ett flertal orter, varigenom omkostnaderna för rörelsen komme att bliva högst väsentliga, en omständighet, som i sin ordning säkerligen jämväl skulle inverka på ränteberäkningen.

Vid överbäggande av möjlighet till upprättande av ett för ifrågavarande kreditgivning avsett institut hava de sakkunniga beaktat vissa företag, som för närvarande med statligt stöd bedriva kreditgivning åt näringslivet, bland andra Konungariket Sveriges stadshypotekskassa och Svenska bostadskreditkassan med därtill hörande föreningar samt Svenska skeppshypotekskassan. I samtliga dessa företag utgöres emellertid säkerheten för utlämnade lån av pant, bestående i de två förstnämnda företagen av in-teckning i fast egendom och i det sistnämnda av in-teckning i fartyg. En icke ens tillnärmelsevis motsvarande säkerhet för de lån, som ett inom automobiltrafikrörelsen upprättat liknande institut komme att utlämna, skulle kunna erbjudas av de inom sagda rörelse eventuellt inlösningspliktige.

Med hänsyn till det erforderliga rörelsekapitalets storlek, säkerheternas otillfredsställande art, de höga räntor, som måste komma till användning, samt de stora administrationskostnaderna anse de sakkunniga sålunda utslutet att vare sig med statens eller enskild hjälp kunna anordna den erforderliga lånerörelsen.

Vid sådant förhållande och då såsom ovan framhållits förutsättningen för införande av inlösningsplikt måste — enligt de sakkunnigas mening — vara den, att även förare utan tillgång till inlösningskapital eller möjlighet till anskaffande av sådant må kunna beredas tillfälle till erhållande av trafikstillstånd, hava de sakkunniga tagit under överbäggande, huruvida inlösningsplikt ovillkorligen måste vara förbunden med skyldighet att på en gång gälda inlösningssumman, eller huruvida icke samma plikt skulle kunna förenas med rätt för den inlösningspliktige att avbetala sagda summa. Det bör enligt de sakkunnigas mening vara utslutet både att genom tvingande rättsregler skapa tvång för stärbhusdelägarna att mottaga avbetalning eller att på annat sätt ingripa i avtalsfriheten mellan parterna. Förefintligheten av inlösningsplikt överhuvudtaget innebär emellertid en förmån för stärbhuset efter en avliden tillståndshavare. Kan den inlösningspliktige på en gång gälda inlösningsbeloppet, är denna förmån i regel större än om han allenast genom avbetalningar kan fullgöra sin skyldighet. Men å andra sidan måste möjligheten till erhållande av fullt värde för materialen, även om köpeskillingen för densamma skulle bekommas successivt, vara förmånligare än materialens försäljande i öppna marknaden. Därtill kommer att, med hänsyn till den nye tillståndshavarens regelmässiga

avsaknad av kontanter, det torde kunna antagas, att stärbhusen överbudtaget icke kunna komma i åtnjutande av den förmån, som inlösningsplikten innebär, såvida icke avbetalningsrätt medgives den inlösningskyldige.

De sakkunniga hava därför kommit till den uppfattningen, att ovan omförmälda förutsättning för inlösningsplikts införande skulle kunna åstadkommas därigenom, att den nye tillståndshavaren medgäves rätt att fullgöra påfordrad inlösen medelst successiva inbetalningar av lösesumman. Givetvis bör det stå stärbhusen fritt att avstå från inlösningskyldighetens påfordrande, i fall denna icke skulle kunna fullgöras annorledes än genom avbetalning. Då såsom förut nämnts även godtagandet av en lösesumma, som får av den nye tillståndshavaren gäldas medelst avbetalning, i regel är till större fördel för ett stärbhus än materialens försäljning i öppen marknad, kan det icke anses obilligt mot stärbhusen att, i de fall nyssnämnda tillståndshavare skulle sakna förmåga till gäldande på en gång av inlösningssumman, ställa stärbhusen i valet att antingen helt avstå från den förmån, inlösningsen innebär, eller medgiva lösesummans successiva gäldande.

Denna rätt till avbetalning bör dock icke gälla såsom allmän regel. Ett avbetalningsavtal mellan stärbhuset och den nye tillståndshavaren medför nämligen för det förra åtskilliga olägenheter, såsom bestyr med annuitetens indrivande, övervakning av den säkerhet, som stärbhuset i regel måste betinga sig och som vanligen torde komma att utgöra den material, vilken stärbhuset överlåter på den tillträdande tillståndshavaren, samt risken att på grund av dödsfall eller tillståndets återkallande avbetalningsavtalet icke fullgöres m. m. Avbetalningsrätt bör därför inträda endast för den händelse den tillträdande saknar förmåga att vid materialens övertagande gälda hela inlösningsbeloppet. Härom bör i eventuell lag intagas uttrycklig föreskrift. Därest meningsskiljaktighet skulle uppkomma mellan stärbhuset och den nye tillståndshavaren angående den senares förmåga att på annat sätt än genom avbetalning fullgöra inlösningsplikten, torde beslut av den nämnd, varom nedan närmare förmäles, böra kunna påkallas.

I det föregående hava de sakkunniga framhållit, att en den nye tillståndshavaren i lag ålagd inlösningsplikt bör betraktas såsom en förmån för avliden tillståndshavares stärbhus. Någon skyldighet för detta att begagna sig av förmånen bör icke föreskrivas. Det måste bliva stärbhusets sak att avgöra, huruvida det vill begagna sig av förmånen eller icke. Sin önskan i detta avseende bör emellertid stärbhuset tillkännagiva inom viss tid. Hänsyn såväl till den tillträdande som ock till allmänheten måste nämligen kräva, att den förstnämnde så fort ske kan må kunna begagna sig av sin nyförvärvade trafikrättighet och för det ändamålet vidtaga åtgärder för anskaffande av erforderlig material. Då enligt de sakkunnigas ovan utta-

lade mening frågan om förmån av inlösning må tillkomma avliden tillståndshavares stärbhus bör vara beroende av den omständigheten, huruvida den avlidne bedrivit trafikrörelsen såsom självständigt yrke eller icke, samt denna fråga bör från fall till fall avgöras av den tillståndsgivande myndigheten, måste hos denna vid utseende av den avlidnes efterträdare föreligga anmälan från stärbhuset om lösningsplikts påkallande. Därest stärbhuset eller någon stärbhusdelägare söker och undfår tillstånd till fortsättande under viss tid av den avlidnes rörelse, bör sådan anmälan göras före utgången av den tiden. Sökes icke eller beviljas icke sökt tillstånd, torde anmälan böra göras i förra fallet inom viss tid efter dödsfallet och i senare fallet inom viss tid efter det avslagsbeslutet vunnit laga kraft. I båda dessa fall torde tiden ifråga kunna bestämmas till en månad.

Skulle inlösningsplikt införas, bör dennas omfattning genom lagbestämelse begränsas till den eller de av den avlidne tillståndshavaren brukade automobiler, som äro i användbart skick och lämpliga samt behöfliga för den nye tillståndshavarens rörelse. Däremot bör i lagen icke angivas den tid, som en automobil längst får hava använts i trafik för att lösningsskyldighet skall föreligga. En dylik begränsning torde nämligen med hänsyn till de olika automobilmärkenas kvalité och den av vägförhållanden m. m. många gånger beroende slitningen knappast kunna göras generell för hela landet. Hänsyn till den tid, som en för inlösen avsedd automobil gått i trafik, torde däremot böra tagas vid beräkandet av automobilens värde.

I regel torde den material, om vars inlösande yrkande kan komma att framställas, vara inköpt antingen av den avlidne eller hans dödsbo genom avbetalnings- eller hyresavtal med av säljaren gjort förbehåll om äganderätten. I sådant fall kan uppenbarligen någon inlösen icke ifrågakomma, därest åsyftade säljare vägrar ny tillståndshavare inträda i avtalet i den avlidnes eller dödsboets ställe. Vid dödsboets framställning till den tillståndsgivande myndigheten om åläggande för ny tillståndshavare att inlösa boets material bör därför fogas bevis därom, att säljaren är villig låta ny tillståndshavare övertaga de förpliktelser, som enligt avtalet åligga köparen.

Därest den tillståndsgivande myndigheten föreskriver skyldighet för ny tillståndshavare att inlösa ett stärbhus' material, böra i första hand parterna söka komma till frivillig överenskommelse såväl beträffande lösesummans storlek som ock angående betalningssättet och andra med inlöseningen förknippade frågor. Skulle sådan överenskommelse icke kunna träffas, bör, därest stärbhuset vidhåller inlösningsplikts fullgörande, såväl detta som tillståndshavaren vara berättigad att påkalla tvistefrågans prövning antingen av den tillståndsgivande myndigheten eller av något för ändamålet skapat särskilt organ. Med hänsyn därtill, att för avgörandet av de tviste-

frågor, som kunna ifrågakomma, i regel torde erfordras sakkunskap beträffande själva yrkesutövningen, synes det de sakkunniga lämpligast att för prövningen ifråga anlitas sist nämnda utväg. Den nämnd, åt vilken tvistefrågornas prövning sålunda uppdrages, bör bestå av tre personer, av vilka stärbhuset utser den ena, den lösningsskyldige den andra samt den tillståndsgivande myndigheten den tredje.

Såsom nyss nämnts bör, därest vid skiljaktiga meningar om inlösningsvillkoren stärbhuset vidhåller sin fordran på inlösningspliktens fullgörande, lika rätt tillkomma vardera parten att påkalla tillsättande av nämnden. Framställning om dennas tillsättande bör göras hos den tillståndsgivande myndigheten inom viss tid (förslagsvis en månad) efter det beslut om inlösningsplikts inträde vunnit laga kraft, samt innehålla uppgift å den person, som den, vilken gör framställningen, för sin del utsett. Den tillståndsgivande myndigheten bör därefter skyndsamt anmoda den andra parten att inom viss tid utse sin samt, sedan meddelande om vem av denne utsetts inkommit, utse den tredje. Skulle den inlösningspliktige icke efterkomma nyssagda anmodan, bör myndigheten ha befogenhet att för honom utse medlem. Skulle dödsboet underlåta ställa sig berörda anmodan till efterrättelse, bör så anses som om detta avstått från sitt krav på materialinlösen. Ersättning till nämndens ledamöter bör bestämmas av myndigheten och gäldas av de tvistande parterna till lika delar.

Till nämndens prövning bör få hänskjutas icke blott frågan om inlösningssummans storlek och sättet för dess gäldande utan även andra tvister, som stå i samband med inlösningskyldigheten och varom parterna ej kunnat enas, såsom materialens brukbarhet, dess lämplighet och behövlighet för den inlösningspliktige, tiden för lösesummans erläggande, amorteringarnas förfallodagar samt påfordrad säkerhet för dessa senares fullgörande, exempelvis lösöreköp eller hyreskontrakt, med mera dylikt. Nämndens uppgifter synas böra komma till uttryck i lagtexten.

I denna bör också givas anvisning till ledning vid uppskattandet av materialens värde. Såsom i det föregående omnämnts kan en automobil, som gått i drosktrafik, betinga högre värde i sådan trafik än den kan ha i privat trafik. Värdet på materialen bör därför bestämmas icke efter marknadsvärdet i allmänhet utan med hänsyn tagen till ålder och beskaffenhet samt brukbarhet i den rörelse, vari den inlösningspliktige skall använda den.

De sakkunniga övergå härefter till den frågan, huruvida vid värdets bestämmande hänsyn skall tagas till goodwill. Avgörandet av denna fråga är förenat med stora svårigheter. Principiellt sett bör i ett tillståndssystem, som inrymmer materialinlösningsplikt, något utrymme för goodwill icke finnas. Systemet, sådant det i det föregående utvecklats, grundar sig på den principen, att med tillståndshavarens död tillståndet upphör och att det

tillstånd, som i stället meddelas annan, är ett helt nytt tillstånd utan samband med den dödes. Med denna utgångspunkt skulle man komma därhän, att värdet av goodwill icke skulle ersättas av den nye tillståndshavaren. Men ett undantagslöst fasthållande härvid skulle otvivelaktigt många gånger leda till obillighet. Förhållandena kunna exempelvis vara sådana, att den döde genom energi och omtanke skaffat sig en kundkrets, vilken mer eller mindre automatiskt följer med tillståndet till den nye tillståndshavaren. Vid materialen kan med andra ord vara förbundet ett affärsvärde, som kommer den sistnämnde till godo. Sådant fall torde väl sällan eller aldrig föreligga inom droskrörelsen i de största städerna, varest man icke kan tala om någon egen kundkrets för den enskilde droskägaren. Oftare torde man kunna påträffa sådana fall inom den mera hyrverksmässigt bedrivna persontrafikerörelsen samt särskilt inom lastbilstrafiken, varest måhända mellan den döde och en större eller mindre kundkrets upprättade kontrakt komma den nye tillståndshavaren till godo, och inom omnibus-rafiken. Av nu anförda skäl hava de sakkunniga ansett sig böra lämna den föreskriften för nämnden, att värdet i regel skall bestämmas med hänsyn uteslutande till materialens ålder och beskaffenhet samt brukbarhet i den nye tillståndshavarens rörelse samt att undantagsvis, när synnerliga skäl därtill äro, hänsyn jämväl må tagas till värdet av goodwill.

De sakkunniga hava ovan framhållit, att enligt deras mening rätten till krav på inlösningspliktens fullgörande är en stärbhuset tillkommande förmån. Denna förmån bör stärbhuset äga fritt disponera. Det bör följaktligen också kunna avstå från förmånen när det så önskar. Sålunda bör det vara berättigat att fränfalla sitt krav på inlösningskyldighetens fullgörande, därest det anser sig ej kunna åtnöjas med nämndens beslut. Denna rätt är givetvis begränsad av gällande civilrättsliga regler. Har stärbhuset exempelvis slutit avtal med den inlösningspliktige om inlösningsvillkoren, är det bundet av avtalet. Hänsyn till den inlösningspliktige kräver emellertid, att stärbhusets rätt till avstående från inlösningspliktens utkrävande begränsas i större omfattning, än som föranledes av civilrättsliga regler. Har föreslagna nämnd tillkallats, bör visserligen stärbhuset vara oförhindrat att avstå från inlösningspliktens vidare utkrävande, därest stärbhuset anser sig icke kunna åtnöjas med det beslut, som nämnden meddelar. Men i sådant fall synes stärbhuset böra åläggas, att inom viss tid efter erhållen del av nämndens beslut meddela den tillståndsgivande myndigheten, huruvida stärbhuset vill avstå från inlösningspliktens vidare påfordrande. Den betänketid, varpå stärbhuset skäligen bör kunna göra anspråk, synes kunna begränsas till åtta dagar efter det nämndens beslut bevisligen delgivits stärbhuset. Följden av en bestämmelse med antytt innehåll komme att bliva den, att, därest stärbhuset icke inom nämnda åtta-dagarsperiod gjort anmälan, för detsamma inträdde skyldighet att på de av nämnden beslu-

tade villkoren låta den inlösningspliktige erhålla den material, som kunde vara ifråga. De sakkunniga vilja i detta sammanhang framhålla såsom självklart, att, om stärbhuset, utan att hava avgivit sådan anmälan, som nyss omförmäls, emottagit den av nämnden beslutade inlösningssumman eller del därav, avtal måste anses slutet med den inlösningspliktige av det innehåll, nämndens beslut angiver, därest annat icke skulle kunna anses vara mellan parterna överenskommet.

Lika väl som det måste anses ligga i sakens natur, att den som erhåller förmånen av rätt till inlösens påfordrande, icke bör tvingas att begagna sig av förmånen, lika väl måste i inlösningspliktens begrepp ligga skyldighet för den förpliktade att lösa till sig den material, som är ifråga. Härav torde också följa, att den senare måste bli bunden av nämndens beslut. Visserligen är det tänkbart att införa rätt för den förpliktade till talan emot beslutet. Men en sådan rätt skulle strida mot skiljemannainstitutets principiella syfte, nämligen att snabbt bringa en tvistefråga till avgörande, och skulle vara särskilt olämplig inom trafikrörelsens område, där det kan vara av allmänt intresse, att en beviljad trafikrättighet skyndsamt kommer till användning. Av denna anledning anse de sakkunniga, att den inlösnings-skyldige icke bör beredas möjlighet till klander av nämndens beslut.

De sakkunniga hava ovan föreslagit, att, om nämnd tillkallats och bestämt inlösningsvillkoren, men stärbhuset underlåtit att inom viss tid hos den tillståndsgivande myndigheten göra anmälan om sin önskan att avstå från inlösningspliktens utkrävande, stärbhuset skulle vara bundet av nämndens beslut. Detta skulle innebära, att den inlösnings-skyldige med erbjudande av sin av nämnden föreskrivna prestation skulle kunna påfordra materialens utlämnande till sig. Emellertid är det icke uteslutet att stärbhuset vägrar att ställa sig en anmodan därom till efterrättelse. Visserligen skulle i sådant fall den inlösnings-skyldige med vederbörande myndigheters hjälp kunna erhålla sin rätt. Men detta skulle för honom medföra kostnader av olika slag samt förlustbringande dröjsmål. Skälig hänsyn mot den inlösnings-skyldige synes därför kräva, att han i sådant fall bliver helt befriad från inlösningspliktens fullgörande. I anledning härav föreslå de sakkunniga, att efter anmälan av den inlösningspliktige den tillståndsgivande myndigheten må i fall, som nyss nämnts, kunna medgiva honom befrielse från ifrågavarande plikts fullgörande. Detsamma bör gälla ifall stärbhuset vägrar fullgöra avtal om materialinlösen, som utan nämnds tillkallande slutits.

För den inlösningspliktige bör stadgas visst äventyr för underlåtenhet att inom viss tid fullgöra sin skyldighet. Detta äventyr bör bestå i förlust av trafikstillståndet. Tiden torde kunna bestämmas till tre månader, räknat från den dag den tillståndsgivande myndighetens beslut om inlösnings-skyldighet vunnit laga kraft. För vinnande av kontroll över inlösningspliktens fullgörande, synes det lämpligt, att den inlösningspliktige ålägges att

inom nämnda tid hos den tillståndsgivande myndigheten styrka, antingen att stärbhuset avstått från krav på inlösningspliktens fullgörande eller att han vunnit vederbörande myndighets befrielse från densamma, eller ock att han med vederbörande stärbhus ingått inlösningsavtal.

Då, såsom ovan sagts, förutsättning för närvarande icke finnes för införande i hela riket av inlösningsplikt, utan sådan bör komma ifråga allenast i de fall, den tillståndsgivande myndigheten tillämpar den i direktiven omförmälda principen, kan givetvis en för myndigheten tvingande bestämmelse om upptagande i tillståndsbeslutet av inlösningsplikt såsom villkor för trafikrättighetens utövande icke föreskrivas, utan måste avgörandet om behövligheten och lämpligheten av sådant villkor lämnas åt myndigheten. Denna valrätt för myndigheten bör komma till uttryck i de lagföreskrifter, vilka av i det föregående anförda skäl äro nödvändiga för införande överhuvudtaget av inlösningsplikt.

Erforderliga lagbestämmelser torde böra hava sin plats i lagstiftningen om yrkesmässig automobiltrafik. Därest nu gällande föreskrifter angående denna bibehållas, torde bestämmelserna kunna upptagas i en ny med 27 a betecknad och till motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 fogad paragraf. Skulle 1936 års trafikutrednings förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m. upphöjas till lag, torde bestämmelserna om inlösningsplikt böra erhålla sin plats i förslagets 18 §.

I enlighet med vad de sakkunniga ovan anfört hava de uppgjort härvid fogade förslag till lagbestämmelser.

Åtgärder till avhjälpande av de genom åtstramningen i tillståndsgivningen uppkomna olägenheterna. I de sakkunnigas direktiv framhålles, att särskilt de förare, vilka icke kunde påräkna att erhålla trafiktillstånd, olägenheterna av den ovissa och beroende ställning, de under tillämpningen av nuvarande system intoge, vore alltför påtagliga för att behöva närmare framhållas. Med den åtstramning i tillståndsgivningen, som numera uppkommit, hade — framhålla direktiven — frågan om den löneanställda personalens villkor alltmer fått karaktären av ett socialt problem av sådan betydelse, att detsamma icke kunde i samband med tillståndsgivningen lämnas obeaktat av de tillståndsgivande myndigheterna. I anledning härav har åt de sakkunniga uppdragits att utreda, huruvida det allmänna må kunna vidtaga åtgärder till avhjälpande av antydda olägenheter, därvid till övervägande borde upptagas möjligheten av obligatorisk anslutning av såväl trafikutövare som anställda till en pensionskassa.

Möjligheten av pensionering. Innan de sakkunniga närmare ingå på frågan om möjligheten av att lösa det sociala problem, som i direktiven angivits, torde redogörelse böra lämnas om och i vad utsträckning de löneanställda för närvarande åtnjuta förmånen av pension från arbetsgivarna.

Enligt de svar, som de tillståndsgivande myndigheterna avgivit på de sak-kunnigas hos dem gjorda förfrågningar härutinnan, tillkommer sådan för-mån personalen allenast i några få undantagsfall. De arbetsgivare, som be-rett sina anställda automobilförare pension, äro dels de enskilda järnvägs-förvaltningar, som bedriva automobiltrafikrörelse, dels i viss mindre om-fattning statens järnvägars omnibusföretag, dels ock några spårvägsföretag och omnibusaktiebolag. Rörande övriga företagens inställning till frågan om arbetsgivarnas pensionering av personalen torde den framgå av följande till länsstyrelsen i Östergötlands län på dess förfrågan om de anställdas pensionering av trafikbilägarföreningen därstädes avgivna svar.

»Föreningsstyrelsen har sig icke bekant, hur de järnvägsbolag inom länet, som även driva biltrafik, ordnat denna angelägenhet. Men i den övriga trafiken förekommer det icke och har icke heller planerats för närvarande.

Vi anse det icke under nuvarande förhållanden möjligt att åstadkomma, enär den yrkesmässiga trafikens existensmöjligheter icke ens förmå lämna dess inne-havare dylik trygghet. Trafiken innehaves till största delen av småföretagare med litet eller inget kapital och uppehålls med relativt hastigt utslitet material, vilket anskaffas på avbetalningsköp och måste inbetalas på så kort tid, att företagen i förhållande till sina värden och omsättningar aldrig kommer till någon period av kapitalbildning. Dessutom är transportbehovet mycket va-rierande och arbetstillfällena därför ojämna, vilket även har ogynnsamma in-verkningar. Vidare äro företagen så många och så tätt belägna, att de stän-digt ligga i hård konkurrens om de arbetstillfällena som finnas, varför icke mer än vad som är nödvändigt för uppehållet kan åstadkommas. Ekonomien måste i de flesta fall anses svag, och så svag, att man måste betvivla möjligheten av ytterligare palagor av något slag.»

Angående sättet för anordnande av den pensionering, som förekommer inom en del företag, torde böra anföras följande av dem härutinnan läm-nade uppgifter:

Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar: »Enligt det löneav-tal, som gäller för den vid linjetrafikrörelsen anställda personalen skall chauff-förspersonal, som ej är medlem i Enskilda Järnvägarnas pensionskassa, hava skyldighet att på egen bekostnad och efter eget val antingen förskaffa sig med-lemskap i denna pensionskassa eller ock köpa livbrev för en sammanlagd premie pr man och år av lägst 320 kronor. Vid nämnda löneavtals ingående har för-valtningen av hänsyn till försäkringsplikten medgivit en däremot svarande löne-förhöjning.»

Ystad—Eslövs, Malmö—Ystads m. fl. järnvägars förvaltning: »I linjetrafik använd personal tillhör antingen Enskilda Järnvägars pensionskassa eller ock är dylik befattningshavare kapitalförsäkrad. Försäkringen utfaller vid 63 års ålder.

För de befattningshavare, som kommit i järnvägens tjänst vid omnibuslin-jernas övertagande, har järnvägens andel i avgifterna till såväl pensionskassan som till kapitalförsäkringen begränsats till 180 kronor per år.»

Malmö—Simrishamns m. fl. järnvägars förvaltning har i sitt kollektivavtal med automobilförare bl. a. följande bestämmelse: »För — — — chaufförer bi-

drager förvaltningen med 180 kronor per man och år till pensions- eller liv- och kapitalförsäkring, under förutsättning att en var av dem bidrager med minst samma belopp. Förvaltningens bidrag vid försäkring utgår till dess vederbörande fyllt 60 år eller dessförinnan avgått ur tjänsten.»

AB. Kullens omnibustrafik: »I den linjetrafik, som — — — numer ombesörjes av AB. Kullens omnibustrafik finnes fyra fast anställda chaufförer. Två av dessa äro medlemmar av Understödsföreningen Hälsingborg—Hässleholms järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa och erlägga månadsvis avgift till denna kassa i enlighet med för densamma gällande stadgar. Arbetsgivaren erlägger lika mycket i månatlig avgift som delägaren. För närvarande äro dessa avgifter för den ena chauffören kr. 19: 37 pr månad och för den andre kr. 15: 35 pr månad och bidrager alltså arbetsgivaren med samma belopp.»

Den personalpensionering, som sålunda för närvarande förekommer inom den yrkesmässiga automobiltrafikkörelsen, är helt och hållet grundad på avtal mellan arbetsgivaren och arbetstagaren, en följaktligen uteslutande frivillig pensionering.

Om sådan pensionering har också inom vissa grenar av trafikkörelsen förhandlingar ägt rum mellan arbetsgivare och arbetstagare. Sålunda inleddes i Stockholm under år 1936 förhandlingar mellan droskägare och droskförare. Försäkringstekniska utredningar införskaffades och enligt preliminärt uppgjorda förslag vore pensioneringsfrågan avsedd att anordnas genom bildandet av en pensionskassa efter i huvudsak följande grunder.

Pensionsförsäkringen skulle omfatta samtliga ordinarie droskförare i Stockholm, såväl nuvarande som de, vilka framdeles komme att antagas.

Ålderspension skulle utgå från 63 års ålder med 1 200 kronor om året under de fyra första åren samt därefter med 500 kronor, då folkpensionen skulle tillkomma.

Pensionsavgiften, som skulle erläggas för alla med lika belopp, skulle utgöras av dels en grundavgift och dels en tilläggsavgift och betalas med hälften av droskägaren och hälften av föraren. Enligt uppgjorda beräkningar skulle densamma belöpa sig till ett belopp av tillhoppa mellan omkring 17—19 kronor i månaden, beroende på olika ur försäkringsteknisk synpunkt valda alternativ.

Återbetalning av droskförarnas egna avgifter skulle äga rum vid dödsfall före pensionsåldern ävensom för det fall att de upphörde att vara medlemmar i pensionskassan före pensionsfallets inträffande vid erhållande av droskrättighet eller avgång från tjänsten på annan grund.

Åtskilliga sammanträden höllos i ärendet mellan utsedda representanter för droskägarna och förarna. Överenskommelse har hittills ej träffats och frågan har sedan slutet av år 1937 icke varit föremål för vidare behandling.

Vidare torde i detta sammanhang böra erinras därom, att i samband med förhandlingar omkring årsskiftet 1937—1938 om nytt kollektivavtal för de till Omnibusägarnas Arbetsgivareförbund anslutna omnibusföretagen i

Stockholm med omnejd på föranledande från arbetaresidan överenskom-
melse träffades om verkställande av en förutsättningslös utredning av pen-
sionsfrågan för hos nämnda företag anställda förare genom från ömse sidor
utsedda delegerade. Dessa hava under år 1938 sammanträtt och granskat
dels ett från arbetaresidan framlagt förslag rörande bildande av en särskild
pensionskassa för berörda företag och dels ett senare från arbetsgivare-
sidan framlagt motförslag, enligt vilket frågan skulle ordnas genom fri-
villig försäkring i pensionsstyrelsen i kombination med invaliditetsförsäk-
ring i ett försäkringsbolag.

Pensionen vore enligt båda förslagen avsedd att utfalla vid 63 års ålder.
Storleken av densamma skulle vara beroende utav erlagda avgifter och
återbäring av avgifterna skulle äga rum vid dödsfall.

Förhandlingarna mellan parterna pågå fortfarande.

Vid övervägande av möjligheten av de *anställdas obligatoriska* anslut-
ning till någon pensionskassa träder omedelbart i förgrunden den frågan,
huruvida kostnaden härför skall vila å arbetsgivaren eller arbetstagaren
eller båda. Innan de sakkunniga ingå på denna fråga, torde redogörelse böra
lämnas för den obligatoriska pensioneringsskyldighet, som i vårt land redan
förekommer, och för de ytterligare åtgärder, som i sådant avseende över-
vägts, ävensom för de ekonomiska konsekvenser som en utvidgad pension-
ering av i enskild tjänst anställda väntas medföra.

Då man sökt på lagstiftningens väg lösa frågan om befolkningens skyd-
dande mot de ekonomiska följderna av ålderdom och invaliditet, har detta
skett efter tvenne skilda system. Enligt det ena av dessa omfattar nämnda
lagstiftning huvudsakligen *lönearbetarna*. Enligt det andra systemet där-
emot omfattar pensioneringen *hela befolkningen*.

Den moderna socialförsäkringens historia i Sverige kan sägas börja med
riksdagens skrivelse till Kungl. Maj:t den 11 maj 1884. I denna skrivelse
anhöll riksdagen bland annat, att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda om
och i vad mån åtgärder kunde finnas lämpliga för beredande av ålderdoms-
försäkring åt arbetare och med dem jämförliga personer samt därefter göra
de framställningar till riksdagen eller vidtaga de anordningar i övrigt, till
vilka förhållandena kunna föranleda.

I anledning härav tillsatte Kungl. Maj:t samma år en kommitté — den
så kallade äldre arbetarförsäkringskommittén — som år 1889 framlade för-
slag till lag om obligatorisk ålderdomsförsäkring för en var i riket man-
talsskriven svensk undersåte. Detta förslag, som sålunda anslöt sig till det
senare av ovan nämnda system, framlades icke för riksdagen. I stället upp-
drog Kungl. Maj:t år 1891 åt en ny kommitté, den så kallade nya arbetar-
försäkringskommittén, att ytterligare utreda frågan.

På grundval av ett av denna kommitté utarbetat förslag framlade Kungl.
Maj:t till 1895 års riksdag proposition, innehållande bestämmelser om

obligatorisk försäkring mot invaliditet, varmed likställdes uppnådda 70 års ålder, för alla hos arbetsgivare mot en viss avlöning anställda personer över 18 år. Detta förslag var sålunda grundat på det ovan först nämnda systemet. Försäkringsavgiften skulle enligt detta förslag erläggas till viss del av arbetaren och resten av arbetsgivaren. Propositionen avslogs emellertid av riksdagen, som i skrivelse den 19 maj 1895 anhöll om förnyad prövning av frågan och om nytt förslag.

I proposition till 1898 års riksdag framlade Kungl. Maj:t ett nytt förslag. Detta skilde sig från 1895 års förslag huvudsakligen därigenom, att arbetsgivarnas bidragsskyldighet borttagits och ersatts med motsvarande bidrag av statsmedel samt att åldersgränsen sänkts från 70 till 65 år. Ej heller detta förslag lyckades vinna riksdagens bifall.

År 1907 tillsatte Kungl. Maj:t en ny kommitté, den så kallade åldersdomsförsäkringskommittén. Ett av denna uppgjort förslag till frågans lösning framlades i proposition nr 126 till 1913 års riksdag. Förslaget var grundat på det ovan nämnda systemet om en hela folket omfattande pensionering. Om anledningen härtill anförde kommittén bland annat följande:

»Även ur en annan synpunkt måste en blott till vissa klasser eller yrken begränsad försäkring vålla avsevärda olägenheter. Ett stort antal personer tillhöra under olika skeden av sitt liv olika sociala och ekonomiska grupper i samhället. Vid en invaliditetsförsäkring, som omfattar exempelvis allenast lönearbetare, kan det näppeligen undvikas, att många, som ursprungligen tillhört försäkringen, vid tidpunkten för invaliditetens inträdande icke längre tillhöra densamma eller att åtskilliga först sent inträda i försäkringen eller ock under längre mellantider sysselsättas i ej försäkringspliktiga yrken. Då emellertid pensionerna i en försäkring av denna art oftast stå i viss proportion till antalet erlagda avgifter, måste i de nämnda fallen pensionsbeloppen bliva så obetydliga, att de icke kunna tänkas förslå till skydd mot nöd.»

Kommittén anförde i detta sammanhang ytterligare följande:

I de länder, där pensionsförsäkringen begränsats till allenast lönearbetare, hade man företrädesvis utgått från den uppfattningen, att *behovet* av försäkringen för dessa arbetare vore vida större än inom andra samhällslager. Genom omfattande statistiska undersökningar hade man sökt utröna, i vad mån behov av understöd vid invaliditet i verkligheten förefunnes inom olika klasser av befolkningen inom vårt land. Dessa undersökningar hade visserligen be styrkt, att behovet av pensionsförsäkring för lönearbetare vore synnerligen stort. Men det hade å andra sidan gjorts uppenbart, att behov av understöd i stor utsträckning gjorde sig gällande även inom andra klasser, såsom torpare, hantverkare m. fl., vilka visserligen vore mindre talrika än den stora lönearbetarklassen, men som i förhållande till sitt antal i samma eller nästan samma proportion, som denna klass representerades bland de understödsbehövande. En invaliditetsförsäkring, som begränsades till lönearbetarna, komme således att från försäkringen utesluta betydande grupper inom befolkningen.

Av anförda skäl hade kommittén grundat sitt förslag på den allmänna regeln, att en var svensk man eller kvinna skulle försäkras till erhållande av pension.

Alla de, som i avgivna yttranden över förslaget uttalade sig i denna fråga, delade kommitténs uppfattning.

Föredragande departementschefen, statsrådet Schotte, anförde i propositionen bland annat följande:

»Då de skäl, varpå kommitténs uppfattning grundats, synas mig övertygande, tvekar jag ej att ansluta mig till kommitténs ståndpunkt, att lagstiftningen på detta område bör givas en sådan utsträckning, att därmed ernås en hela folket omfattande försäkring. Om vi för något tiotal år sedan kunnat införa ålderdoms- och invaliditetsförsäkring, hade sannolikt en lönearbetareförsäkring allena ifrågakommit. Nu däremot, sedan frågan om en allmän folkförsäkring kommit upp i vårt land och genom föreliggande kommittéförslag erhållit utformning i lag samt allt flera länder under årens lopp anslutit sig till folkförsäkringstanken och därjämte vår ekonomiska utveckling så fortskridit, att de stora uppostringar, en allmän folkförsäkring kräver, icke avskräcka eller synas oss oöverkomliga, kan enligt min mening icke ifrågakomma att vända åter till en mer eller mindre ren lönearbetareförsäkring.»

Propositionen godkändes av riksdagen med en del ändringar, varefter den 30 juni 1913 utfärdades lag om allmän pensionsförsäkring. Denna underkastades av 1928 års s. k. pensionsförsäkringskommitté en ganska genomgripande revision, varefter med ingången av år 1937 en ny lag om folkpensionering trädde i kraft. I denna lag har bibehållits den i 1913 års lag upptagna allmänna regeln, att en var svensk man eller kvinna skall försäkras till erhållande av pension.

Såsom av vad ovan anförts framgår, har man i vårt land löst pensioneringsfrågan genom en allmän folkpensionering, som omfattar samtliga medborgare. Ur principiella synpunkter torde emellertid icke kunna anses föreligga hinder för att parallellt med folkpensioneringen införa obligatorisk arbetarpensionering. Frågan härom har dock icke varit föremål för statsmakternas ställningstagande i vidare mån än beträffande sjömans pensionering. Redan på 1880-talet väcktes förslag om att för dessa låta särskild pensionering gälla. Den 9 november 1900 tillsatte Kungl. Maj:t efter framställning av riksdagen en särskild kommitté, som fick i uppdrag att utreda denna fråga. Kommittén avgav den 15 november 1904 sitt förslag. Detta upptog bland annat pension åt sjöman, under villkor att han uppnått 60 års ålder och innehaft anställning å fartyg under viss minimitid. Över detta förslag avgav kommerskollegium yttrande, vari bland annat följande anfördes:

Även om behovet av särskilt understödsväsende för och särskild pensionering av sjöfolk i icke ringa mån stode i samband med en detta allt fortfarande utmärkande obenägenhet att genom besparingar av arbetsförtjänsten sörja för framtiden, kvarstode dock så många på frågan inverkan faktorer, vilka låge helt och hållet utom sjömännens bestämmanderätt, att en särskild omvårdnad från det allmännas sida om dem vore både behövlig och berättigad. Kollegium

ansåge emellertid det i inrikes sjöfart använda sjöfolket icke i samma mån äga anspråk på en dylik omvårdnad som sjömannen i utrikes fart, så länge en liknande omvårdnad ej komme utövare av även andra yrken, som bedreves inom landet, till godo. Den i utrikes fart använde sjömannen måste oftast längre tider vara långt avlägsnad från hemmet och hemlandet och vore då ur stånd att nöjaktigt tillvarataga sina intressen och personligen tillse sina hemmavarande anhöriga. Den i inrikes fart använde sjömannen befunne sig däremot i enahanda ställning, som en mångfald andra arbetare, vilkas yrkesutövning hölle dem kortare tider avlägsnade från hemmet. På nu anförda och åtskilliga andra skäl avstyrkte kollegium kommitténs förslag.

Sedan 1907 års ålderdomsförsäkringskommitté tillsattes, överlämnades till denna frågan om sjömanspensioneringen. I sitt förenämnda betänkande anförde kommittén, att den icke funne några skäl tala för att särskilt för denna yrkesgrupp åvägabringades en mer gynnad ställning än för andra av ålderdomsförsäkringen omfattade grupper. Vid framläggande av kommitténs förslag för 1913 års riksdag yttrade föredragande statsrådet, att han visserligen icke ansåge frågan om sjöfolkets pensionering vara på ett fullt tillfredsställande sätt löst genom ålderdomsförsäkringskommitténs förslag, men att han dock för det dåvarande funne sjöfolket bäst betjänt med att icke utbrytas ur den allmänna försäkringen, så mycket mer som han hade för avsikt att upptaga frågan om särskild sjömanspensionering ånyo till särskilt övervägande. Denna fråga är emellertid fortfarande oavgjord.

Vid åtskilliga tillfällen under senare år hade dock frågan om beredande av särskild pension åt i enskild tjänst anställda personer varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet. Denna har emellertid varit inriktad utslutande på önskvärdheten och möjligheten av att skapa betryggande former för en på frivillighetens väg utfäst pension, men däremot icke på frågan om införande av obligatorisk pensionering av löneanställda. Erinras må sålunda därom, att i anledning av från olika organisationer av privatanställda hos Kungl. Maj:t gjorda framställningar om lagstiftning angående de privatanställdas pensionsfrågor Kungl. Maj:t för dess utredande tillkallade särskilda sakkunniga, vilka den 10 december 1927 framlade ett förslag till lag om frivillig tjänstepensionering. I det vid förslaget fogade betänkandet framhölls, att laglig skyldighet för arbetsgivare att bidra till löntagares pensionering icke föreläge, utan att hans förpliktelser därutinnan kunde härledas allenast ur ett frivilligt åtagande i samband med tjänsteavtalets slutande eller eljest, samt att den föreslagna lagstiftningen ej avsåge att göra ändring härutinnan utan syftade allenast till att skydda de anställdas rätt till dem utlovade pensionsförmåner och att förbjuda sådana inskränkningar i pensionsutfästelsen, som kunde anses obehöriga. I de yttranden, som avgävos över betänkandet, framhölls av bland andra socialstyrelsen följande:

Den svenska allmänna folkpensioneringen saknade möjlighet att sörja för en efter de olika samhällsklassernas ekonomiska och sociala förhållanden avpassad pensionering, utan måste inskränka sig till att tillförsäkra en var ett visst existensminimum. Det vore tydligen ett allmänt intresse, att frivillig pensionsförsäkring allt mer utvecklades, och det vore således befogat, att lagstiftningen ingrepe därför. Härvid borde emellertid största hänsyn tagas till de bestående förhållandena. Grundsatsen om arbetsgivarens plikt att om möjligt trygga sina tjänstemän vid viss uppnådd ålder och inträffande arbetsoförmåga hölle otvivelaktigt på att vinna terräng även inom sådana områden av näringslivet, där man tidigare stått tämligen främmande inför tanken. Tillkomsten under senare år av ett antal av arbetsgivarna kraftigt understödda pensionskassor talade här ett nog så tydligt språk. En viktig förutsättning för den frivilliga pensionsförsäkringens utveckling vore, enligt vad erfarenheten visade, att vederbörande arbetsgivare intresserade sig därför. Det syntes alltså nödvändigt att vid lagstiftningens genomförande taga hänsyn ej blott till de anställdas utan även till arbetsgivarnas intresse för frågan.

Förslaget, som från flera håll avstyrktes, omarbetades av de sakkunniga. Ett nytt förslag framlades av dem den 8 september 1928, men icke heller detta föranledde till någon åtgärd.

Vid 1936 års riksdag upptogs ånyo frågan om privatanställdas pensionering till behandling. I olika motioner begärdes bland annat utredning rörande de åtgärder, som genom samhällets försorg lämpligen kunde vidtagas till främjande av de privatanställdas pensionering. Över dessa motioner avgav andra lagutskottet utlåtande nr 57. I detta anfördes, att främjandet av pensioneringen av i enskild tjänst anställda vore av stor social betydelse samt att därför åtgärder i sådant syfte borde vidtagas, exempelvis för utveckling av den frivilliga folkpensioneringen, för ökad anslutning till pensionskassor m. m., därvid dock borde iakttagas, att den obligatoriska folkpensioneringens grundvalar icke rubbades. Med åberopande härav hemställde utskottet, att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle begära utredning i motionernas syfte. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

I anledning av detta riksdagens beslut bemyndigade Kungl. Maj:t den 11 september 1936 chefen för justitiedepartementet att tillsätta en kommitté att verkställa utredning beträffande frågan om pensionering av i enskild tjänst anställda personer. I det anförande till statsrådsprotokollet, vari direktiv lämnades för kommitténs arbete, anförde justitieministern bland annat följande:

»Liksom 1936 års riksdag utgår jag från att utredningen bör avse samtliga grupper av i enskild tjänst anställda. Naturligen bör därvid särskild uppmärksamhet ägnas sådana kategorier av dessa, vilka för närvarande äro sämst lottrade i pensionshänseende. Dit torde man i första hand få räkna personer, anställda i småföretag av varjehanda art, ävensom kroppsarbetare. Ehuru krav icke lära saknas på införande av bestämmelser om skyldighet för arbetsgivarna att, oavsett utfästelse om pension, ombesörja pensionering av hos dem anställd

personal, finner jag dock övervägande skäl tala för att utredningen begränsas att avse åtgärder, som utan att rubba principen om frivilliga pensionsutfästelser från arbetsgivarnas sida äro ägnade att skapa en tillfredsställande lösning av problemet. Därvid bör undersökas vilka åtgärder, som från det allmännas sida kunna vidtagas för att främja utbredningen av den frivilliga pensioneringen, i främsta rummet genom ytterligare utbyggnad av den frivilliga folkpensioneringen och ökad anslutning till pensionskassor.

Frågan om säkerställandet av de anställdas rätt att utfå dem tillförsäkrade pensionsförmåner bör upptagas till allsidig prövning, därvid samtliga de spörsmål, som avhandlades i 1928 års betänkande, göras till föremål för förnyat övervägande.»

Kommittén avgav sitt betänkande den 28 juni 1938 och fogade vid det samma bland annat ett förslag till lag om frivillig pensionering av i enskild tjänst anställda.

I enlighet med sina direktiv upptog kommittén icke frågan om obligatorisk pensionering av sådana anställda, utan begränsade sitt förslag till att avse åtgärder, som kunde skapa betryggande former för den frivilliga pensioneringen. Härjämte gjorde kommittén — utan att framlägga något positivt förslag — en del uttalanden rörande möjligheten av den frivilliga pensioneringens främjande. I sådant avseende anförde kommittén bland annat följande:

»Ehuru arbetsgivarna under senare år i allt större utsträckning visat intresse för pensioneringen av de anställda, torde det dock alltjämt endast vara en mindre del av de enskilda arbetsgivarna, som på ett tillfredsställande sätt löst detta spörsmål. Hos stora grupper arbetsgivare, i främsta rummet sådana, som driva småföretag av varjehanda art, har hittills föga eller intet gjorts i pensioneringsfrågan. Även om dessa arbetsgivare ställa sig förstående till saken, äro deras ekonomiska resurser emellertid icke sällan så begränsade, att arbetsgivarna sakna möjlighet att åtaga sig ansvar för pensionsutfästelser. Med tanke särskilt på dylika fall uppställer sig frågan, vilka åtgärder från det allmännas sida, som kunna anses ändamålsenliga och ur social synpunkt påkallade för att stimulera till pensionsutfästelser och att lätta den ekonomiska bördan av pensioneringen. Naturligt är, att dylika åtgärder måste innebära ekonomisk subvention i en eller annan form.»

Kommittén undersökte i sådant hänseende olika möjligheter. En av dessa innebar, att det allmänna åtog sig att på vissa villkor och i viss utsträckning lämna direkta tillskott till av arbetsgivare utfäst pension. Kommittén anförde i anslutning härtill följande:

»Den belastning i ekonomiskt hänseende, som därigenom skulle komma att läggas å samhället, bleve givetvis betydande. Även om denna belastning icke skulle överstiga samhällets resurser, måste man dock ställa sig tveksam till frågan, huruvida en social hjälpverksamhet av det omfång det här gäller till förmån för en specialkategori — de i enskild tjänst anställda — bör ifrågakomma. Kommittén finner för sin del, att så icke bör vara förhållandet. Anser man överhuvud, att samhället, utöver de betungande bördor, som pålagts det allmänna genom folkpensioneringens ordnande och vilka icke oväsentligen

skärpts genom den nyligen genomförda dyrortsgraderingen av folkpensionerna och lagstiftningen om barnbidrag, skall binda sig för ytterligare utgifter i pensioneringsändamål, böra frukterna härav icke förbehållas en viss grupp av samhällets medlemmar utan såsom hittills komma dessa mera allmänt tillgodo.»

Kommittén upptog också till övervägande möjligheten av att genom ytterligare utbyggnad av den frivilliga folkpensioneringen främja utbredningen av den frivilliga pensioneringen av i enskild tjänst anställda och kom till det resultatet, att utvidgning av sagda folkpensionering icke lämpade sig som ett led bland åtgärderna för sådant främjande.

Kommitténs betänkande vilar för närvarande i justitiedepartementet.

I anslutning till vad sålunda anförts angående pensionering av i enskild tjänst anställda torde böra erinras därom, att den så kallade försäkringsutredningen i en den 8 oktober 1938 dagtecknad skrivelse fäst chefens för handelsdepartementet uppmärksamhet på vissa frågor, som vore förbundna med det framtida ordnandet av anställdas och arbetares pensionering. Innehållet i skrivelsen är huvudsakligen följande:

De utan jämförelse mest betydelsefulla problemen för svensk livförsäkringsverksamhet av i dag vore räntefrågan och kapitalförsäkringsfrågan. Räntefoten innebure för livförsäkringen ett ytterst betydande osäkerhetsmoment samtidigt som denna faktor vore av särskilt stor betydelse vid bestämmandet av den erforderliga premienivån och reservbildningen. De sista årens utveckling utvisade, att man för närvarande vore i saknad av hållpunkter för ett bedömande av vad den framtida utvecklingen kunde komma att innebära i fråga om räntan.

Förutsättningen för förräntning av ett försäkringsbolags tillgångar vore den, att tillgångarna kunde placeras. Såvitt kunde bedömas funnes icke några garantier för att placeringsmöjligheterna skulle täcka rådande placeringsbehov. Uppenbarligen hade redan under de senare åren jämvikten mellan dessa två faktorer blivit störd. Intet hindrade, att icke framtiden kunde komma att medföra ännu starkare rubbningar i nämnda avseende. Tydligen kunde icke heller på detta område lika litet som i fråga om ränteutvecklingen någon grundad prognos uppställas.

Livförsäkringen krävde allt större fondering. Placeringsbehovet vore i stigan- de. Härtill komme, att ett räntefall ökade placeringsbehovet, som därefter i sin ordning kunde väntas medföra ytterligare tryck på räntan o. s. v. Men samtidigt med att livförsäkringsväsendets placeringsbehov alltmer växte, syntes placeringsmöjligheterna snarare minska.

En försäkringsform, som ännu vore i sin linda, vore arbetarpensionsförsäkringen. Såvitt kunde bedömas, vore den tid icke långt avlägsen, då även frågan om arbetares pensionering på allvar komme att upptagas. Om så skedde, komme en ny och utomordentligt stark ökning av placeringsbehovet att inträda samtidigt med att ökade svårigheter uppstode i fråga om bestämmandet av den ränta, som borde läggas till grund för beräkning av premier och premiereserv¹.

Finge arbetarpensioneringen större omfattning, vilket vore att vänta, kom-

¹ Livförsäkringens tekniska system innebär, att viss del av den årliga premiebetalningen fondas. Systemet benämnes premiereservsystem.

me resultatet att bli en enorm fondbildning, i stort sett jämförlig med den, som en på premiereservsystem uppbyggd folkpensionering skulle kräva. Bortsett från spørgsmålet om försäkringens karaktär av frivillig eller obligatorisk skulle vi stå inför i huvudsak samma problem, som förelegat för 1928 års pensionsförsäkringskommitté. Dennas prövning hade resulterat i ett sedermera av statsmakterna godkänt förslag, som inneburit en genomgripande reform av invaliditets- och ålderdomsförsäkringen, varigenom premiereservsystemet ersatts med ett fördelningssystem.

Inför de nya komplikationer, som — därest icke själva placeringsmöjligheterna underginge en fullständig omvandling — komme att uppstå vid en ytterligare utökning av pensionsförsäkringen, vore det nödvändigt att ingående överväga frågan, huruvida det vore möjligt vidtaga åtgärder, som förebyggde en utveckling av denna försäkring efter linjer, som senare kunde visa sig oframkomliga.

Då försäkringsutredningen tillkallats för helt andra uppgifter och på grund därav icke vore lämpad för en mer ingående behandling av de mångfaldiga frågor av samhällsekonomisk och annan art, vartill hänsyn måste tagas vid utarbetande av förslag till lösning av det berörda problemet, anhölle utredningen — under erinran om att Kungl. Maj:t hade att inom kort taga ställning till det av 1916 års kommitté utarbetade förslaget till lag om frivillig pensionering av i enskild tjänst anställda — att chefen för handelsdepartementet ville vidtaga åtgärder för åstadkommande snarast möjligt av utredning av de i skrivelsen omnämnda spørgsmålen.

Vid skrivelsen var fogad en av försäkringsutredningens ordförande, chefen för försäkringsinspektionen, upprättad promemoria, innehållande resultatet av en preliminär undersökning beträffande genomförandet av obligatorisk pensionsförsäkring för anställda och arbetare i syfte att belysa möjligheten för denna frågas ordnande ur teknisk och organisatorisk synpunkt. Enligt promemorian har vid undersökningen icke till behandling upptagits frågan om vad ur samhällsekonomisk synpunkt kunde anses realiserbart.

Ehuru de pensionsförmåner, som utgå enligt lagen om folkpensionering den 28 juni 1935, i jämförelse med dem, som utgingo enligt 1913 års lag, äro väsentligen bättre, torde det dock icke kunna bestridas, att jämväl det genom 1935 års lag införda utvidgade pensionsskyddet i allmänhet icke är tillräckligt. Endast i undantagsfall torde den på dyrare orter räcka till nödortfölgig bärgning för ensamstående pensionstagare. Härtill kommer, att bestämmelserna om pensionsålderns inträde först vid 67 års ålder innefattar en allvarlig olägenhet särskilt för de inom den yrkesmässiga automobiltrafiken anställda förarna, vilka i regel torde kunna antagas bliva nödgade att lämna förvärvsarbetet vid tidigare år.

Det är därför synnerligen önskvärt, att de i denna rörelse anställda beredas bättre skydd mot de ekonomiska följderna av ålderdom och invaliditet, än vad den allmänna folkpensioneringen kan erbjuda. Den enda nu till buds stående effektiva åtgärd, som är ägnad att skapa sådant skydd, är otvivelaktigt anslutning till någon pensionskassa, varigenom kan er-

hållas en till beloppet större pension än den, folkpensioneringen ensam kan lämna. Skulle emellertid denna anslutning göras obligatorisk med skyldighet för arbetstagaren att utan hänsyn till sin förmåga erlægga visst bestämt premiebelopp, skulle de inom den yrkesmässiga automobiltrafiken anställda förarna bliva de enda i privat tjänst anställda, som skulle tvingas att mot sin vilja och måhända över sin förmåga påkosta sig bättre ålderdomsförsörjning, än folkpensioneringen erbjuder. Förutom den omständigheten, att ett sådant tvång skulle gå utöver det som vid folkpensioneringens införande ansågs skäligen kunna åläggas befolkningen, torde dess genomförande omöjliggöras därav, att de anställda förarnas inkomster, som bestämmas genom avtal mellan arbetsgivare och arbetstagare, för närvarande i regel icke medgiva de utgifter, som en ny obligatorisk pensionsförsäkring skulle medföra. Huruvida genom nya avtalsförhandlingar sådan förbättring av de anställdas inkomster skulle kunna åstadkommas, att de bättre bleve i stånd att gälda eventuella nya obligatoriska pensionsavgifter, undandraget sig givetvis varje bedömande, särskilt med hänsyn därtill, att vid fastställande av lönerna jämväl den ekonomiska bärigheten av trafikföretagen måste beaktas. De sakkunniga kunna av nu anförda skäl icke förorda ett system, som skulle innebära de anställdas anslutning till en pensionskassa med skyldighet för dem att ensamma bestrida kostnaderna för pensionering.

De sakkunniga övergå härafter till frågan om *obligatorisk skyldighet för arbetsgivarna* att bekosta pensionering av sina anställda. Såsom de sakkunniga förut påvisat, kan genom ett vid tillståndet knutet villkor sådan skyldighet åläggas tillståndshavarna endast under förutsättning, att i lag given föreskrift medger sådant villkors uppställande. Skulle i motorfordonsförordningen eller i en eventuell förordning om yrkesmässig biltrafik införas åläggande för den tillståndsgivande myndigheten att, i samband med meddelande av tillstånd, såsom villkor för dettas giltighet föreskriva skyldighet för tillståndshavaren att pensionera de förare, han komme att hos sig anställa, skulle inom den yrkesmässiga automobiltrafikrörelsen uppkomma två kategorier av anställda, den ena omfattande dem, som vore i tjänst hos äldre tillståndshavare, vilkas trafikrättighet icke förbundits med sådant villkor, och den andra dem, som vore anställda hos trafikutövare, vilka vore bundna av villkoret. De till förstnämnda kategori hörande skulle komma att intaga en sämre ställning än de, som tillhörde den senare kategorien. Likaså skulle arbetsgivare utan villkorligt tillstånd intaga en i ekonomiskt avseende förmånligare ställning än de, för vilka villkoret vore gällande. En sådan av det allmänna åstadkommen kategoriklyvning synes olämplig och vara ägnad att försvåra löneavtalsförhandlingar mellan parterna. Visserligen finnas redan nu arbetsgivargrupper, som hava pensioneringskyldighet och sådana som icke hava det, men i åsyftade fall är

skyldigheten icke obligatorisk utan frivillig och ingår såsom ett led i det mellan arbetsgivaren och de anställda slutna avtalet.

Uppkomsten av olika kategorier arbetsgivare och arbetstagare kan undvikas allenast därigenom, att samma pensioneringsskyldighet föreskrives för samtliga företagare inom rörelsen. Om sådan skyldighet införes i form av ett vid tillståndet knutet villkor, måste för likformighetens vinnande de äldre tillstånden återkallas och nya sådana utfärdas, upptagande villkoret ifråga. Men ett återkallande för sådant ändamål av redan meddelade tillstånd kan icke beslutas med tillämpning av någon bestämmelse vare sig i nu gällande motorfordonsförordning eller i det förslag till förordning om biltrafik, som 1936 års trafikutredning framlagt, utan torde för återkallandet erfordras särskild bestämmelse, införd i förstnämnda förordning eller, om förslaget vinner kraft av lag, i den förordning, förslaget upptager. Denna följd av villkorsvägens anlitan för införande av arbetsgivarnas obligatoriska pensioneringsskyldighet påkallar, att till övervägande upptages, huruvida villkorsvägen överhuvud bör begagnas och huruvida icke skyldigheten bör åläggas i särskild lag. För det senare alternativet tala följande omständigheter.

Föreskrifterna angående pensionsskyldighetens fullgörande måste icke blott avse ämnen, som icke hava något gemensamt med motorfordonsförordningens eller med en eventuell förordnings om biltrafik övriga innehåll, utan även bliva avsevärt omfattande. Bland föreskrifterna måste nämligen finnas bestämmelser bland annat om pensionsåldern, den tjänstetid, som för pensions åtnjutande bör erfordras, pensionsunderlagets belopp, ålderspensionens storlek, hel eller avkortad pension, arbetstagarens frånträdande av anställningen före pensionsåldern, inträffande sjukdom eller vanförhet och dylikt, försäkring av pension, arbetstagarens skyldighet att deltaga i premiebetalningen eller arbetsgivarens skyldighet att ensam bestrida denna m. m.

Om sålunda enligt de sakkunnigas mening bestämmelserna om den obligatoriska pensioneringsskyldigheten böra hava sin plats i en särskild lag, inställer sig den frågan, huruvida tillräckliga skäl finnas att stadga sådan skyldighet allenast för utövare av yrkesmässig automobiltrafik och icke för arbetsgivare i allmänhet. De försök, som beträffande en viss kategori arbetstagare — sjöfolket — gjorts för separatlösning av dess pensionsfråga, har ännu icke givit något resultat. En omständighet, som särskilt är ägnad att ingiva tveksamhet om möjligheten av att i förevarande avseende ställa trafikrörelsens utövare i en särställning, är den med rörelsen för närvarande förenade svaga ekonomiska bärkraften. Det ovan ur kommittébetänkandet av den 28 juni 1938 citerade yttrandet angående småföretagares möjlighet att åtaga sig pensionsutfästelser synes särskilt tillämpligt på den yrkesmäs-

signa automobiltrafikens utövare. Inom denna rörelse torde de anställda förarna kunna beräknas till omkring 25 000. För en årlig pension av 1 200 kronor vid uppnådda 65 levnads- och 35 tjänsteår lär enligt vad meddelats de sakkunniga den årliga pensionsavgiften böra beräknas till i runt tal 200 kronor. En obligatorisk försäkring av nämnda antal anställda skulle i pensionsavgift kräva årligen i runt tal 5 000 000 kronor. Med hänsyn till vad för de sakkunniga är känt om trafikutövarnas ekonomiska ställning i allmänhet och med beaktande av det ovan återgivna yttrandet av Östergötlands läns trafikbilägareförening torde tvivel på möjligheten att med nyssnämnda summa belasta rörelsen ifråga icke kunna anses oberättigat.

Av nu anförda skäl hava de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att de inom den yrkesmässiga automobiltrafikrörelsen anställda förarnas pensionsfråga bör lösas i samband med frågan om allmän pensioneringsplikt för arbetsgivare. För riktigheten av denna uppfattning talar ytterligare den omständigheten, att sistnämnda fråga, som är en av socialpolitikens förgrundsproblem, icke lärer kunna lösas utan en ingående behandling av en mångfald frågor särskilt av samhällsekonomisk art och att en lagstiftning inom förevarande område för allenast en del av de anställda kan — såsom försäkringsutredningen framhållit — inkoppla den stora frågan på vägar, som sedermera visa sig oframkomliga.

Även om de sakkunniga sålunda icke kunna förorda, att frågan om obligatorisk pensionering av de inom automobiltrafikrörelsen anställda förarna brytes ut ur förenämnda sociala problem och göres till föremål för separat lagstiftning, böra dock, i avvaktan på ett generellt pensioneringstväng, från det allmännas sida övervägas sådana åtgärder, som kunna vara av betydelse för befordrandet av den *frivilliga* pensioneringens fortsatta utveckling och förkovran. Det är helt naturligt, att denna anknytes till den allmänna folkpensioneringen. Därvid bör särskilt uppmärksammas, att pension beredes vid tidigare ålder än den i folkpensioneringslagen för ålderspension stadgade pensionsåldern 67 år. Vidare synes man böra verkställa en sådan översyn av nämnda lag, att tilläggs pensionerna icke eller endast obetydligt reduceras, i fall arbetsgivarepension utgår. Den minskning av tilläggs pensionerna, som för närvarande skall äga rum i händelse arbetsgivarepensionen överstiger vissa belopp, är nämligen ägnad att verka hämmande på arbetsgivarens benägenhet att utfästa en tillfredsställande pensionering. Dessa spörsmål äro emellertid beroende på Kungl. Maj:ts prövning, sedan den i det föregående omförmälda, av Kungl. Maj:t den 11 september 1936 anbefallda utredningen angående åtgärder, som, utan att rubba principen om frivilliga pensionsutfästelser från arbetsgivarnas sida, äro ägnade att skapa en tillfredsställande lösning av pensionsproblemet, numera verkställts.

De sakkunniga övergå härefter till den i direktiven omnämnda frågan om *tillståndshavarnas obligatoriska anslutning* till någon pensionskassa i och för egen pensionering. Syftet med en sådan anslutning skulle enligt direktiven vara en snabbare omsättning av trafikstillstånden. Detta mål uppnås emellertid icke enbart därigenom, att tillståndshavarna genom lagbud tvingas till inträde i kassa av nämnda slag. Tvånget ifråga åstadkommer i och för sig icke annat än, att tillståndshavaren nödgas skaffa sig högre pension, än vad den allmänna folkpensioneringen erbjuder. Någon anledning för det allmänna att för sådant ändamål använda sin tvångsmakt gent emot privata näringsidkare torde icke finnas. Dessa böra icke betagas rätten att själva bestämma den försörjning, av vilken de utöver folkpensionen vilja komma i åtnjutande.

Andra åtgärder än pensionering till avhjälpande av de i direktiven omfördälda olägenheterna. Däremot torde en viss högsta levnadsålder, efter vilkens inträde trafikstillståndet förlorade sin giltighet, måhända kunna medverka till vinnande av snabbare omsättning av trafikstillstånden. Men om ändamålet med en viss maximiålder endast skulle vara ett främjande av nämnda omsättning, torde anledning saknas att stadga sådan ålder inom andra områden i riket än de, där förare anses äga företräde till erhållande av trafikstillstånd framför dem, till vilka tillståndshavarna eller deras rättsinnehavare överlåtit trafikrättigheten, d. v. s. allenast inom Stockholm och några få andra områden. En för hela riket gällande maximiålder förutsätter med andra ord en tillståndsgivning, som är grundad på andra principer än de nu i regel tillämpade. Denna omständighet synes emellertid icke behöva utesluta sådana åtgärder, att maximiålder må kunna stadgas för de områden, inom vilka den åsikten är rådande, att den yrkesmässiga trafikens utveckling i avsevärd omfattning bäst befrämjas genom att tillstånd företrädesvis gives åt i rörelsen anställda förare. Visserligen skulle den invändningen kunna göras, att en obligatorisk avgångsskyldighet för en del utövare av yrkesmässig automobiltrafik skulle försätta dessa i en ställning utan motsvarighet inom något annat näringslivets område, där principiellt näringsfrihet är rådande. Alltför stort avseende torde dock icke behöva fästas vid en sådan invändning, enär — såsom i direktiven framhålls — med de omfattande befogenheter, som det allmänna på ifrågasvarande område förbehållit sig, bör följa skyldighet för det allmänna att söka medverka till lösningen av ett organisationsproblem, vars svårigheter parterna icke utan offentlig myndighets bistånd torde kunna bemästra. Emellertid bör tanken på viss maximiålder upptagas till närmare övervägande allenast under förutsättning, dels att en snabbare omsättning av trafikstillstånden verkligen vinnes, dels ock att tiden mellan tillståndets erhållande och frånträddande icke bliver oskäligt kort. Till hjälp vid bedö-

mandet av huruvida förstnämnda förutsättning kan antagas föreligga inom droskrörelsen i Stockholm har uppgjorts följande tabell, upptagande antalet av de tillståndshavare, som för närvarande äro lägst 60 och högst 70 år.

Ålder	Antal
60 år	31
61 »	26
62 »	20
63 »	34
64 »	17
65 »	19
66 »	14
67 »	24
68 »	10
69 »	12
70 »	10

Om antalet av de droskägare, som i framtiden uppnådde en förslagsvis till 67 år bestämd maximiålder, vore ungefär lika stort som det nuvarande antalet 67-åringar, skulle årligen utöver de tillstånd, som kunde meddelas efter avlidna tillståndshavare — för närvarande omkring 15 årligen — ytterligare omkring 24 förare kunna erhålla droskrättigheter, eller sålunda tillhopa omkring 39. Antalet förare i Stockholm utgör för närvarande omkring 1 500. Därest årligen 39 av dessa skulle erhålla droskrättighet samt antalet döda i medeltal inom förarkåren, som utvisar mindre dödlighet än droskägarkåren, antages utgöra omkring 10 årligen, skulle för varje år ur förarkåren utgå 49 personer. Den, som exempelvis vid 23 års ålder vunne anställning såsom droskförare, skulle följaktligen, därest han levde, kunna beräkna erhålla drosktillstånd först efter omkring 30 års tjänst såsom förare eller vid en ålder av omkring 53 år. Utsikt skulle sålunda kunna finnas för den, som i mycket unga år antagits till förare, att, låt vara vid en relativt hög ålder, erhålla droskrättighet.

Följande tabell utvisar åldern av och i varje åldersgrupp antalet av dem, som under 1938 och hittills förflutna del av 1939 erhållit droskrättighet i Stockholm.

Ålder	Antal
49 år	1
50 »	3
51 »	3
52 »	3
53 »	2

Alder	Antal
54 år	4
55 »	4
56 »	1
57 »	1
58 »	3
59 »	1
60 »	2
61 »	1
62 »	1
63 »	1
64 »	1
65 »	2

Medelåldern för de under år 1938 och 1939 nyblivna droskägarna har utgjort 55 $\frac{3}{4}$ år.

Även om en föreskriven maximitid för utövande av drosktrafikerörelse i Stockholm sålunda skulle skapa en något snabbare omsättning av tillstånden, skulle dock sagda tid icke kunna i högre grad sänka den medelålder, vid vilken förare för närvarande i Stockholm erhålla droskrättighet.

Den andra förutsättningen för införande av maximiålder, som enligt de sakkunnigas mening bör uppställas, är den, att tiden mellan tillståndets förvärvande och åldersgränsens inträde icke bliver oskäligt kort.

Såsom ovan anförts utgör för dem, som för närvarande erhålla droskrättighet i Stockholm, medelåldern 55 à 56 år. Infördes maximiålder, skulle denna medelålder icke avsevärt nedgå. Däremot skulle maximiåldern möjliggöra för den, som i ungdomsåren antagits till förare, att bliva självständig företagare inom rörelsen. Redan nu torde — såsom i direktiven framhållits — den ålder, vid vilken förare erhåller eget trafiktillstånd, vara högre än som kan med hänsyn till de ekonomiska förpliktelser han ikläder sig anses lämpligt, även om hänsyn tages till hans rätt att utan åldersbegränsning utöva sitt tillstånd. Införande av sådan begränsning skulle medföra, att tiden för tillståndets utövande skulle bliva så kortvarig, att ännu allvarligare svårigheter i ekonomiskt avseende måste inträda för tillståndshavarna. De olägenheter, som för närvarande äro förbundna med den höga medelåldern, komme sålunda så mycket mindre att försvinna, som de snarare bleve större än för närvarande. Ehuru genom maximiåldern större möjligheter skulle beredas förare att bliva självständiga företagare, anse de sakkunniga likväl sig av nyss anförda skäl icke kunna förorda införande av sådan ålder.

Det torde icke kunna betvivlas, att, om de i Stockholm anställda droskförarna kunde i större utsträckning än nu är fallet erhålla trafiktillstånd,

deras ovissa och beroende ställning skulle i avsevärd grad försvinna. Anledningen till att allenast en del av dem kunna bli självständiga företagare är disproportionen mellan antalet utlämnade trafiktillstånd och antalet anställda. Det senare antalet bestämmes — förutom av nödvändigheten av begränsning av arbetstiden för förare och av det antal timmar under dygnet fordonet måste vara i tjänstgöring — i mycket hög grad av den omständigheten, att ett stort antal droskägare icke själva deltaga i rörelsens utövande utan överlämnar denna till lejd arbetskraft. Orsakerna härtill äro flera. Icke mindre än omkring 10 procent av droskägarna äro kvinnor, vilka för droskornas förande anlita sådan arbetskraft. En del av droskägarna äro av sjukdom hindrade att själva föra sina bilar. En del åter anse sig av hög ålder sakna förmåga därtill och en annan del avstår därifrån av bekvämlighetsskäl. Antalet droskägare i Stockholm, som äro över 65 år, uppgår till omkring 120, av vilka en icke obetydlig del bedriver rörelsen uteslutande med anställda. Det i Stockholm tillämpade systemet vid meddelande av drosktrafiktillstånd är grundat på den förutsättningen, att tillståndshavaren i regel skall själv föra sitt fordon med allenast den hjälp, som hänsyn till bestämmelserna om arbetstidsbegränsningen kräver. Det torde kunna antagas, att, om den fast anställda förarkåren minskades, större möjligheter skulle uppstå för förarna att få eget trafiktillstånd. Därigenom skulle också den fördelen vinnas, att droskföraren vid yngre år än nu kunde bli sin egen, varigenom den risk, som är förbunden med åtagande vid framskriden ålder av ekonomiska förpliktelser för rörelsen, i åtminstone någon mån skulle minskas. För åstadkommande härav kan givetvis lagstiftningsvägen icke anlitas, utan måste åt droskrörelsens utövare överlämnas att själva vidtaga åtgärder för minskande av antalet av dem, som skola konkurrera om droskrättigheterna.

De sakkunniga hava förut framhållit såväl önskvärldheten av att de i trafikrörelsen anställda förarna erhöles bättre pensionering än den, som den allmänna folkpensioneringen förmår lämna, som ock att detta önskemål — i avvaktan på ett generellt pensioneringstvång — torde kunna realiseras endast genom ett utvidgat *frivilligt* pensioneringsåtagande från arbetsgivarens sida. En av de väsentligaste svårigheterna för sådant pensioneringsåtagande utgör otvivelaktigt trafikrörelsens omhänderhavande av en mångfald småföretagare med svag ekonomisk ställning. Ett utvidgat frivilligt pensioneringsåtagande förutsätter hos trafikrörelsens utövare större ekonomisk bärkraft än de flesta av dem för närvarande hava. En utväg för åstadkommande härav skulle måhända monopolisering av hela trafikrörelsen erbjuda. Men häremot talar bland annat, att, frånsatt omnibustrafiken, trafikrörelsens omhänderhavande av småföretagare ofta medför ett bättre betjänande av allmänheten än ett monopolföretag kan antagas komma att erbjuda. Särskilt lärer det system, som låter företagarkåren rekryteras ur

de anställdas krets, i sådant avseende skapa synnerligen värdefulla garantier. Ehuru ett hela riket omfattande trafikmonopol vore ägnat att lösa det organisationsproblem, som i direktiven omnämnes, anse likväl de sakkunniga — med hänsyn såväl till vad nyss sagts, som till den utomordentligt stora kapitalinvestering, som skulle erfordras, samt till de andra ekonomiska konsekvenser, som skulle följa, att frågan om monopol icke bör upptagas till övervägande. För denna sin inställning till nämnda fråga hava de sakkunniga stöd i en på sin tid av stadsfullmäktige i Stockholm föranstaltad utredning rörande kommunalisering av droskrörelsen därstädes. I två hos stadsfullmäktige 1925 och 1929 väckta motioner gjordes gällande, att stora fördelar skulle stå att vinna genom droskrörelsens i Stockholm sammanförande till ett enda företag under enhetlig ekonomisk och teknisk ledning, som ock att ett sådant företag borde helt eller delvis ägas av kommunen samt inordnas i ledet av stadens övriga trafikföretag. I anledning av dessa motioner tillsatte stadsfullmäktige en kommitté, som den 21 maj 1935 avgav sitt betänkande. I detta anfördes i huvudsak följande:

Frågan om bästa sättet för droskrörelsens organiserande borde från stadens sida bedömas huvudsakligen från den synpunkten, att kommunala intressen tillgodosåges genom rörelsens kommunalisering och att allmänhetens krav på låga taxor, god tillgång på bilar och trafiksäkerhet iakttoges. Droskrörelsen kunde emellertid icke anses vara av så stor samhällelig betydelse, att av dylik anledning en kommunalisering vore påkallad, allra helst som droskrörelsen från allmänhetens synpunkt för det dåvarande syntes på ett tillfredsställande sätt fullgöra de uppgifter, som kunde ställas på densamma. Taxorna måste anses måttliga och tillgången på fordon så stor, att den uppfyllde berättigade anspråk från allmänhetens sida. Ur trafiksäkerhetssynpunkt hade allmänheten icke heller befogad anledning att på droskrörelsen ställa ytterligare krav. Någon jämförelse med andra kommunala droskföretag stode icke att finna, enär varken inom landet eller veterligen i utlandet droskrörelse bedreves i kommunal regi.

Den största svårigheten — anförde kommittén vidare — för genomförande av kommunalisering förorsakades av det övertagande av gällande droskrättigheter, som bleve erforderligt. Innehavarna av dessa kunde nämligen icke berövas dessamma annat än i sammanhang med förseelse mot gällande författningar. För förvärv av rättigheterna och övertagande av de i rörelsen brukade fordonen bleve betydliga summor erforderliga. Enligt uppgjorda kalkyler skulle staden behöva investera ett belopp av nära 8 000 000 kronor endast för övertagande av bilparken, vartill komme de högst avsevärda utgifter, som rättigheternas övertagande medförde. Det måste ur finansiell synpunkt betonas, att, även om det vore möjligt att på ett ekonomiskt godtagbart sätt bedriva droskrörelsen i kommunaliserad form, ett överflyttande av hela denna omfattande förvaltning på kommunens direkta ansvar måste medföra betydande ekonomiska risker för staden. Därest droskrörelsen skulle bedrivas av staden och inordnas i ledet av stadens övriga trafikorgan, måste droskpersonalen avlönas och pensioneras efter huvudsakligen samma grunder, som gällde för annan stadens personal med likartad arbetsuppgift. Även om med hänsyn till bussförarens i jämförelse med droskförarens mer krävande och ansvarsfulla arbete den senare icke kunde åtnjuta samma avlöningsförmåner, som den förre, skulle dock stadens överta-

gande av droskrörelsen medföra en avsevärd förhöjning av droskförarnas avlöning. Överhuvudtaget måste man i fråga om drivandet av nämnda rörelse såsom affär anse sådan vansklighet ej minst på grund av ovissheten om de övriga kommunikationsmedlens utveckling.

Någon ytterligare fördel för allmänheten — fortsatte kommittén — skulle en kommunalisering icke innebära. För staden synes åtminstone för en längre tid framåt en kommunaliserad droskrörelse icke bli någon inkomstkälla. En följd härav bleve, att staden en längre tid framåt icke kunde bereda några fördelar för allmänheten i form av nedsatt taxa. Å andra sidan kunde man med visshet förutse, att allmänheten, liksom alltid efter kommunalisering av företag, komme att skärpa sina krav på låga taxor. Arbetslösheten skulle icke genom kommunalisering kunna lindras. Snarare måste det förutsättas, att en genom kommunalisering centraliserad droskrörelse komme att bli föremål för vittgående rationalisering, som sannolikt komme att öka skaran av arbetslösa förare.

Av ovanstående — anförde kommittén till slut — syntes framgå, att varken staden eller allmänheten kunde vinna några fördelar av en kommunal droskrörelse. Denna skapade fastmer risker för staden, som på grund av droskrättigheternas personliga natur vid kommunalisering för dessas inlösen måste vidkännas stora kapitalutlägg. Då härjämte en kommunalisering av droskrörelsen, om än de droskförare, som kunde anställas i ett kommunalt företag, finge en förmånligare ställning, dock uppenbarligen måste medföra ökad arbetslöshet, samt då icke heller eljest övertygande motiv för övergång till kommunal drift förefunnos, avstyrkte kommittén kommunaliseringsåtgärder.

Kommittébetänkandet föranledde icke annat stadsfullmäktiges beslut än att de den 15 mars 1937 förklarade ovannämnda två motioner besvarade med den verkställda utredningen.

Det i Stockholm och inom några få andra områden tillämpade systemet att rekrytera tillståndshavarna inom droskrörelsen ur de löneanställdas krets torde vara ägnad att möjliggöra för de senare uppnåendet av en i viss mån självständig och säker ställning, ehuru av skäl som ovan angivits detta icke kunnat ske i den omfattning, som vore önskvärd. De olägenheter, som äro förbundna med de löneanställda förarnas ställning, drabba dock icke enbart dessa, utan torde vidhäfta all enskild tjänsteställning. Systemet ifråga innebär emellertid för de anställda en förmån, som saknas, där detta icke tillämpas.

I detta sammanhang vilja de sakkunniga även erinra därom, att änkas rätt till fortsättande allenast under begränsad tid av avliden mans trafikrörelse är ägnad — låt vara i ringa mån — att medverka till en snabbare omsättning av trafiktillstånden.

De sakkunniga hava också tagit under öfvervägande, huruvida den löneanställda personalens ställning skulle genom vidtagande även av andra åtgärder än ovan omförmäls kunna förbättras. Därvid hava de sakkunniga tagit del av de undersökningar, som förenämnda kommitté i sådant avseende verkställde. Kommittén anförde i huvudsak följande:

Kommittén hade tänkt sig möjligheten av en successiv centralisering på kooperativ grundval, en form för droskrörelsens bedrivande, som de yngre droskförarna hade omfattat med stort intresse. Däremot hade de äldre droskförarna hävdat, att antingen systemet med utlämnande av droskrättigheterna till de äldsta förarna borde bibehållas eller droskrörelsen i sin helhet kommunaliseras. Droskägarna å sin sida hade bestämt avstyrkt kooperativ droskrörelse. Då stora svårigheter syntas vara förenade med anskaffande av kapital för grundande av ett kooperativt företag, och då förutom droskägarna jämväl flertalet av förarna tagit avstånd från tanken på kooperativ rörelse, hade denna form för rörelsens bedrivande syntas kommittén för det dåvarande icke böra förekomma.

Kommittén hade — anförde den vidare — även undersökt möjligheten av droskrörelsens centralisering i storbolag. Droskägarna, som i princip icke haft något att erinra mot en sådan form för droskrörelsen, hade ansett, att det tilltänkta bolaget borde givas en organisation, som medgäve vidmakthållandet av det privata intresset genom rätt för varje aktieägare till förvaltande och uppbärande av inkomsterna av den honom anförtrödda bilen. Från en sådan anordning hade förarna tagit bestämt avstånd med tillkännagivande tillika, att de för sin del kunde godkänna allenast en bolagsform i vanlig mening. Då bolagsformen förutsatte frivillig anslutning från droskägarnas sida samt förare och droskägare icke kunnat enas om organisationen av ett sådant bolag, hade kommittén ansett bolagsformen vara genomförbar.

I syfte — anförde kommittén slutligen — att trygga de i droskrörelsen anställdas ålderdom hade förslag uppkommit om bildande av en med pensionsförsäkring kombinerad drosktrafikförening. Denna skulle organiseras på så sätt, att vakanta och för framtiden ledigblivna rättigheter tilldelades föreningen, som skulle med dispositionsrätt utlämna den till i tur stående äldre droskförare. Dessa skulle vara föreningsmedlemmar och hos sig anställa allenast till föreningen anslutna personer. Medlemskap i föreningen skulle vara förbundet med obligatoriskt medlemskap i en särskilt inrättad pensionsförening, genom vilken medlemmarna skulle pensionera sig själva. Droskförarna hade omfattat detta förslag med enstämmigt intresse, varemot droskägarna avstyrkt förslaget, enär med hänsyn särskilt till pensionsavgifterna droskrörelsens ekonomi kunde befaras komma att ytterligare försämrats. Kommittén, som erfarit, att nya rättigheter antagligen icke komme att meddelas, enär för det dåvarande drosktillståndet vore flera än behovet krävde, hade ansett förutsättningen följaktligen saknas för föreningens bildande.

På de av kommittén anförda skälen anse även de sakkunniga, att de två av kommittén övervägda, härövan först nämnda alternativen icke åtminstone för närvarande äro genomförbara.

Beträffande det tredje av kommittén upptagna alternativet vilja de sakkunniga erinra därom, att enligt deras mening detsamma icke torde kunna anses helt genomförbart åtminstone i större samhällen. Med hänsyn emellertid därtill, att både nu gällande föreskrifter och bestämmelserna i det av 1936 års trafikutredning avgivna förslaget till förordning angående yrkesmässig biltrafik icke torde lägga hinder i vägen för en tillståndsgivning, som möjliggör beaktande av den i alternativet föreslagna anordningen, hava de sakkunniga ansett sig sakna skäl att föreslå särskilda föreskrifter i ämnet.

Obligatorisk skyldighet för de tillståndsgivande myndigheterna att införa anordningen ifråga torde så mycket mindre böra ifrågakomma, som stora svårigheter i ekonomiskt avseende otvivelaktigt måste uppstå åtminstone i början av alternativets eventuella förverkligande. Därför bör detsamma allenast försöksvis prövas, i den mån det kan anses för viss ort lämpligt.

I detta sammanhang torde en redogörelse för en del förhållanden inom drosktrafikrörelsen i Köpenhamn vara av intresse.

Droskornas antal inom Stor-Köpenhamn, omfattande Köpenhamn, Frederiksberg och Gentofte kommun, utgör för närvarande 802. Droskägarnas antal är 401 och förarnas antal omkring 1 600. En del droskägare från äldre tid har mer än en droska var, men strävan är att så fördela droskrättigheterna, att icke någon må hava mer än en droskrättighet, en anordning som anses vara för alla parter förmånligast. Dock finnes sedan år 1908 ett aktiebolag, som driver droskrörelse med 117 droskor. Därjämte har åt droschaufförernas fackförening överlämnats 18 droskrättigheter. Föreningens droskrörelse förestås av en av polisen godkänd föreståndare och är förbunden med skyldighet att låta polisen kontrollera räkenskaperna. Ändamålet med föreningens sålunda utövade rörelse är att bereda myndigheterna tillfälle till övervakande av droskväsendets räntabilitet, varigenom taxan städse kan bestämmas i riktigt förhållande till inkomster och utgifter. För erhållande av droskrättighet fordras att hava fört droskbil i den av ovan nämnda kommuner, varest vakans uppstått. En var förare, som önskar droskrättighet, skall därom göra anmälan hos polisen, som uppför aspiranterna på en särskild för ändamålet upplagd lista. Vid uppkommen vakans eller utökning av droskrättigheternas antal beviljas rättigheten åt den äldste föraren, därest han uppfyller kvalifikationskraven. Änka efter droskägare, som fått droskrättighet före den 25 februari 1936, äger utan tidsbegränsning fortsätta rörelsen. Änka efter den, som efter sagda dag erhållit droskrättighet, äger idka rörelsen allenast tolv eller i undantagsfall tjugofyra månader efter dödsfallet. Dödsboet kan icke disponera över rättigheten, vilken, där änka saknas, ställes till den tillståndsgivande myndighetens disposition. Obligatorisk pensionering av löneanställda förare förekommer icke.

Enligt de sakkunnigas mening torde andra utvägar till beredande åt de inom den yrkesmässiga personbils- och lastbilstrafiken löneanställda förarna av en säkrare och mer oberoende ställning icke för närvarande erbjuda sig än *antingen* en tillståndsgivning, som i samband med av yrkesutövarna frivilligt vidtagna åtgärder för begränsning av antalet löneanställda ledes av den principen, att varje förare bör kunna, om han är lämplig, vid en ej alltför hög ålder komma i åtnjutande av egen trafikrättighet, *eller ock* obliga-

torisk pensionsförsäkring av nämnda förare. Den förstnämnda utvägen, såvitt angår tillståndsgivningen, torde stå öppen inom ramen såväl av nu gällande som av de utav 1936 års trafikutredning föreslagna bestämmelserna. Den senare av nämnda möjligheter — vilken torde vara den enda, som beträffande omnibusförare i regel kan ifrågakomma — utgör ett led i ett stort socialt problem, vilket led — såsom ovan framhållits — icke bör utbrytas ur sitt sammanhang och behandlas för sig vare sig i samband med tillståndsgivning eller genom separatlagstiftning. I avvaktan på att nämnda problem erhåller sin slutliga och tillfredsställande lösning lära trafikutövarnas och de löneanställda förarnas pensioneringsintressen kunna tillgodoses allenast genom åtgärder, som de på frivillighetens väg kunna vidtaga.

Beträffande till slut möjligheten att vid genomförandet av de i direktiven angivna åtgärderna vidtaga praktisk anpassning efter skiftande förhållanden inom olika slag av trafik på olika orter torde denna fråga av det föregående vara besvarad.

Reservation.

Enligt de direktiv Kungl. Maj:t vid de sakkunnigas tillkallande lämnade desamma var ett av de viktigare, att genom vissa sociala anordningar åvägbringa större ekonomisk trygghet på ålderdomen för såväl trafikutövarna själva och deras efterlevande som de löneanställda förarna.

De sakkunniga härför anvisade utvägarna ha som bekant av dessa gjorts till föremål för en synnerligen grundlig utredning varvid det dock visat sig, att vad Kungl. Maj:t syftat till icke varit möjligt att genomföra på vare sig de vägar, som anvisats eller på något annat sätt. De problem, som förelades de sakkunniga äro i dag som är icke närmare sin lösning än då de sakkunniga fingo hand om dem. Det enda de sakkunniga kunnat åstadkomma är, att med ett av överståthållarämbetet i Stockholm infört system som föredöme, föreslå ett inlösningsförfarande av avliden tillståndsinnehavares i trafikrörelsen brukade material, som emellertid förutsätter att trafikstillståndet ovillkorligen skall överföras på annan än någon av den avlidnes anhöriga.

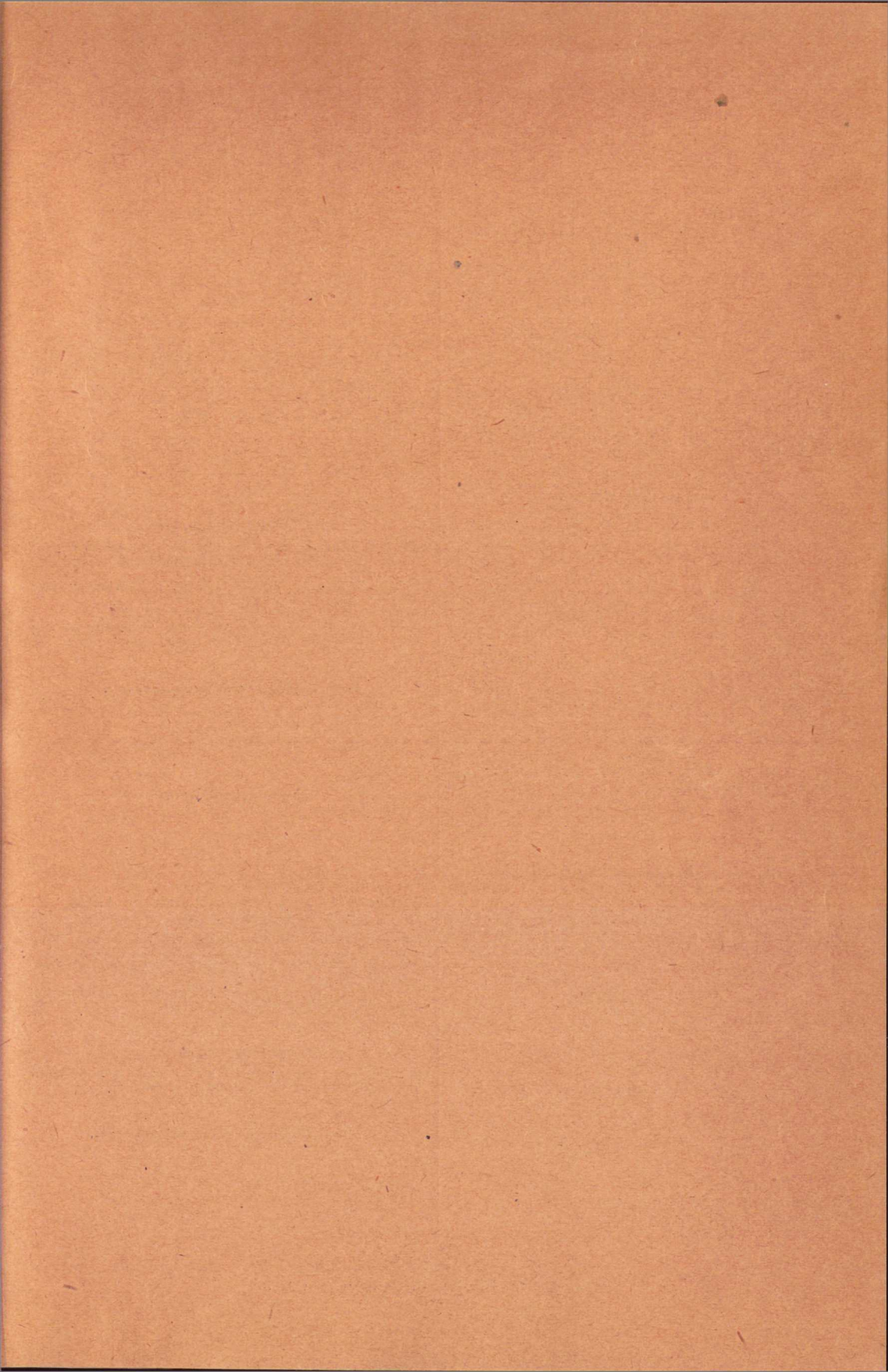
Med detta torde emellertid föga eller intet vara vunnet för den allmänna ekonomiska trygghet och säkerhet de sakkunniga skulle förbereda åt trafikutövarnas efterlevande eller den inom trafiken löneanställda personalen. Snarare tvärtom. Vad som hittills endast förekommit som en fråga från Stockholm emanerande, av många som antisocial betecknad företeelse på det hit hörande området, därför att den gör i den mest beträngda situation försatta kvinnor och barn försörjningslösa, har därigenom förutsatts att bli vanligt för hela landet och sålunda även där sociala frågor av i direktiven angiven art icke finnas eller lösa sig själva på ett för de därav berörda parterna såväl socialt som ekonomiskt fördelaktigare sätt än det av de sakkunniga föreslagna, som ju egentligen icke är något annat än ett legaliserat förvärvsförbud för en viss samhällsgrupp, änkor och barn efter avlidna droskägare. En sak, som i samband härmed icke heller får förglömmas är, att de sakkunnigas här framlagda förslag till restriktiv verkan går avsevärt längre än vad 1936 års trafiksakkunniga föreslagit i sitt betänkande till Kungl. Maj:t den 18 december 1938, där i §§ 18 och 19, dödsbodelägares rätt att fortsätta exempelvis en avliden droskägares rörelse givits en betydligt större vidsträckthet än som är förutsättningen för de sakkunnigas förslag och icke under alla förhållanden nödvändiggör en sådan tvångsövertärelse som detta skulle göra.

Då, som jag tidigare framhållit, den stora huvudfrågan om större ekonomisk trygghet åt avlidna trafikutövares efterlevande eller det övervägande antalet ålderstigna löneanställda förare, icke kunnat lösas av de sakkunniga eller kommit ett steg närmare sin lösning genom desammas förslag till lagstiftning angående tvångsavstående av trafiktillstånd och tvångsinlösning av därtill hörande material, enkannerligen sådan för drosktrafik, synes mig att de sakkunniga borde ha stannat vid konstaterandet av det omöjliga i att komma till rätta med sin uppgift samt med den verkställda utredningen återlämnat sitt uppdrag utan positivt förslag i något avseende. Då hade alla möjligheter stått öppna för en måhända tillfredsställande lösning för alla därav berörda parter. Enligt det nu framlagda förslaget kommer det att allestädes bliva såsom fallet är i Stockholm, en ständig kretsgång, med utblottade stärbhus, försörjningslösa änkor och barn samt ålderstigna förare, vilka bliva droskägare strax före sitt fränfälle och i sin tur efterlämna nya stärbhusdelägare i nöd och bekymmer och ekonomisk otrygghet. Ty icke menar väl någon att exempelvis en änka, som efter mannens död kunnat försörja sig på sin rörelse, blir ersatt för sin förvärvsförlust genom avståendet av sin material till det belopp varmed hon häftar i skuld för densamma eller om den är betald, något hundratal kronor. Och vad få de gamla droskförare, som aldrig nå det åtrådda målet att bliva droskägare, men genom ombytet av innehavare av trafiktillstånden mista sin anställning utan att kunna erhålla någon ny?

Visserligen tillgodoser de sakkunniga med sitt förslag ett av de i direktiven angivna önskemålen, nämligen »en snabbare omsättning av trafiktillstånden», men då detta under föreslagen form icke är ägnat att befrämja något socialt allmänintresse utan fastmer utgör en eftergift åt en viss löneanställd yrkesgrupp, kan jag under för handen varande omständigheter icke biträda detsamma.

Då jag med hänsyn till det ovan anförda sålunda anser att de sakkunnigas utredning, i avvaktan på den lagstiftning, som kan komma till stånd med anledning av 1936 års trafikutrednings förslag i hithörande fråga, icke borde ha föranlett framläggande av något förslag, hemställer jag att detsamma icke måtte giva anledning till någon åtgärd.

Gustaf Holtz.



Statens offentliga utredningar 1939

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till ändringar i vissa delar av sjömanslagen m. m. [21]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande ang. justitiekanslerns, justitieombudsmannens och militieombudsmannens allmänna ämbetsställning m. m. [7]

1937 års landsfiskals- och stadsfiskalsutredning. Betänkande med förslag till omorganisation av landsfiskals- och stadsfiskalsbefattningarna m. m. [9]

Betänkande om statstjänstemäns ställning vid arbetskonflikter. [19]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Betänkande ang. revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk. [5]

1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till militärt icke-ordinariereglemente. [10]

1938 års arvsskattekommitté. Betänkande med förslag till förordning om arvs- och gåvoskatt m. m. [18]

Politi.

Betänkande med förslag till vissa ändringar i beklädnadsreglementet för polispersonalen m. m. [20]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Rationaliseringsutredningens betänkande. Del 1. Motiv och förslag. [13] Del 2. Verkställda undersökningar. [14]

Hembiträdesutredningens betänkande. 2. Betänkande med förslag till lag om reglering av anställnings- och arbetsförhållandena inom det husliga arbetet. [15]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Underlättandet av kvinnornas arbete i de mindre lanthemmen. [6]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Betänkande och förslag rörande befrämjande av avsättningen av den svenska stenindustriens produkter. [11]

Betänkande rörande industriellt utnyttjande av halm. [12]

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande ang. grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom ang. statsbidrag till enskilda vägar. [1]

Betänkande med förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar. [8]

Betänkande med förslag till exporttariffer. [8]

Betänkande och förslag ang. vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik förenade frågor. [22]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Svensk namubok till vägledning vid val av nya släktnamn. [4]

Utredning och förslag ang. fortsatt förstatligande av kommunala mellanskolor. [16]

Utredning och förslag rörande fri undervisningsmaterieell för folk- och fortsättningsskolor. [17]

Försvarsväsen.

Utredning och förslag rörande plats i Stockholms skärgård för förläggning av Stockholms örlogsbas. [2]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.